

Anlage 3
zur Vorlage Nr. V/0518/2015

B E G R Ü N D U N G

zur 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße“

Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 und Vorhaben- und Erschließungsplan „Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße“

INHALT

1.	Änderungsanlass / Planungsgrundlagen.....	5
2.	Änderungsbereich	7
3.	Planungsrechtliche Situation.....	8
3.1.	Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung	8
3.2.	Bestehendes Planungsrecht / sonstige Satzungen, Verordnungen ..	12
4.	Räumliche und strukturelle Situation.....	14
5.	Ziel und Zweck der Flächennutzungsplanänderung	16
6.	Inhalt der Flächennutzungsplanänderung	18
6.1.	Grundzüge der Änderung.....	18
6.2.	Art der baulichen Nutzung.....	19
6.3.	Verkehrliche Belange, Verkehrsflächen	20
6.4.	Berücksichtigung von Umwelteinwirkungen	22
6.5.	Altlasten / Altstandorte	32
6.6.	Denkmalschutz / Archäologie.....	34
6.7.	Artenschutz.....	34
7.	Kenndaten der 39. Änderung.....	36
8.	Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht	37
8.1.	Rahmen der Umweltprüfung	37
8.2.	Kurzdarstellung der Planung	37
8.3.	Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes	37
8.3.1.	Fachgesetze.....	37
8.3.2.	Fachplanungen.....	38
8.4.	Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose ...	39
8.4.1.	Mensch	39
8.4.2.	Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	41
8.4.3.	Boden.....	41
8.4.4.	Wasser.....	42
8.4.5.	Klima / Luft	42
8.4.6.	Landschaft/Ortsbild	43
8.4.7.	Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	43
8.4.8.	Wechselwirkungen der Schutzgüter	43
8.4.9.	Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen	44

8.5.	Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)	44
8.6.	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	44
8.7.	Monitoring	45
8.8.	Zusammenfassung	45
9.	Gesamtabwägung	47
10.	Realisierung der Änderungsinhalte	50

stadtraum

Architektengruppe

- Dipl. Ing. Bernd Strey
Dipl. Ing. Martin Rogge
Architekten + Stadtplaner
- Düsseldorfstraße 11
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 393055
Telefax 0211 393056
- Am Mittelhafen 42 - 44
48155 Münster
Telefon 0251 45984
Telefax 0251 58803

eMail: office@stadtraum-architekten.de, im Internet: www.stadtraum-architekten.de

1. Änderungsanlass / Planungsgrundlagen

Um dem Wandel im Nutzungs- und Funktionsgefüge im Bereich der Münsteraner Stadthäfen aktiv zu begegnen, hat die Stadt Münster zur Bewertung und Steuerung zukünftiger Entwicklungspotenziale einen Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ *¹) aufgestellt, dessen grundlegende Zielaussagen bereits im Jahre 2004 gefasst und in der vorliegenden aktualisierten Fassung vom 03.05.2012 vom Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW) der Stadt Münster als handlungsleitende Grundlage für die weitere strukturelle und städtebauliche Entwicklung und die erforderlichen Bauleitplanverfahren im Bereich der Stadthäfen Münster beschlossen wurden. Unter der Gebietskategorie 12 wird im Masterplan für den Bereich südlich des Hansarings, auf den ehemals gewerblich genutzten Flächen zwischen Schillerstraße und Hafengeweg, als Standortpotenzial die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.900 m² mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen benannt. Die Zielsetzungen für den Standort gehen zurück auf das ‚Einzelhandelskonzept - Leitlinien der räumlichen Entwicklung, 2004‘, das als vorgeschaltetes, gesamtstädtisches Plan- bzw. Entwicklungskonzept i. S. des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB die Voraussetzung für die Darstellung des Bereiches im Masterplan Stadthäfen lieferte. In der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster *²) ist der Bereich Hansaring/Osmo mit der Kennzeichnung ‚Planungsziel: Stadtbereichszentrum‘ hervorgehoben und in Abstimmung auf die Vorgaben der Landesplanung mit der kompletten Neuentwicklung als eines in die Siedlungsstrukturen der östlichen Münsteraner Innenstadt integrierten Versorgungsbereichs mittelzentraler Stufe belegt.

Die Umsetzung der Entwicklungsziele für den Bereich südlich des Hansarings soll über einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan erwirkt werden. Als traditionsreiches Handelsunternehmen aus Münster beabsichtigt dabei die Firma STROETMANN als Investor und Vorhabenträger ein ganzheitliches Konzept aus großflächigen Einzelhandels-einrichtungen, Gastronomie, Dienstleistungsangeboten, Praxen, Büro- und Wohnnutzungen sowie einer ergänzenden Quartiersgarage am Standort zu realisieren und somit zu einer Gesamtattraktivierung und langfristigen Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Quartier beizutragen.

Kern der Planung ist die Errichtung eines Verbrauchermarktes (E-Centers) mit einer Verkaufsfläche (VK) von 3.000 m² zuzüglich eines angeschlossenen Getränkemarktes mit 400 m² VK, eines Lebensmitteldiscounters mit einer Verkaufsfläche von 900 m² sowie eines Drogeriefachmarktes mit 550 m² VK und einer Apotheke von 50 m² VK sowie den erforderlichen Kundenstellplätzen. Zur städtebaulich funktionalen Einbindung der Einzelhandelsnutzungen in die bestehende Stadtstruktur werden als ergän-

*¹) Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

*²) Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

zende Nutzungen Flächen für Dienstleistungsbetriebe/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnen realisiert. Insgesamt beträgt die maximale Gesamtverkaufsfläche der geplanten Einzelhandelseinrichtungen 4.900 m², die Flächen für die ergänzenden Nutzungen umfassen mit rd. 3.400 m² für Dienstleistungen/Praxen/Büros, 1.000 m² für Gastronomie und rd. 3.000 m² für die Wohnnutzungen insgesamt rd. 7.400 m². Mit dem Vorhaben ist die Errichtung einer Tiefgarage mit bis zu 357 Stellplätzen sowie rd. 158 oberirdischen Stellplätzen verbunden, anteilig werden in der Tiefgarage ca. 220 Stellplätze als öffentliche Quartiersgarage genutzt um dem bestehenden Parkdruck im Quartier entgegenzuwirken und somit die verkehrliche Situation im Planbereich zu verbessern.

Neben der Berücksichtigung landesplanerischer Belange bei der Bewertung des Standortes als Einzelhandelsstandort sind die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen in die Betrachtung eingeflossen. Die städtebauliche Entwicklung des brachgefallenen, ehemaligen Gewerbestandortes ist erstrangiges Planungsziel. Über die Lage zwischen der Hauptverkehrsachse Hansaring und dem Hafengeweg sowie über die Anbindung zur Schillerstraße ist eine Lenkung der Verkehre entsprechend den funktionalen und nutzungsspezifischen Erfordernissen möglich.

Die Umsetzung der Planung erfolgt über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße“ gemäß § 12 BauGB. Innerhalb der bestehenden Darstellungen im fortgeschriebenen Flächennutzungsplan der Stadt Münster ist die Umsetzung der benannten Entwicklungsziele im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB nicht möglich, so dass eine Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB durchzuführen ist. Die Aufstellung der Flächennutzungsplanänderung wurde als 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster für den Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße“ gemäß § 2 Abs. 1 BauGB durch den Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 07.07.2010 beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde im Amtsblatt Nr. 12 der Stadt Münster am 16.07.2010 öffentlich bekanntgemacht. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde in Form einer Informationsveranstaltung der Stadt Münster zum Hafenforum/Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ am 05.07.2012 durchgeführt, die Veranstaltung wurde ortsüblich bekanntgemacht. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte in der Zeit vom 11.10.2013 bis einschließlich 15.11.2013. Die Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 24.02.2014 bis 24.03.2014. Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, wurden im Amtsblatt Nr. 4 der Stadt Münster am 14.02.2014 bekanntgemacht.

2. Änderungsbereich

Der Bereich der 39. Flächennutzungsplanänderung ist aus dem Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 abgeleitet. Im Sinne einer strukturellen Begrenzung aus den bestehenden Darstellungen werden die bebauten Flächen der westlich und nördlich/nordöstlich angrenzenden Blockstrukturen dem Änderungsbereich zugeschlagen. Der Änderungsbereich wird begrenzt

- im Norden/Nordwesten durch den Hansaring (außerhalb)
- im Nordosten durch die Schillerstraße (außerhalb)
- im Osten durch die derzeit noch von den OSMO-Hallen überstandenen ehemaligen Gewerbegrundstücke
- im Süden durch den Hafenweg (innerhalb) sowie
- im Westen durch die Dortmunder Straße (außerhalb).

Der Änderungsbereich umfasst eine Fläche von rd. 3,9 ha.

3. Planungsrechtliche Situation

3.1. Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Mit dem ‚Hafencenter‘ wird ein ganzheitliches Konzept aus Einzelhandelseinrichtungen, Gastronomie, Dienstleistungsangeboten/Praxen/Büros sowie ergänzenden Wohnnutzungen am Standort Hansaring / Hafenweg umgesetzt. Mit dem geplanten Lebensmittelvollsortimenter und dem Discounter sind großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Kernsortiment Bestandteil des Konzeptes. Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 und der damit verbundenen 39. Flächennutzungsplanänderung erfolgt daher in Abstimmung auf die landesplanerischen Zielsetzungen am Standort gemäß den Zielen und Grundsätzen des seit dem 13.07.2013 rechtswirksamen ‚Sachlichen Teilplans großflächiger Einzelhandel‘ des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen LEP NRW.

Im wirksamen Regionalplan Münsterland ist der Geltungsbereich der 39. Flächennutzungsplanänderung als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt. Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster ^{*2)} ist zwischen Hansaring und Hafenweg das Vorhabengrundstück einschließlich der westlich bis zur Dortmunder Straße angrenzenden Flächen unter der Nummer B 6 als neu zu entwickelndes Stadtbereichszentrum „Hansaring/Osmo“ mit mittelzentraler Versorgungsfunktion entsprechend der Kategorie B (Nebenzentren) dargestellt. Zusammen mit den bereits bestehenden Einrichtungen an der Warendorfer Straße und der Wolbecker Straße soll der Standort siedlungsbereichs- bzw. stadtteilübergreifende Versorgungsaufgaben im Stadtbereich Ost übernehmen.

Eine erste Bewertung der zu erwartenden städtebaulichen Auswirkungen einer großflächigen Einzelhandelsansiedlung am Standort wurde in einer städtebaulichen Wirkungsanalyse im Jahr 2007 durch das Büro Junker und Kruse gutachterlich vorgenommen. Als Gesamtverkaufsflächengröße war für das Planvorhaben eine Fläche von 8.000 m² projektiert. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen aus den Entwicklungen im Einzelhandelsbestand der Stadt Münster, veränderten absatzwirtschaftlichen Kennziffern sowie aktuellen Erkenntnissen zur Bevölkerungs- und Kaufkraftentwicklung im Untersuchungsraum wurde jedoch im Jahre 2010 eine Überarbeitung des Konzeptes erforderlich. In diesem Zusammenhang wurde das Gesamteinzelhandelsvolumen angepasst und auf 6.900 m² Gesamtverkaufsfläche reduziert, so dass eine Neubewertung der städtebaulichen Auswirkungen auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des im Februar 2009 fortgeschriebenen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster notwendig wurde. Die Ergebnisse der Bewertung sind in der Städtebaulichen Wirkungsanalyse ^{*3)} aus dem Jahr 2011 dokumentiert.

^{*2)} Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

^{*3)} „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen in der Stadt Münster“
Junker und Kruse Stadtforschung / Planung, Dortmund, Endbericht Juni 2011

Auf Basis der Kennziffern zur Kaufkraft (Kaufkraftbindung/Kaufkraftzuflüsse), zum Einzelhandelsrelevanten Nachfragevolumen und zur Einzelhandelszentralität wurden das Vorhaben ‚Hafencenter‘ und sein Einzugsgebiet erfasst und hinsichtlich der Umverteilungswirkungen als maßgebliches Kriterium für die Beurteilung der zu erwartenden städtebaulichen Auswirkungen bewertet. Als Bewertungskriterien wurden städtebauliche Kriterien (Auswirkungen auf die städtebauliche Funktionsfähigkeit der benachbarten Versorgungsbereiche und auf die Nahversorgung im Versorgungsbereich) sowie landesplanerische Kriterien (Konzentrationsgebot, Integrationsgebot, Kongruenzgebot und Beeinträchtigungsverbot) gutachterlich untersucht. Als Kerneinzugsgebiet wurde für den Untersuchungsraum das südöstliche Münsteraner Stadtgebiet mit den Standortbereichen, die nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster als zentrale Versorgungsbereiche bzw. Sonderstandorte ausgewiesen sind, erfasst (Östliche City-Randlage, Warendorfer Straße/Schiffahrter Damm, Wolbecker Straße (westlich), Hammer Straße, Hansaring/Osmo, Friedrich-Ebert-Straße, Wolbecker Straße (östlich), Mauritz-Ost/Wolbecker Straße, St. Mauritz Ost/Mondstraße, Bohlweg, Robert-Bosch-Straße, Robert-Bosch-Straße/DEK, Hammer Straße/Trauttmansdorffstraße und Loddenheide). Als weiterer Einzugsbereich wurde das Stadtbereichs- bzw. Grundversorgungs-/Nahbereichszentrum in Gremmendorf und Angeldomde berücksichtigt. Neben dem aktuellen Einzelhandelsbestand im Untersuchungsraum sind zusätzlich die geplanten potenziellen Einzelhandelsansiedlungen bzw. Erweiterungsvorhaben in die Bewertung eingeflossen.

Zusammengefasst ist aus der gutachterlichen Bewertung von Juni 2011 festzuhalten, dass die Realisierung des damaligen Planvorhabens gutachterlich grundsätzlich als vertretbar eingestuft wurde. Unter Einhaltung einer sortimentsbezogenen maximalen Verkaufsflächengröße für die Warengruppen

- ‚Nahrungs- und Genussmittel‘ max. 3.600 m² VK
- ‚Gesundheits- und Körperpflege‘ max. 800 m² VK
- ‚Bekleidung‘ max. 800 m² VK und
- ‚Schuhe/Lederwaren‘ max. 300 m² VK

und der Festsetzung von Verkaufsflächenobergrenzen für zusätzliche kleinteilige zentrenrelevante Angebote auf max. 600 m² VK sowie der Festsetzung maximaler Obergrenzen für einzelne kleinteilige Ladenlokale, wurde für die Gesamtverkaufsflächengröße von 6.900 m² eine weitgehende Übereinstimmung des Planvorhabens mit den Aussagen und Zielsetzungen des Einzelhandelsentwicklungskonzepts für die Stadt Münster attestiert. Strukturelevante Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur und Versorgungssituation der Stadt Münster waren lt. Gutachter mit dem damaligen Planungskonzept nicht zu erwarten, einzige mögliche Ausnahme bildete das benachbarte Stadtbereichszentrum ‚Wolbecker Straße‘ (westlich), wobei aufgrund der verbleibenden Anbieter ein Funktionsverlust des Zentrums gutachterlich ausgeschlossen wurde. Ein Widerspruch des geplanten Vorhabens zu den Zielsetzungen des Einzel-

handels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster sowie zu bundes- und landesrechtlichen Rahmenbedingungen ist unter Berücksichtigung der benannten Einschränkungen aus Sicht des Gutachters nicht gegeben.

Aus dem Erfordernis weitergehender Planungsoptimierungen und Einarbeitung der Maßgaben aus dem nach dem Hafenforum überarbeiteten Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ wurde das Architektur- und Nutzungskonzept der Vorhabenplanung im Jahr 2012 erneut überarbeitet. Dabei wurde gemäß dem politischen Beschluss die maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche der geplanten Einzelhandelseinrichtungen auf 4.900 m² VK reduziert und das Nutzungsprofil mit einer Stärkung des Wohn- und Dienstleistungsangebotes im Sinne eines gemischten Stadtquartiercenters weiter geöffnet (s.a. Kapitel 5).

In der Gesamtverkaufsfläche von 4.900 m² VK sind als Einzelhandelsnutzungen ein Verbrauchermarkt mit einer Verkaufsfläche von 3.000 m² mit integriertem Getränkemarkt von zusätzlich 400 m² VK, ein Lebensmitteldiscounter mit einer VK von 900 m² sowie ein Drogeriemarkt mit einer Fläche von 550 m² VK und eine ergänzende Apotheke mit einer VK von 50 m² vorgesehen.

Gegenüber der Planung aus dem Jahr 2011 entfallen damit die Flächen für Textil- und Schuhfachmärkte und sind die Flächen für die ergänzenden kleinteiligen Einzelhandelsnutzungen deutlich reduziert. Neben dem veränderten Nutzungsprofil der Vorhabennutzung hat sich die Angebotssituation im Untersuchungsraum mit Neueröffnungen und Erweiterungen von Netto-Lebensmittelmärkten und der Schließung von Drogeriemärkten in Folge der Schlecker-Insolvenz ebenfalls verändert. Darüber hinaus ist auch die geplante Erweiterung des Rewe-Marktes am Hansaring bei der Bewertung möglicher absatzwirtschaftlicher Auswertungen zu berücksichtigen, so dass insgesamt eine Neubewertung der städtebaulichen Verträglichkeit in Form einer ergänzenden Stellungnahme der städtebaulichen Wirkungsanalyse ^{*4)} vorgenommen wurde.

Zur Bewertung des Einflusses der veränderten Rahmenbedingungen auf die gutachterlichen Ergebnisse aus dem Jahr 2011 wurden die möglichen absatzwirtschaftlichen Umverteilungseffekte neu berechnet und in die Einschätzung möglicher städtebaulicher Folgewirkungen eingestellt. Mit 3.550 m² VK bleibt der in die Berechnung einzustellende Verkaufsflächenanteil für die Hauptwarengruppe Nahrungs- und Genussmittel mit - 1,4 % gegenüber dem Stand 2011 von 3.600 m² nahezu unverändert. In der Branche Gesundheits- und Körperpflegeartikel ist mit 715 m² ein um 10,6 % geringerer Anteil gegenüber den früheren Verkaufsflächenanteilen von 800 m² gegeben. Für die verbliebenen angebotenen Randsortimente sind aufgrund der geringeren Umsatzvolumina städtebauliche Auswirkungen lt. Gutachter nicht zu erwarten.

^{*4)} „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen, Ergänzende Stellungnahme zur Untersuchung von Juni 2011 unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen“
Junker und Kruse Stadtforschung / Planung Dortmund, den 03.09.2012

Die aktualisierten Berechnungsergebnisse bestätigen die grundsätzliche gutachterliche Einschätzung aus dem Jahr 2011, wonach mögliche absatzwirtschaftliche Umverteilungseffekte mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mit negativen städtebaulichen Folgewirkungen einhergehen. Vielmehr konnten durch die nochmalige Reduzierung des geplanten Verkaufsflächenvolumens die wahrscheinlichen absatzwirtschaftlichen Auswirkungen auf die Kaufkraftströme im Untersuchungsgebiet noch einmal reduziert werden. Über den Wegfall der Angebote in den Branchen Bekleidung/Textilien und Schuhe/Lederwaren sowie der kleinteiligen zentrenrelevanten Ergänzungsangebote wird darüber hinaus die potenzielle Konkurrenz zu bestehenden Zentren im Untersuchungsgebiet zusätzlich minimiert.

Die Wettbewerbssituation im benachbarten Zentrum „Wolbecker Straße (westlich)“ konnte inzwischen durch dort erfolgte Verkaufsflächenerweiterungen oder Modernisierungen sowie Veränderungen des kleinräumigen Wettbewerbs verbessert werden, so dass trotz der zu verzeichnenden Konkurrenz aus der geplanten Vorhabennutzung Betriebsaufgaben an der Wolbecker Straße (westlich) gutachterlich als unwahrscheinlich eingestuft werden. Eine Verschlechterung der räumlichen Angebotssituation in den zentralen Versorgungsbereichen wäre lt. Gutachter jedoch selbst im Falle einer Betriebsaufgabe eines der Anbieter an der Wolbecker Straße (westlich) über das weitgehend deckungsgleiche Versorgungsangebot im zentralen Versorgungsbereich Hansaring/OSMO nicht zu erwarten.

Nach Auffassung des Gutachters ist nach wie vor eine Verbesserung der Versorgungssituation im südöstlichen Stadtbereich - insbesondere auch zur Positionierung der Zentren gegenüber Standorten in nicht integrierten Lagen - durch die Entwicklung des Hafenareals und des zentralen Versorgungsbereichs Hansaring/OSMO anzustreben. Mit dem veränderten Nutzungsprofil und vor dem Hintergrund der aktuellen Einzelhandelsentwicklungen im Untersuchungsgebiet entspricht dabei die geplante Vorhabennutzung nach wie vor den Zielaussagen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für die Stadt Münster sowie den bundes- und landesrechtlichen Maßgaben.

Mit Schreiben vom 08.11.2013 hat die Bezirksregierung Münster / Regionalplanungsbehörde anlässlich der Anfrage zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gemäß § 34 LPlG vom 11.10.2013 mitgeteilt, dass „das Vorhaben [...] mit den geltenden Zielen der Raumordnung vereinbar“ ist. Belange der Raumordnung und Landesplanung stehen der 39. Änderung des wirksamen Flächennutzungsplans der Stadt Münster in den Zielsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 somit nicht entgegen.

3.2. Bestehendes Planungsrecht / sonstige Satzungen, Verordnungen

Vorbereitende Bauleitplanung, Darstellungen im Flächennutzungsplan:

Das Stadtquartier im nördlichen übergeordneten Planbereich zum Vorhabenstandort wird geprägt durch gemischte Nutzungen entlang der Hauptverkehrsachsen Hansaring und Wolbecker Straße und einer überwiegenden Wohnnutzung in den den Hauptstraßen abgewandten ‚Innenbereichen‘. Nach Süden, zum Stadthafen I, sind die Flächen entsprechend ihrer zum Teil noch bestehenden oder ehemaligen gewerblichen Nutzung im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Münster als Gewerbegebiet dargestellt, im weiteren südlichen Verlauf grenzt das bestehende Industriegebiet an den Stadthafen. Entsprechend dieser Nutzungsstruktur ist der Planbereich im fortgeschriebenen Flächennutzungsplan der Stadt Münster im Wesentlichen

- als Gemischte Baufläche (M) dargestellt. Dies betrifft die Bereiche östlich der Dortmunder Straße, südlich des Hansarings sowie südwestlich der Schillerstraße. Lediglich im südöstlichen Teil des Plangebiets, über eine Länge von ca. 140 m und mit einer mittleren Tiefe von rd. 50 m, sind die Flächen nördlich des Hafenwegs entsprechend der ehemaligen rein gewerblichen Nutzung Teil der südlich und östlich angrenzenden Gewerbegebietsdarstellung (GE). Die Verkehrsfläche des Hafenweges selbst ist in die Darstellung des Gewerbegebietes mit einbezogen.

Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen:

Der Bereich der 39. Flächennutzungsplanänderung mit dem Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 liegt im Geltungsbereich

- des Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ in der Fassung der 5. Änderung, rechtskräftig seit September 2006. Der Bebauungsplan setzt zur Art der baulichen Nutzung die Flächen östlich der Dortmunder Straße, südlich des Hansarings und südwestlich der Schillerstraße als Mischgebiete (MI) fest, der südliche Planbereich zum Hafenweg ist entsprechend seiner ehemaligen gewerblichen Nutzung als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt.

Eine Umsetzung der Entwicklungsziele für das Stadtbereichszentrum ist innerhalb der bestehenden Gebietsabgrenzungen des wirksamen Flächennutzungsplans und den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 401 nicht möglich. Die planungsrechtliche Sicherung der Vorhabennutzung erfolgt daher über das Instrumentarium eines Vorhaben- und Erschließungsplans gemäß § 12 BauGB und der nach § 8 Abs. 2 und Abs. 3 BauGB erforderlichen Flächennutzungsplanänderung im Parallelverfahren. Mit Inkrafttreten der 39. Änderung des Flächennutzungsplans und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 treten die im Änderungsbereich bisher gültigen Darstellungen außer Kraft.

Sonstige Satzungen, Verordnungen:

Mit den geplanten Entwicklungszielen entspricht die 39. Flächennutzungsplanänderung den Zielsetzungen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ ^{*1)} sowie den Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster ^{*2)}.

Der Planbereich der 39. Flächennutzungsplanänderung liegt im Geltungsbereich der ‚Satzung der Stadt Münster über das besondere Vorkaufsrecht für den Bereich Bahnhof/Hansaviertel/Stadthafen‘ vom 12.10.1990 und ist darüber hinaus Bestandteil des Sanierungsgebietes Hafen I gemäß ‚Satzung der Stadt Münster über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Hafen/Halle Münsterland‘ vom 12.11.1992. Belange aus dem besonderen Vorkaufsrechts stehen der 39. FNP-Änderung nicht entgegen, mit den Änderungsinhalten wird dem Erfordernis städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen zur Behebung städtebaulicher Missstände entsprochen.

Sonstige Satzungen oder Verordnungen der Stadt Münster sind von der 39. Änderung des Flächennutzungsplans nicht betroffen.

*1) Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

*2) Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

4. Räumliche und strukturelle Situation

Der übergeordnete Planbereich ist gekennzeichnet durch die heterogenen Bebauungen im Übergang der straßenbegleitenden geschlossenen Blockstruktur der auslaufenden südöstlichen Innenstadt zu den Büro- und Dienstleistungseinrichtungen bzw. gewerblich genutzten Gebäuden und Anlagen im Umfeld der Münsteraner Stadthäfen.

Nach Norden zum Hansaring und im Anschluss zur Schillerstraße begrenzt eine 4 - 5 geschossige Blockrandbebauung mit in weiten Teilen gemischten Nutzungen in den Erdgeschossen und einer überwiegenden Wohnnutzung in den Obergeschossen den Planbereich. Mit einem Penny- und einem Rewe-Markt sowie mehreren kleinteiligen Laden- und Büronutzungen sind am Hansaring bereits diverse Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote vorhanden. Nach Westen zur Dortmunder Straße, nördlich des Hafenwegs, wird die Struktur durch ein 4 - geschossiges Bürogebäude bestimmt, das über den Neubau des Wohn- und Geschäftshauses auf der gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den Geltungsbereich des VBP 535 einbezogenen Fläche im Sinne einer geschlossenen Straßenrandbebauung räumlich fortgeführt wird. Nach Osten zwischen Schillerstraße und Hafenweg grenzen die großmaßstäblichen aufgelassenen Anlagen und Hallen des ehemaligen Werksgebietes der Firma OSMO an. Der ehemalige Spänebunker im unmittelbaren östlichen Anschluss an das Plangebiet ist dabei prägender Ausdruck der früheren Gewerbenutzung.

Der eigentliche Planbereich als zukünftiger Standort der geplanten Vorhabennutzung zwischen Hansaring und Hafenweg stellt sich nach Abriss der ehemaligen Gewerbebauten der Holzhandlung Wehmeyer in weiten Teilen als brachgefallene Gewerbefläche dar. Lediglich mit der Tankstelle im Eingangsbereich vom Hansaring, einem ehemaligen Wirtschaftsgebäude im nordöstlichen Anschluss zur Schillerstraße und mit dem 3-geschossigen, zwischenzeitlich leergezogenen ehemaligen Postzustellstützpunkt der Deutschen Post AG befinden sich noch bauliche Anlagen auf dem Grundstück. Aktive Nutzungen sind mit Ausnahme der Tankstelle auf dem Gelände nicht mehr vorhanden. Mit Veräußerung des Tankstellengrundstücks an den Vorhabenträger wird die Tankstellennutzung aufgegeben, in der Folge werden alle verbliebenen baulichen Anlagen mit Umsetzung des Vorhabens abgerissen.

Südlich des Hafenweges, außerhalb des Änderungsbereiches, grenzen nach Osten drei- bis siebengeschossige ehemalige Speicher-, Lager- und Verwaltungsgebäude der früheren Hafennutzungen ans Plangebiet; teilweise aufwendig saniert nehmen sie heute Veranstaltungs-, Gastronomie- sowie Büro- und Dienstleistungsnutzungen auf. Die Speichergebäude Hafenweg 28 und 30 stehen unter Denkmalschutz. Nach Westen wird die Struktur ergänzt über 4 - 5 geschossige Neubauten gleicher Nutzung, sodass insgesamt eine durchlaufende Raumkante im Wechsel historischer und moderner Architekturen den nördlichen Bereich des Stadthafens prägen.

Im weiteren südlichen Anschluss jenseits des Stadthafens I bestimmen nach wie vor die bestehenden Gewerbe- und Industrienutzungen das Erscheinungsbild. Besonders

hervorzuheben ist hier das Gefahrgutlager der Fa. Lehnkering, das als Störfallbetrieb im Sinne des § 50 BImSchG bei der Entwicklung des Hafensareals bis zur feststehenden Aufgabe des Lagers im Jahr 2016 Berücksichtigung finden muss.

Mit dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan und der damit verbundenen 39. Flächennutzungsplanänderung wird der bereits in den 1990er Jahren begonnene Wandel im nördlichen Bereich des Stadthafens I von einem gewerblich-industriell genutzten Areal in ein gemischtes Stadtquartier konsequent fortgeführt. Basierend auf den Zielsetzungen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ ^{*1)} bildet das Planvorhaben ‚Hafencenter‘ dabei den nächsten wichtigen Realisierungsschritt zur Neuordnung des Quartiers. Im weiteren östlichen Anschluss soll mit Überplanung des ehemaligen Werksgeländes der Firma OSMO zum Wohnquartier ‚Neuhafen Münster‘ und der über Architektenwettbewerbe überplanten Flächen südöstlich des Hafenwegs die städtebauliche Neuordnung entsprechend den städtischen Zielsetzungen für diesen Hafenschnitt vervollständigt werden.

^{*1)} Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

5. Ziel und Zweck der Flächennutzungsplanänderung

Mit der 39. Flächennutzungsplanänderung sollen die Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 gemäß den Maßgaben des § 8 Abs. 2 und 3 BauGB in die vorbereitende Bauleitplanung übertragen werden. Dabei sollen unter dem Titel ‚Hafencenter‘ die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Schaffung eines Stadtbereichszentrums geschaffen werden. Als zentraler Versorgungsbereich sollen großflächige und nichtgroßflächige Einzelhandelseinrichtungen mit überwiegend nahversorgungsrelevanten Sortimenten, Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten sowie ergänzende Praxen, Büro- und Wohnnutzungen am Standort Stadthafen zwischen Hansaring und Hafengeweg angesiedelt werden. Über die Einzelhandelsnutzungen soll gemäß den Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster ^{*2)} insbesondere die qualitative Versorgung im Stadtquartier langfristig sichergestellt werden, mit der gezielten Ergänzung der Einzelhandelsstrukturen durch Dienstleistung, Gastronomie, Büro- und Wohnnutzung wird eine Nutzungsdurchmischung des Projekts erreicht. Damit werden Nutzungsstrukturen aus der Umgebung aufgegriffen, durch eine Steuerung der Gebäudestruktur soll auch baulich ein Einfügen in die Umgebung erreicht werden. Darüber hinaus soll über die im Zusammenhang mit der Vorhabennutzung geplante Errichtung einer Quartiersgarage zur öffentlichen Nutzung dem erhöhten Stellplatzbedarf im Stadtviertel und am Hafen entsprochen werden mit einer Entlastung der Umgebung insbesondere vom ruhenden Verkehr.

Die Planungsinhalte sind Teil der Umstrukturierung im südöstlichen Innenstadtquartier von Münster, deren wesentliche Zielaussagen zur Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ ^{*1)} niedergelegt sind (s. Kapitel 1).

Im sogenannten ‚Hafenforum‘ ^{*5)} wurde die Stadtverwaltung vom Rat der Stadt Münster beauftragt, neben der Formulierung städtebaulicher und nutzungsspezifischer Zielsetzungen im Masterplan, die Steuerung und Umsetzung der Entwicklungsziele in einem ca. einjährig angelegten Bürgerbeteiligungsprozess unter Mitwirkung der Anwohnerschaft und Akteure im Stadtquartier zu moderieren und zu begleiten. Dabei bildet neben den bereits umgesetzten Maßnahmen entlang des nördlichen ‚Ufers‘ des Stadthafens I die Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 den nächsten wichtigen Realisierungsschritt zur Neuordnung des Quartiers. Am 31.05.2011 wurde mit der Bilanz zum Hafenforum und der Vorstellung der zentralen Erkenntnisse aus den Workshops der öffentliche Diskussionsprozess beendet. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Hafenforums und der Workshops wurde der ‚Masterplan Stadthäfen‘ im Mai

^{*2)} Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

^{*1)} Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

^{*5)} Hafenforum, Prozess zur Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen Münster
Beschluss Juni 2010, Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft der Stadt Münster

2012 aktualisiert und der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ‚Hafenforum‘ wurden für die Vorhabennutzungen u.a. städtebauliche Kriterien entwickelt, die zu einer Umplanung des bereits im November 2010 vorgestellten Vorhabens geführt haben. Darüber hinaus wurde durch politischen Beschluss die maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche der geplanten Einzelhandelseinrichtungen auf 4.900 m² begrenzt.

Die Investoren stellten die an die Vorgabe 4.900 m² Gesamtverkaufsfläche angepasste Planung am 03.05.2012 im ASSVW vor. Vorgesehen sind ein E-Center incl. Getränke mit 3.400 m² Verkaufsfläche, ein Drogeriemarkt mit 550 m² Verkaufsfläche, eine Apotheke mit anteilig 50 m² Verkaufsfläche sowie ein Lebensmitteldiscounter mit 900 m² Verkaufsfläche.

Nach Aussprache bescheinigte der Ausschuss dem Projektentwickler mehrheitlich, dass die Anregungen des Ausschusses in der Überarbeitung gut umgesetzt worden seien. Die vom Ausschuss freigegebenen Planungen wurden der Öffentlichkeit in einer Infoveranstaltung zum Masterplan am 05.07.2012 in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke Münster vorgestellt.

Mit den nun vorliegenden Planinhalten zur 39. FNP-Änderung und zum VBP Nr. 535 unter Berücksichtigung der Entwicklungsziele des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ ist die Übereinstimmung der Vorhabennutzung mit den mehrheitlichen Grundaussagen des Hafenforums dokumentiert. Als Maßnahme des großflächigen Einzelhandels erfolgt die Umsetzung der Vorhabenplanung in Anwendung der landesplanerischen Zielsetzungen in Abstimmung mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster (s. Kapitel 3.1). Insgesamt wird somit neben der Sicherung stadträumlicher und nutzungsspezifischer Qualitäten den infrastrukturellen Belangen zur langfristigen Stärkung der Versorgungsfunktionen im Stadtbereich Ost entsprochen.

Im Zuge der Beschlussfassung über die Ergebnisse des Hafenforums beschloss der Hauptausschuss am 14.12.2011 nicht nur eine Reduzierung der Gesamtverkaufsfläche auf 4.900 m², sondern auch, die Ausweisung eines Stadtbereichszentrums zwischen Hafenweg und Hansaring im Masterplan Stadthäfen Münster aufzuheben. Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster von 2009 ist der Standort allerdings weiterhin als Stadtbereichszentrum ausgewiesen. Auch die geplante Größenordnung der Verkaufsfläche von 4.900 m² entspricht noch der Versorgungsfunktion eines Stadtbereichszentrums. Die Verwaltung hat die Fraktionen mit Stellungnahme vom 17.4.2013 über diese Sachlage informiert. Der Beschluss des Hauptausschusses vom 14.12.2011 wird daher bezüglich der Aussage, es solle kein Stadtbereichszentrum ausgewiesen werden, mit den Beratungen zum Satzungsbeschluss aufgehoben.

6. Inhalt der Flächennutzungsplanänderung

6.1. Grundzüge der Änderung

Im fortgeschriebenen Flächennutzungsplan der Stadt Münster ist der Bereich des VBP Nr. 535 und damit der Änderungsbereich der 39. Flächennutzungsplanänderung im Wesentlichen als gemischte Baufläche (M) dargestellt (s. Kapitel 3.2). Die Darstellung dokumentiert die bestehenden Nutzungen und Strukturen im südöstlichen Innenstadtquartier mit dem grundsätzlichen Schwerpunkt einer gemischten Nutzung im Sinne der §§ 6 und 7 der BauNVO als Misch- bzw. Kerngebiet.

Die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels am Standort basiert auf den Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster ^{*2)}. Demnach ist der Bereich Hansaring/Osmo mit der Kennzeichnung ‚Planungsziel: Stadtbereichszentrum‘ hervorgehoben und in Abstimmung auf die Vorgaben der Landesplanung mit der kompletten Neuentwicklung als ein in die Siedlungsstrukturen der östlichen Münsteraner Innenstadt integrierter Versorgungsbereich mit mittelzentraler Versorgungsfunktion entsprechend der Kategorie B belegt. Zusammen mit den bereits bestehenden Einrichtungen an der Warendorfer Straße und der Wolbecker Straße soll der Standort siedlungsbereichs- bzw. stadtteilübergreifende Versorgungsaufgaben im Stadtbereich Ost übernehmen. Neben den Zielsetzungen im Einzelhandels- und Zentrenkonzept erfolgt eine weitergehende Konkretisierung der Entwicklungspotenziale im Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ ^{*1)}. Unter der Gebietskategorie 12 sieht der Masterplan für den Vorhabenstandort neben der Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.900 m² über die zusätzliche Ausweisung von Wohn- und Dienstleistungsangeboten eine weitergehende Öffnung des Nutzungsprofils in ein gemischtes Stadtquartierscenter vor.

Mit dem geplanten Nutzungsprofil von Einzelhandel, Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnen entspricht die Vorhabenplanung in vollem Umfang dem vorgegebenen Entwicklungsziel. Über die zusätzliche Ausweisung einer Quartiersgarage mit ca. 220 öffentlichen Stellplätzen zur verkehrlichen Entlastung des Stadthafenareals wird die Quartiersfunktion des Vorhabens zusätzlich unterstrichen.

Vor dem Hintergrund der Vielschichtigkeit des Nutzungsprofils und der Verteilung und Gewichtung der jeweiligen Nutzungsanteile nimmt die Vorhabenplanung im Sinne eines gemischten Stadtquartierscenters die bestehende Flächennutzungsplandarstellung einer gemischten Baufläche uneingeschränkt auf. Über das Instrumentarium des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist die weitergehende planungsrechtliche Sicherung der Maßnahmen, abseits der Gebietstypologien der BauNVO, im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB auch auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gewährleistet. Die im

^{*2)} Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, Fortschreibung 2009
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juli 2009

^{*1)} Masterplan / Integriertes Handlungskonzept Stadthäfen Münster
Stadt Münster, Dezernat III / Stadtplanung, aktualisierte Fassung Mai 2012

Zusammenhang mit der Großflächigkeit der geplanten Einzelhandelseinrichtungen durchgeführte gutachterliche Prüfung der städtebaulichen Auswirkungen ^{*3} ^{*4}) hat eine grundsätzliche Verträglichkeit und Übereinstimmung der Vorhabenplanung mit den raumordnerischen Zielen und Grundsätzen der Landesplanung ergeben, anlässlich der Anfrage zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gemäß § 34 LPlIG wurde mit Schreiben der Bezirksregierung Münster / Regionalplanungsbehörde vom 08.11.2013 die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den geltenden Zielen der Raumordnung bestätigt (s. Kapitel 3.1).

Mit der nun vorliegenden Flächennutzungsplanänderung ist die Darstellung einer gemischten Baufläche für die Grundstücke im Änderungsbereich unter Wegfall der zurzeit noch für Teilflächen bestehenden Gewerbegebietsdarstellung verbunden. Die Straßenfläche des im südlichen Änderungsbereich verlaufenden Hafenvwegs bleibt in der bestehenden Gewerbegebietsdarstellung unverändert erhalten. Abseits der Nutzungstypologien wird entsprechend den Maßgaben der Stadt Münster der Standort der zukünftigen Quartiersgarage als öffentliche Parkplatzfläche zusätzlich in die Flächennutzungsplandarstellung aufgenommen.

Die im Folgenden aufgezeigten Inhalte zur Planänderung werden als 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster aufgenommen, durch die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplans werden dessen Grundzüge nicht verändert.

6.2. Art der baulichen Nutzung

Im Änderungsbereich der 39. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster werden zur Art der baulichen Nutzung (Bauflächen) gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB folgende Änderungen vorgenommen:

- Die im südöstlichen Planbereich über eine Länge von ca. 140 m und einer mittleren Tiefe von rd. 50 m als Gewerbegebiet (GE) dargestellten ehemals gewerblich genutzten Flächen werden in die Flächendarstellung der angrenzenden Bereiche als Gemischte Baufläche (M) aufgenommen und geändert. Die Gewerbegebietsdarstellung der Straßenverkehrsfläche des Hafenvwegs bleibt unverändert erhalten.

Über die geänderte Darstellung wird eine einheitliche Überplanung des Standortes im Sinne eines gemischten Stadtquartiercenters planungsrechtlich gesichert und die Um-

^{*3}) „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen in der Stadt Münster“
Junker und Kruse Stadtforschung / Planung, Dortmund, Endbericht Juni 2011

^{*4}) „Städtebauliche Wirkungsanalyse zu Einzelhandelsbausteinen im Bereich Münster – Hafen, Ergänzende Stellungnahme zur Untersuchung von Juni 2011 unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen“
Junker und Kruse Stadtforschung / Planung Dortmund, den 03.09.2012

setzung der Vorhabenplanung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 unter Berücksichtigung der Vorgaben des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ und des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster gemäß § 8 Abs. 2 BauGB gewährleistet (s.a. Kapitel 6.1).

Die Überplanung des Grundstücks im westlichen Bereich des VBP Nr. 535 (einbezogenes Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB) mit Wohn- und Dienstleistungsnutzungen ist innerhalb der bestehenden Flächennutzungsplandarstellung als Gemischte Baufläche sichergestellt.

6.3. Verkehrliche Belange, Verkehrsflächen

Für das im Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung laufende Planverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 wurde eine Verkehrsuntersuchung ^{*6)} durchgeführt, die die Auswirkungen der Vorhabenplanung auf die bestehenden Straßen und die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Knotenpunkte gutachterlich bewertet und geeignete Maßnahmen zur Sicherung der verkehrlichen Belange aufzeigt. Das Gutachten ist eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von August 2013, die im Entwurf Bestandteil des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens gem. § 4 Abs. 1 BauGB sowie der Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB wurde („Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen - Center“ in Münster - Entwurf“ Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand 15.08.2013). Die Aktualisierung wurde erforderlich, da mit Stand Januar 2015 über die fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung (VU) der Stadt Münster zum Masterplan „Stadthäfen Münster“ aktuelle und genauere Datensätze über die Verkehrsentwicklung im Plangebiet und das Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung vorlagen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der VU erfolgte die Bewertung der bestehenden und zukünftigen verkehrlichen Belastungen im zu untersuchenden Planbereich anhand unterschiedlicher Planszenarien für die Jahre 2018 und 2025. Neben aktuellen Datensätzen wurden als Strukturmaßnahmen alle Projekte und Flächenentwicklungen im Bereich des Masterplans „Stadthäfen Münster“ bis zum Entwicklungsstand 2018 bzw. 2025 berücksichtigt. Die Auswirkungen übergeordneter verkehrlicher Maßnahmen, wie der 3. Bauabschnitt der B51 und der Neubau der B481n wurden differenziert erfasst und bewertet. Der 3. Bauabschnitt der B51 und der Neubau der B481n sind seit Ende 2012 planfestgestellt, im August 2014 wurde die Ortsumgehung Münster in den Bundesausbauplan aufgenommen und der Ausbau der B51/B481n im Bundeshaushaltsentwurf mit 42 Mio. Euro berücksichtigt. Die politischen Beschlüsse der Stadt Münster zum geplanten Ausbau liegen vor, mit Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster von Mai 2015 ist die Rechtmäßigkeit des Ausbaus bestätigt. Der Ausbau der Umgehungsstraße hat im Sommer 2015 begonnen, als Bauzeit für den 1. Teilabschnitt sind 3

^{*6)} „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster“ nts Ingenieurgesellschaft mbH Münster, Stand 26.03.2015

Jahre veranschlagt. Im Verkehrsgutachten zum VBP Nr. 535 werden die Entlastungswirkungen durch die Ortsumgehung für den Prognosehorizont 2025 in Ansatz gebracht.

Die bestehende Fahrverbindung zwischen dem Albersloher Weg und der Schillerstraße über die derzeit noch private Theodor-Scheiwe-Straße sowie den Lütkenbecker Weg wurde in der bestehenden Ausbausituation in die Berechnung zur Verteilung der übergeordneten Verkehre einbezogen. Die Theodor-Scheiwe-Straße ist als zusätzliche Erschließungsspanne für den Bereich der Münsteraner Stadthäfen seit Jahren fester Bestandteil der Verkehrsbeziehungen im südöstlichen Stadtquartier und bildet eine der verkehrlichen Grundlagen des Masterplans „Stadthäfen Münster“. Der weitergehende Ausbau von Theodor-Scheiwe-Straße/Lütkenbecker Weg und die Widmung als öffentliche Verkehrsstraße in den Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ soll über das nachfolgende Planverfahren des Bebauungsplans Nr. 541 „Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg“ mit Aufstellungsbeschluss vom 27.06.2012 gesichert werden. Die frühzeitige Beteiligung wurde gem. § 3 Abs. 1 BauGB im Rahmen des Hafenforums für das gesamte Plangebiet des B-Plans Nr. 541 bereits durchgeführt. Die frühzeitige Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB wurde für den Teilbereich südlich des Stadthafens sowie östlich des Dortmund-Ems-Kanals durchgeführt. Darüber hinaus ist die Stadt in Gesprächen mit den Eigentümern der betroffenen Grundstücksflächen der geplanten Verkehrsstraße.

Weitergehende Details zu verkehrlichen Belangen sind dem Gutachten sowie der Begründung zum VBP Nr. 535 zu entnehmen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass neben verkehrlichen Steuerungsmaßnahmen an bestehenden Knotenpunkten für die Anbindung der Vorhabenplanung an das innerörtliche Straßennetz ein baulicher Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings mit Ausbau der bestehenden Grundstückszufahrt zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt erforderlich ist (außerhalb des Geltungsbereichs der 39. FNP-Änderung). Der Betrieb der Lichtsignalanlage erfolgt ausschließlich für den Tageszeitraum. Nachts wird die Ampel über den Hansaring als reine Fußgängerbedarfsampel geschaltet, die Einmündung des Vorhabens in den Hansaring ist von der Signalisierung der Bedarfsampel ausgenommen.

Insgesamt können unter Berücksichtigung der gutachterlichen Maßgaben vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben werden, so dass sich trotz vorhabenbezogener Mehrverkehre im belastungssensiblen Umfeld des Hansarings eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation einstellt. Vor dem Hintergrund der gutachterlichen Ergebnisse stehen verkehrliche Belange der 39. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht entgegen, vielmehr wird bestätigt, dass mit dem Zielkonzept der Stadt Münster die geplanten Strukturen des Masterplans Stadthäfen Münster - mit dem Vorhaben ‚Hafencenter‘ als ein Bestandteil des Masterplans - im angrenzenden Straßennetz verkehrstechnisch sicher und leistungsfähig abgewickelt werden können.

Im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ sollte mit der 3. Änderung die Errichtung einer Quartiersgarage zur verkehrlichen Entlastung des Stadthafenareals vom Parkdruck fehlender öffentlicher Besucherstellplätze planungsrechtlich gesichert werden. Die Realisierung einer öffentlichen Parkierungsanlage im Planbereich war bis zum heutigen Zeitpunkt jedoch nicht möglich.

Mit Umsetzung der Vorhabenziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 im Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung ist in der geplanten privaten Tiefgarage anteilig die Ausweisung von ca. 220 öffentlichen Besucherstellplätzen vorgesehen, die die Funktion der Quartiersgarage nunmehr übernehmen. Entsprechend den Maßgaben der Stadt Münster zur Darstellung des öffentlichen Parkflächenangebots auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung wird

- der Standort der Quartiersgarage im Vorhabenbereich als ‚Verkehrsfläche, hier: öffentliche Parkfläche‘ als entsprechendes Planzeichen in die Darstellung zur 39. Flächennutzungsplanänderung übernommen.

Mit der Darstellung werden die benannten Entwicklungsziele am Standort dokumentiert.

6.4. Berücksichtigung von Umwelteinwirkungen

LÄRMIMMISSIONEN

Der Änderungsbereich der 39. Flächennutzungsplanänderung ist als Teil der Siedlungsstrukturen der südöstlichen Münsteraner Innenstadt durch Lärmemissionen, insbesondere durch Verkehrslärm entlang der innerstädtischen HAUPTerschließungsstraßen, erheblich belastet. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass für die Überplanung des Änderungsbereiches als stark lärmvorbelasteter Bereich die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht eingehalten werden können bzw. sogar deutlich überschritten werden. Unabhängig von der Lärmsituation besteht ein nachhaltiges städtebauliches Interesse, das brachgefallene innerstädtische Grundstück im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung neu zu beleben und somit die Innenentwicklung im südöstlichen Innenstadtquartier entsprechend den Zielsetzungen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ zu stärken.

Mit der 39. FNP-Änderung sollen die Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB in die vorbereitende Bauleitplanung übertragen werden (s. Kapitel 1). Das Nutzungsprofil des geplanten Vorhabens sieht die Errichtung von großflächigen Einzelhandelsnutzungen, Dienstleistungen/Praxen/Büros, Gastronomie und Wohnen vor. Darüber hinaus soll eine nachhaltige Entlastung der Parkplatzprobleme im Bereich des Stadthafens durch die in Kombination mit der Vorhabennutzung geplante Quartiersgarage mit ca. 220 öffentlichen Stell-

plätzen erwirkt werden. Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele sind besondere Anforderungen an den Immissionsschutz zu stellen, um städtebauliche Missstände zu verhindern und die Schutzansprüche nach gesunden Wohn- und Lebensverhältnissen der angrenzenden bestehenden Nutzungen sowie der zukünftigen Nutzer zu gewährleisten. Diesem Erfordernis soll über aktive und passive Schallschutzmaßnahmen entsprochen werden.

Zur verkehrlichen Anbindung des Vorhabens ist ein baulicher Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings mit Umbau der derzeitigen Grundstückszufahrt zu einer ampelgesteuerten Einmündung erforderlich, mit der Lichtsignalanlage ist eine Erhöhung der Lärmimmissionen verbunden. Vor dem Hintergrund der bereits bestehenden hohen Vorbelastungen aus Verkehrslärm wurden zunächst unterschiedliche Planungsszenarien zur Anbindung des Vorhabens an den Hansaring einer grundsätzlichen Bewertung unterzogen, um ggf. durch eine bauliche Optimierung eine mögliche Reduzierung der Lärmbelastung zu erwirken; betrachtet wurden

- der Verzicht auf die Signalisierung des Kreuzungsbereichs
- die Anbindung des Vorhabens über einen Kreisverkehr
- die Aufweitung des Straßenraumes zur Schaffung von Wendemöglichkeiten für PKW
- nur rechts-rein/rechts-raus Lösungen
- die Signalisierung nur für Fußgänger als Bedarfsampel und
- die Signalisierung nur für Fußgänger mit Einbindung in die Verkehrssteuerung.

Nach Auswertung der benannten Planszenarien - die detaillierten Ergebnisse sind dem Kapitel 6.7.1 der Begründung zum VBP Nr. 535 zu entnehmen - soll in Abstimmung mit den Verkehrsbehörden der Stadt Münster die Anbindung des Vorhabensbereichs an den Hansaring über einen lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt erfolgen (s.a. Kapitel 6.3); so ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer am besten zu gewährleisten und werden Störungen der Verkehrsabläufe durch verkehrlich funktionale Defizite im Kreuzungspunkt vermieden, die letztlich auch zu einer weiteren Erhöhung der Lärmbelastungen beitragen würden.

Auf Basis der benannten Maßgaben wurde für das im Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung laufende Planverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 eine Bewertung der Lärmsituation und der schalltechnischen Auswirkungen der geplanten Vorhabennutzungen durchgeführt. Die Bewertung erfolgte in Form eines schalltechnischen Berichtes, der in vier separaten Ergebnisdokumentationen die Verkehrslärmsituation im Plangebiet, die Auswirkungen des baulichen Eingriffs in den Hansaring als öffentlichen Verkehrsweg, die Gewerbelärmsituation sowie die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft gutachterlich untersucht und geeignete Lärminderungsmaßnahmen aufzeigt. Die Gutachten waren Bestandteil des frühzeitigen Beteiligungsver-

fahrens gem. § 4 Abs. 1 BauGB sowie der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB.

Mit Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung (VU) zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ mit Stand Januar 2015 durch die Stadt Münster wurde für eine sachgerechte Abwägung auch eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens zum VBP Nr. 535 und in der Folge auch eine Aktualisierung der Lärmgutachten erforderlich. Die Aktualisierung der Lärmgutachten ^{*7 *8 *9}) ist über die Ergänzung der schalltechnischen Berichte zum Verkehrslärm ^{*10}), zum baulichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings ^{*11}), zum Gewerbelärm ^{*12}) sowie über die Untersuchung der Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft ^{*13}) erfolgt.

Neben den aktualisierten Datensätzen wurden in den ergänzenden Untersuchungen als Strukturmaßnahmen alle Projekte und Flächenentwicklungen im Bereich des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ bis zum Entwicklungsstand 2025 analog der VU der Stadt Münster berücksichtigt, darüber hinaus wurde für eine weitergehende Bewertung der planbedingten Auswirkungen der Untersuchungsraum nach Westen bis zum Kreuzungspunkt Hansaring/Albersloher Weg und nach Nordosten bis zur Wolbecker Straße aufgeweitet.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass für die geplanten schützenswerten Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans über die planungsrechtliche Festsetzung von passiven und aktiven Schallschutzmaßnahmen in Kombination mit Immissionsschutzhinweisen für das bauordnungsrechtliche Genehmigungsverfah-

^{*7}) „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/01 zur Verkehrslärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013

^{*8}) „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/02 zur Verkehrslärmuntersuchung zum baulichen Eingriff in öffentliche Verkehrswege (Ausbau des Knotenpunktes am Hansaring) im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013 sowie Korrekturseite vom 19.12.2013

^{*9}) „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.2/03 zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring/Schiller-straße/Hafengeweg/Dortmunder Straße“ der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 19. August 2013

^{*10}) „Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/01 vom 19.08.2013 zur Verkehrslärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 "Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße" der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 31.03. 2015

^{*11}) „Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/02 vom 19.08.2013 zur Verkehrslärmuntersuchung zum baulichen Eingriff in öffentliche Verkehrswege (Ausbau des Knotenpunktes am Hansaring) im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 31.03. 2015

^{*12}) „Ergänzung zum schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.2/03 vom 19.08.2013 zur Gewerbelärmuntersuchung im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 "Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße" der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 31.03. 2015

^{*13}) „Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.4/01 zur Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der vorhabenbezogenen Verkehrserzeugung auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster“, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand 23.04. 2015

ren zur Errichtung der Vorhabennutzungen die Einhaltung der entsprechend den Gebietskategorien geltenden Richtwerte gegenüber Gewerbelärm gesichert bzw. können gesunde Wohnverhältnisse in den Räumen trotz verbleibender Überschreitungen gegenüber Verkehrslärm erreicht und somit der erforderliche Schutzanspruch gewährleistet werden. Mit Einhaltung bzw. Unterschreitung der gebietsbezogenen Richtwerte für Gewerbelärm sind unzulässige Lärmeinwirkungen aus dem Betrieb des Vorhabens auf die angrenzende bestehende Wohnnachbarschaft ebenfalls nicht gegeben. Dies gilt auch für die vorhabenbezogenen Auswirkungen auf die östlich angrenzenden geplanten Nutzungen im Bereich des ‚Neuhafens Münster‘ als zukünftiges neues Wohnquartier. Abseits der festgesetzten Lärminderungsmaßnahmen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 haben sich die Eigentümer der östlich angrenzenden Flächen, auf denen später das Wohnquartier „Neuhafen“ entwickelt werden soll, durch Vertrag mit dem Vorhabenträger verpflichtet, durch Maßnahmen an den von ihnen geplanten Wohngebäuden sicherzustellen, dass die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen zum Schutz vor Gewerbelärm gewahrt werden. Eine Konkretisierung dieser Verpflichtung wird im nachfolgenden Bauleitplanverfahren für den Neuhafen und im Rahmen der dortigen Gebäudeplanungen erfolgen.

Mit dem für die Umsetzung der Vorhabenplanung erforderlichen Eingriff in den öffentlichen Verkehrsweg des Hansarings sind an bestehenden Fassaden im Einwirkungsbe- reich des Eingriffs die Grundlagen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt. Dies resultiert im Wesentlichen aus dem Erfordernis eines lichtsignal- gesteuerten Kreuzungspunktes und dem damit verbundenen abstandsbedingten Zu- schlag von 1 bis 3 dB für die Ampelanlage im Tagesbetrieb (nachts wird die Ampel über den Hansaring als reine Fußgängerbedarfsampel geschaltet).

Die Verkehrslärmsituation wird durch die hohe Verkehrsbelastung insbesondere auf dem Hansaring bestimmt. Bereits ohne vorhabenbedingte Lärmzuwächse werden im Prognose-Nullfall für das Jahr 2018 u.a. aus den Verkehrsbelastungen des Hansarings Beurteilungspegel von aufgerundet bis zu 73 dB(A) tags bzw. bis zu 65 dB(A) nachts erwartet. Mit den planbedingten Mehrverkehren und dem Ausbau des geplanten Knotenpunktes zur Anbindung des Vorhabens an den Hansaring werden im Bereich der bestehenden Wohnbebauung Beurteilungspegel absolut von bis zu 74/65 dB(A) tags/nachts erreicht. Damit liegen die Beurteilungspegel am Hansaring bereits im Be- stand teilweise im Grenzbereich der Unzumutbarkeit und werden planbedingt noch erhöht. Auch für weniger frequentierte Straßenbereiche werden teilweise die Grenz- werte der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) überschritten, eine Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005-1 ist in den untersuchten Straßenabschnitten selbst für die untergeordneten Wohnstraßen bereits im Bestand - insbesondere nachts - kaum gegeben.

Der planverursachte Mehrverkehr kann zwar zu einer Pegelerhöhung führen, in vielen Abschnitten der hier betrachteten Straßen trägt er jedoch zu keiner bzw. nur zu einer geringfügigen Erhöhung um rechnerisch 0,1 dB bis 0,3 dB bei. Eine planverursachte

Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen um mehr als 0,3 dB an Fassaden mit Beurteilungspegeln ab 70/60 dB(A) tags/nachts ist für den Bereich am Hansaring ab der Dortmunder Straße bis einschließlich der Gebäude Hansaring 57/58/60 sowie für die Eckgebäude Hansaring/Dortmunder Str. (Dortmunder Str. 32b und 34) zu erwarten. An den übrigen Gebäuden beträgt die planverursachte Erhöhung an Fassaden mit Beurteilungspegeln ab 70/60 dB(A) tags/nachts maximal 0,3 dB.

Die höchsten Pegelzuwächse sind über den Zuschlag für die Lichtsignalanlage im Bereich der verkehrlichen Anbindung des Hafencenters an den Hansaring zu erwarten, abstandsbedingt zur Lichtsignalanlage ist der Eckbereich der Emdener Straße zum Hansaring mit Pegelerhöhungen um bis zu aufgerundet 5 dB tags und maximal 2 dB nachts betroffen, die maximalen Beurteilungspegel betragen 74/62 dB(A) tags/nachts. Die Grenzwertüberschreitungen bei gleichzeitiger Erhöhung um mindestens 3 dB betreffen - mit Ausnahme des Gebäudes Emdener Straße 29 (Westfassade, nur 4. OG) im Planfall 2 - Gebäudefassaden, für die bereits auf Grund des baulichen Eingriffs im Sinne der 16. BImSchV im weiteren Verfahren die Anspruchsvoraussetzungen für passive Ausgleichsmaßnahmen zu prüfen sind.

Die entlastende Wirkung des 3. Bauabschnittes der B51 sowie der B481n in der Prognose 2025 (Planfall 1) führt an den relevanten Straßen - mit Ausnahme von Teilabschnitten der Dortmunder Straße, des Hafengewegs und der Hafenstraße mit geringfügigen Erhöhungen um bis zu 1,2 dB - nur zu einer geringfügigen Verbesserung der zu erwartenden Beurteilungspegel um maximal aufgerundet 1 dB. In beiden Planfällen beträgt die maximale Erhöhung durch das Vorhaben im Nahbereich der geplanten Ampel tags +5 dB und nachts +2 dB.

Die Nichteinhaltung der gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 und weitergehende Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bereits in der Bestandssituation ist der Lage und der Verkehrsbedeutung des Plangebietes geschuldet und dokumentiert eine fast typische Verkehrslärmsituation entlang von Hauptverkehrsachsen in zentralen Innenstadtlagen. Stadtplanerisch kann auf der Einzelprojektebene darauf nicht eingewirkt werden, da durchgreifende Lärmminierungsmaßnahmen aus einer übergeordneten Verkehrslärmsituation über ein Einzelprojekt nicht umsetzbar sind, andererseits steht eine Überplanung innerstädtischer Grundstücksflächen mit geringstmöglichen Lärmauswirkungen oder gar lärmneutralen Nutzungen den städtebaulichen und infrastrukturellen Erfordernissen des konkreten Standortes oftmals entgegen. Vor dem benannten Hintergrund ist die Nichteinhaltung der gebietsbezogenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 und weitergehende Überschreitung der Grenzwerte der 16.BImSchV nicht zu vermeiden und hinnehmbar.

Für die Straßenabschnitte mit Beurteilungspegeln im Grenzbereich der Unzumutbarkeit, die jedoch noch nicht durch die Anspruchsvoraussetzungen für passiven Schallschutz gemäß 24. BImSchV erfasst sind, also oberhalb von 70 dB am Tage oder 60 dB nachts, sind weitere Lärmsteigerungen besonders kritisch zu sehen. Für diese Fälle hat sich der Vorhabenträger freiwillig verpflichtet, den interessierten Eigentümern die

Finanzierung von passiven Lärmschutzeinrichtungen entsprechend der 24. BImSchV zu gewähren, sofern an Fassaden von Gebäuden im allgemeinen Wohngebiet Beurteilungspegel des Verkehrslärms von 70 dB am Tage oder 60 dB nachts oder im Mischgebiet Beurteilungspegel von 72 dB am Tage oder 62 dB nachts erreicht oder überschritten werden und die planbedingte Steigerung dieses Verkehrslärms mindestens bei 0,3 dB liegt. Die Leistungen umfassen den Austausch/Einbau von Fenstern, Balkontüren (inklusive Rollladenkästen) und künstlichen Lüftungseinrichtungen, soweit diese nach der 24. BImSchV erforderlich sind, sie umfassen nicht die Ertüchtigung sonstiger Umfassungsbauteile. Die ‚Grenzziehung‘ ab + 0,3 dB soll die Verhältnismäßigkeit relevanter planbedingter Lärmzuwächse und einer mit dem menschlichen Gehör wahrnehmbaren Lärmsteigerung ab einer Zunahme von rd. 1,0 dB herstellen. Die Differenzierung unterschiedlicher Pegelbereiche nach Baugebietskategorien dokumentiert die unterschiedlichen Schutzbedürftigkeiten und Rücksichtnahmen aus der Lage der Gebäude in der bestehenden Stadtstruktur. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt aufgrund von Absprachen im Durchführungsvertrag. Nähere Erläuterungen finden sich im Kap. 6.7.1 der Begründung zum VBP Nr. 535. Neben diesen freiwilligen Leistungen bestehen teilweise, im Bereich des baulichen Eingriffs in den Hansaring, auch gesetzliche Ansprüche auf Lärmsanierung nach § 42 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV.

Bei der Berechnung der Lärmsituation wurde von den derzeitigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den vorhandenen Straßen von 50 km/h ausgegangen. Unberücksichtigt blieb also, dass insbesondere in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden der PKW-Verkehr häufig deutlich langsamer erfolgt. Im Zusammenhang mit Überlegungen zur Lärminderungsplanung würde eine Verringerung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit in den kritischen Straßenabschnitten des Hansarings von 50 km/h auf 30 km/h bereits eine Minderung des Beurteilungspegels an den relevanten Immissionspunkten um 2,5 dB erwirken. Mit Blick auf die Maßnahme würden die Lärmzuwächse aus den vorhabenbezogenen Mehrverkehren inklusive der Schallreflektionen somit vollständig ausgeglichen. Was verbleiben würde, wäre die Mehrbelastung aus dem abstandsbedingten Zuschlag von 1 bis 3 dB für die Ampelanlage im Kreuzungsbereich vom Hansaring zum Vorhabengrundstück. Möglicherweise wird es zukünftig weitere Verbesserungen der Verkehrslärmproblematik geben. Jedoch besteht derzeit keine straßenverkehrsrechtliche Handhabe zur Ausdehnung einer Tempo-30-Geschwindigkeitsbegrenzung. Als derzeit nicht gesichert werden etwaige Maßnahmen aus einer Lärminderungsplanung jedoch nicht Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Bezogen auf den ampelgesteuerten Kreuzungsbereich und die Mehrbelastung aus den abstandsbedingten Zuschlägen ist festzustellen, dass mit jedweder städtebaulichen Entwicklung des brachgefallenen Gewerbegrundstücks mit entsprechend dem Standort adäquaten Nutzungen, allein aus den nutzungsspezifischen und verkehrstechnischen Erfordernissen zur Anbindung des rd. 21. 000 m² großen innerstädtischen Grundstücks an das vorhandene innerörtliche Straßennetz, eine Umgestaltung der bestehenden Grundstückszufahrt am Hansaring zu einem leistungs-

fähigen Lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt - mit den damit verbundenen Lärmzuwächsen aus dem abstandsbedingten Zuschlag für die Ampelanlage - erforderlich wäre. Unabhängig vom konkreten Planvorhaben ist somit eine geordnete städtebauliche Entwicklung des Planbereichs nur unter den benannten Vorgaben und Maßgaben möglich und eine im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB vorrangige Maßnahme zur Innenentwicklung entsprechend den städtebaulichen und nutzungsspezifischen Entwicklungszielen der Stadt Münster zu gewährleisten.

Insgesamt ist mit den Ergebnissen dokumentiert, dass trotz hoher bestehender verkehrlicher Belastungen und damit einhergehender Lärmimmissionen im relevanten Untersuchungsbereich die Entwicklungsziele des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ für den Standort umgesetzt werden können und ein Übertrag der Zielsetzungen in die vorbereitende Bauleitplanung den bestehenden Nutzungsstrukturen nicht entgegensteht. Den Belangen der Lärmvorsorge kann auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung über die im VBP Nr. 535 gesicherten Maßnahmen zur Lärmsanierung angemessen entsprochen werden. Belange aus Lärmimmissionen stehen der 39. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Münster nicht entgegen.

LUFTSCHADSTOFFIMMISSIONEN

Im Zuge des Planverfahrens des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 als Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung wurden zur Beurteilung der Auswirkungen der Vorhabenplanung auf die Luftqualität im angrenzenden Planbereich Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen durchgeführt ^{*14}). Die Untersuchungen sind eine Aktualisierung des Gutachtens aus dem Jahr 2013, die Bestandteil der Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 und §§ 3 und 4 Abs. 2 BauGB waren. Die Aktualisierung wurde vorgenommen, da mit der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens zum VBP Nr. 535 von März 2015 für eine sachgerechte Abwägung in der Folge auch eine erneute Überprüfung der Luftschadstoffsituation erforderlich wurde.

Als Eingangsdaten für die Emissionsberechnung wurden die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV-Werte) mit der höchsten Verkehrsbelastung einschließlich des Anteils schwerer Nutzfahrzeuge > 3,5 t des ungünstigsten Planfalls (Planfall 2 - Prognosehorizont 2018) gemäß der Verkehrsuntersuchung ^{*6}) von März 2015 zugrunde gelegt, die Untersuchungen wurden differenziert für den Prognosenullfall (ohne Hafencenter) und den Planfall (mit Hafencenter) durchgeführt. Darüber hinaus wurde - analog den aktualisierten Untersuchungen zu Schallimmissionen - für eine weitergehende Bewertung der planbedingten Auswirkungen der Untersuchungsraum nach Westen bis zum Kreuzungspunkt Hansaring/Albersloher Weg und nach Nordosten bis zur Wolbecker Straße aufgeweitet.

In den Untersuchungen wurden die Stickstoffdioxid- (NO₂) und Feinstaubimmissionen

^{*14}) „Bebauungsplan Nr. 535 „Hafen-Center“ in Münster, Untersuchungen zu den Luftschadstoffimmissionen“, simuPlan, Dipl. Met. Georg Ludes, Dorsten, den 13.05.2015

^{*6}) „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter“ in Münster“, nts Ingenieurgesellschaft mbH Münster, Stand 26.03.2015

(PM₁₀ und PM_{2,5}) mit Hilfe eines Grobscreenings für die jeweiligen Straßenabschnitte bestimmt und anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV bewertet. Weitergehende Luftverunreinigungen aus dem Verkehrsbereich wie Benzol, Blei, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid liegen aufgrund der bereits durch die Stadt Münster ergriffenen Luftreinhaltemaßnahmen auch in den höchstbelasteten Bereichen deutlich unterhalb gesundheitsbezogener Grenz- und Richtwerte. Letztere wurden daher nicht in die Untersuchung mit einbezogen, gleichwohl wird nicht verkannt, dass auch diese Belastungen entsprechend der Erhöhung des Verkehrs leicht zunehmen.

Entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung wurde die Verkehrssituation der Straßen im Untersuchungsgebiet differenziert nach ‚Hauptverkehrsstraßen‘ und ‚Erschließungsstraßen‘ mit jeweils Tempo 50 in die Berechnungen eingestellt. Als meteorologische Eingangsdaten wurde die Windrichtungsverteilung der Station Münster Zoo mit einer auf das Untersuchungsgebiet übertragenen durchschnittlichen Windgeschwindigkeit von 2,2 m/s in einer Höhe von 5 Metern über der mittleren Gebäudehöhe zugrunde gelegt, der Einfluss der Bebauungsstruktur auf das Windfeld wurde im Sinne einer Worst-Case Betrachtung mit dem jeweils geringsten Bebauungsabstand und einer Bebauungsgeometrie als geschlossene Randbebauung bei einer Porosität $\leq 20\%$ angesetzt. Neben den Luftschadstoffimmissionen durch den Straßenverkehr wurden zur Bestimmung der Hintergrundbelastung die gemittelten Messwerte der Station Münster-Geist aus den Jahren 2012 bis 2014 zugrunde gelegt, ohne Berücksichtigung zu erwartender rückläufiger Werte in den nächsten Jahren aufgrund der bestehenden verschärften Vorgaben zur Emissionsminderung. Weitere Details sind dem Gutachten zu entnehmen.

Auf Grundlage der Ausbreitungsberechnungen zum Planfall 2018 sind folgende gutachterlichen Ergebnisse festzuhalten:

- NO₂-Belastung: Die höchste NO₂-Belastung wird für den Straßenabschnitt des Hansarings östlich der Dortmunder Straße mit einem Jahresmittelwert im Prognosenullfall von 30,9 µg/m³ und im Planfall von 32,0 µg/m³ ermittelt. Der Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel wird somit sicher eingehalten. Die planbedingte Zunahme der Immissionen entspricht mit 1,1 µg/m³ einer relativen Zunahme von 3,4 %. Auch an allen anderen untersuchten Querschnitten wird der Grenzwert zum NO₂-Jahresmittel sowohl im Prognosenull- als auch im Planfall deutlich unterschritten, der Anstieg der Stickstoffdioxidkonzentration liegt hier bei weniger als 2 %. In Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und der Art der Bebauung werden für das umliegende Straßennetz Belastungen von maximal 30,4 µg/m³ in der Wolbecker Straße berechnet. Die weniger stark befahrenen oder locker bebauten Straßenabschnitte weisen die geringsten Belastungen auf. Mit 22,0 µg/m³ für die Bernhard-Ernst-Straße nördlich des Hafengewegs, 22,1 µg/m³ für den Hafengeweg östlich der Dortmunder Straße und 23,1 µg/m³ für die Dortmunder Straße liegen die Belastungen hier nur geringfügig über der gemittelten Hintergrundbelastung von 21,3 µg/m³. Eine Überschreitung

des Grenzwertes zum NO₂-Jahresmittel kann im gesamten Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden. Dies gilt auch - abseits einer konkreten Untersuchung - für die verkehrlich wenig belasteten Straßen außerhalb des Untersuchungsgebietes.

Die Wahrscheinlichkeit einer NO₂-Stundenmittelwertüberschreitung von 200 µg/m³ an mehr als 18 Stunden des Jahres liegt in allen Straßenabschnitten deutlich unter 3 %, eine Überschreitung des NO₂ - Kurzzeitgrenzwertes wird nach Auswertung von Messungen aller LUQS-Stationen gutachterlich ausgeschlossen.

- PM₁₀- und PM_{2,5}-Belastung: Der höchste PM₁₀ und PM_{2,5} - Jahresmittelwert liegt im Prognosenull- und Planfall im Straßenabschnitt des Hansarings östlich der Dortmunder Straße (PM₁₀ = 26,0 µg/m³ bzw. 26,3 µg/m³, PM_{2,5} = 17,8 µg/m³ bzw. 17,9 µg/m³). Der planbedingte Anstieg der PM₁₀-Belastung ist äußerst gering und liegt in allen Straßenabschnitten bei maximal 0,3 µg/m³ im Jahresmittel, die höchste relative Zunahme beträgt 1,2 % am Hafengeweg zwischen Bernhard-Ernst- und Soester Straße. Der Einfluss der Planung auf den PM_{2,5} - Jahresmittelwert ist sehr gering. Der Anstieg der PM_{2,5} - Immissionen im Planfall beträgt im gesamten Untersuchungsraum weniger als 1 %.

Die maximale Anzahl an PM₁₀ - Überschreitungstagen wird für die Straßenabschnitte des Hansarings östlich und westlich der Dortmunder Straße mit 22 Überschreitungstagen im Prognosenullfall und 23 Tagen im Planfall ermittelt. Für alle weiteren untersuchten Querschnitte wird eine geringere Anzahl an Überschreitungstagen ausgewiesen. Der planbedingte Zusatzverkehr führt im gesamten Untersuchungsgebiet zu maximal einem zusätzlichen Überschreitungstag. Die berechneten Feinstaubkenngrößen liegen somit an allen untersuchten Straßenabschnitten deutlich unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte von 40 µg/m³ für PM₁₀ und 25 µg/m³ für PM_{2,5} im Jahresmittel sowie einer zulässigen fünfunddreißigfachen Überschreitung des PM₁₀ - Tagesmittelwertes von 50 µg/m³. Dies ist auch für das umliegende, meist schwach befahrene Straßennetz zu erwarten.

Insgesamt ist festzustellen, dass auch nach Umsetzung der Vorhabenplanung die Grenzwerte für NO₂ und Feinstaub in allen untersuchten Straßenabschnitten sicher eingehalten werden, auch im umliegenden, verkehrlich meist gering belasteten Straßennetz sind Grenzwertüberschreitungen nicht zu erwarten. Die Schadstoffkonzentrationen werden über die planbedingten Mehrverkehre zwar erhöht, der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation ist mit einer maximalen relativen Zunahme der Belastungen im Jahresmittel für NO₂ mit 3,4 %, für PM₁₀ mit 1,2 % und 1 % für PM_{2,5} jedoch eher gering bzw. sehr gering und können im Rahmen der Abwägung zur Stärkung der Innenentwicklung im südöstlichen Stadtquartier hingenommen werden.

Für die Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster mit einer einheitlichen Überplanung des Vorhabenstandortes im Sinne eines gemischten Stadtquartiercenters bestätigen die Ergebnisse die Verträglichkeit der dargestellten Nutzungsziele, so dass Belange aus Luftschadstoffimmissionen der 39. FNP-Änderung nicht entgegen stehen.

STÖRFALLBETRIEB

Südlich des Bereichs der 39. FNP-Änderung befinden sich zwischen Stadthafen I und der Straße ‚Am Mittelhafen‘ zwei Gefahrstofflager der Spedition Lehnkering GmbH, die bei der Entwicklung des Hafens als Störfallbetriebe im Sinne der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) zu berücksichtigen sind. Im Jahr 2016 wird der Betrieb der Lehnkering GmbH an einen anderen Standort verlagert, die Aufgabe der Gefahrstofflager spätestens bis zum 31.12.2016 ist vertraglich gesichert. Vor dem Hintergrund der ursprünglich für das Jahr 2016 geplanten Inbetriebnahme des Hafencenters wurde im Zuge des Planverfahrens des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 als Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der Vorhabennutzungen in Bezug auf die Gefahrstofflager eine Einzelfallbetrachtung gem. Kapitel 3.2 des KAS-18 Leitfadens „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfallverordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung des § 50 BImSchG durchgeführt *¹⁵). Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass aufgrund der geringen Expositionszeiten bei den betrachteten Brandszenarien von nur wenigen Minuten eine Gefährdung von Menschen im Bereich der Vorhabennutzung/Bereich der 39. FNP-Änderung weitgehend ausgeschlossen werden kann, darüber hinaus befindet sich die zur Vorhabennutzung nächstgelegene Freisetzungsöffnung in einer größeren als der den Berechnungen zugrunde gelegten kürzesten Entfernung zwischen den Lagergebäuden und dem Vorhabengrundstück. Auswirkungen eines Brandes hinsichtlich Wärmestrahlung sowie der Druckwelle einer Explosion waren vor dem Hintergrund des Abstandes von 136 m bzw. 140 m zwischen dem Betriebsbereich der Lehnkering GmbH und dem Vorhabengrundstück und dem nach Leitfaden KAS-18 für diesbezüglich kritischere Stoffe als den der Fa. Lehnkering mit Abstandsempfehlungen von 129 m nicht zu betrachten. Sicherheitstechnische Belange standen einer Umsetzung der Vorhabennutzungen in 2016 bei gleichzeitigem Betrieb der Lehnkering GmbH nicht entgegen.

Unabhängig von den Untersuchungsergebnissen sind mit Aktualisierung des Realisierungshorizonts für die Inbetriebnahme des Hafencenters erst ab 2018 Auswirkungen der Gefahrstofflager auf das Planvorhaben über die verbindliche Aufgabe des Betriebs der Lehnkering GmbH bis Ende 2016 nicht mehr gegeben. Belange aus Störfallbetrieben stehen einer Realisierung der Nutzungen im Geltungsbereich der 39. Flächennutzungsplanänderung bzw. des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht entgegen.

*¹⁵) „Gutachten zur Errichtung des Hafencenters Münster hinsichtlich möglicher Störfallrisiken auf Basis des Art. 12 der Seveso-II-Richtlinie bzw. des § 50 BImSchG“ UCON Umweltmanagement Consulting GmbH, Münster, 21.01.2013

6.5. Altlasten / Altstandorte

Im Altlastenkataster der Stadt Münster ist der Änderungsbereich der 39. FNP-Änderung und der Geltungsbereich des im Parallelverfahren laufenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 aufgrund der früheren und zum Teil noch heute bestehenden gewerblichen Nutzung mit unterschiedlichen Verdachtsflächen belegt.

Im Änderungsbereich der 39. FNP-Änderung ist die Tankstelle am Hansaring als Standort schädlicher Bodenveränderungen (Nr.10048) gekennzeichnet, Altlast-/Verdachtsflächen sind mit der Nr. 232 auf dem Hafenweg und mit der Nr. 222 im Bereich der nördlichen Bebauung zum Hansaring (Grundstücke Hansaring 66, 66a und 68) eingetragen. Weitergehend liegt mit der Nr. 3592 auf dem Grundstück Hansaring 58 ein historischer Altstandort. Im weiteren Planbereich (außerhalb des Änderungsbereichs) grenzen teils großflächige Altlasten- / Verdachtsflächen und historische Altstandorte an. Hierbei sind besonders die Altlast-/Verdachtsflächen Nr. 330, ehemaliges OSMO-Gelände, die Grundstücke der südlichen Hafenwegbebauung im westlichen Anschluss an die ehemaligen OSMO-Hallen mit den Nummern 302, 319 und 10 sowie der Bereich der Gebäude Hafenweg 26a und 26b als historische Altstandorte Nr. 2304 und Nr. 2874 zu nennen. Im nördlich angrenzenden Planbereich zum Hansaring / Schillerstraße sind der Parkplatzvorbereich der bestehenden Einzelhandelseinrichtung Hansaring 59 als Altlast-/Verdachtsfläche Nr. 166 und die Gebäudebereiche als historische Altstandorte (Nr. 2253 und 3080) eingetragen, das Grundstück des Hansa-Berufskollegs ist mit der Nr. 4507 ebenfalls als historischer Altstandort gekennzeichnet. Entsprechend den Darstellungen im Altlastenkataster sind im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Münster für den Bereich der 39. Änderung im nördlichen Anschluss der gemischten Baufläche zum Hansaring als auch im südlichen Anschluss der Gewerbefläche zum Hafenweg Darstellungen als Altlast- / Verdachtsflächen < 1 ha dokumentiert.

Die Darstellungen im Altlastenkataster und Flächennutzungsplan gehen teilweise zurück auf konkrete Begutachtungen der Altlastensituation, die zur Wertermittlung der Grundstücke im Zuge der geplanten Flächenentwicklung für den Vorhabenbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 vorgenommen wurden. Die erste Erkundung in Bezug auf mögliche Altlasten im Boden und Belastungen der aufstehenden Gebäude erfolgte im Jahr 2001 für das Grundstück der zwischenzeitlich aufgegebenen Postimmobilie Hansaring 64 ^{*16)}. Das Grundstück des ehemaligen Holzkontors Heinrich Wehmeyer im südlichen Anschluss zum Hafenweg wurde im September 2010 einer Begutachtung ^{*17)} unterzogen und als verbleibendes Restgrundstück im Anschluss des Vorhabenbereichs an den Hansaring wurde für das städtische Grundstück der bestehenden Star-Tankstelle am Hansaring 54 eine Untersuchung zur Gefährdungsab-

^{*16)} Bericht zu den Ergebnissen der Bauschadstoff- und Bodenuntersuchungen – Postimmobilie Hansaring 64, 48155 Münster - Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 26.03.2001

^{*17)} Gutachten zu den Ergebnissen der Bodenuntersuchung – Ehem. Holzkontor Heinrich Wehmeyer GmbH & Co. KG, Hansaring 50-52, Münster - Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 10.09.2010

schätzung ^{*18)} mit Stand November 2012 durchgeführt. Darüber hinaus liegen im Zusammenhang mit den aus der öffentlichen Auslegung der 39. FNP-Änderung/des VBP Nr. 535 eingegangenen Anregungen Stellungnahmen der Gutachter ^{*19) *20)} insbesondere zur Grundwassersituation und möglichen Sicherungsmaßnahmen bei der Grundwasserhaltung während der Bauzeit vor.

Die Vorgehensweisen und detaillierten Ergebnisse der Bauschadstoffhebungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen sind dem Kapitel 6.8 der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 zu entnehmen. Für die an das Vorhaben Grundstück angrenzenden gemischten Bauflächen wurden keine weitergehenden gutachterlichen Bewertungen zu möglichen Bodenbelastungen vorgenommen.

Zusammengefasst belegen die Gutachten eine Beeinflussung der Flächen über unterschiedlich intensive Kontaminationen. Zu den stärker belasteten Bereichen zählen insbesondere die Zonen um die ehemalige Tankstelle und Wartungsgrube des früheren Postgrundstückes im Norden des Plangebietes und die Fläche der Star-Tankstelle, hier sind teils Austausch der Auffüllböden oder anderweitige Sicherungsmaßnahmen zur Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans notwendig. Bei dem geplanten Vorhaben und den anstehenden Tiefbauarbeiten sind die unterschiedlichen Kontaminationsbereiche mit einer geregelten Verwertung und Entsorgung des Bodenaushubs zu beachten, die Arbeiten sind unter fachgutachterlicher Begleitung in Abstimmung mit der zuständigen Aufsichtsbehörde durchzuführen. Unabhängig von den Messergebnissen, die im Wesentlichen nur mittelgradige Verunreinigungen belegen, sind zusätzliche höhere, sanierungsbedürftige Belastungen in Klein- oder Kleinräumen nicht gänzlich auszuschließen. Bei Bedarf sind ergänzende gutachterliche Untersuchungen zu veranlassen.

Ein Eingriff in die Grundwasserverhältnisse ist nur im Zusammenhang mit Grundwasserhaltungsmaßnahmen für die Zeit der Bauarbeiten gegeben und führt nicht zu einer dauerhaften Veränderung des Grundwasserspiegels. Nachteilige Auswirkungen auf Grundwasserleiter sind durch das Planvorhaben nicht zu erwarten, zumal es sich bei dem oberen Porengrundwasserleiter um einen heterogenen Grundwasserleiter handelt, der überwiegend durch Stauwasserbildungen beeinflusst ist.

In Hinblick auf die Entwicklungsziele bestehen lt. Gutachter mit Durchführung der aufgezeigten Maßnahmen keine Nutzungseinschränkungen. Insgesamt ist nach Sanierung der bestehenden Verunreinigungen im Zusammenhang mit der Errichtung des Planvorhabens eine deutliche Verbesserung des Boden- und Grundwasserschutzes gegenüber der bestehenden Altlastensituation gegeben.

^{*18)} Gutachten, Untersuchung zur Durchführung einer Gefährdungsabschätzung auf dem Grundstück der Star-Tankstelle am Hansaring 54, 48155 Münster - GEOscan Technik GmbH, Ladbergen, 02.11.2012

^{*19)} „Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535 der Stadt Münster - Entwurf, Stellungnahme zu den Abwägungen Nr. X, Grundwasser und Nr. XI, Altlasten“, Umweltlabor ACB GmbH, Münster, 20.06.2014

^{*20)} „12126, Standort der Star Tankstelle in 48155 Münster, Hansaring 54, Stellungnahme zu den Boden- und Grundwasserverhältnissen“, GEOscan Consulting GmbH, Ladbergen, 02.07.2014

Die Sicherung der Vorgehensweisen zur Sanierung und Verwertung/Entsorgung der belasteten Bereiche wird durch den Kaufvertrag zum Tankstellengrundstück zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger verbindlich vereinbart und zur Grundlage des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zur Errichtung der Gebäude gemacht. Weitergehende planungsrechtliche Darstellungen auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung werden nicht erforderlich, die bestehenden Altlast-/Verdachtsflächendarstellungen im FNP in den angrenzenden Bereichen bleiben unverändert erhalten.

Kampfmittel: Die Luftbildauswertungen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Westfalen-Lippe KBD ergeben eindeutige Hinweise auf eine Kampfmittelbelastung im Änderungsbereich der Bauleitplanverfahren, ein Blindgängerverdachtspunkt ist dokumentiert. Die Maßnahmen zur Kampfmittelbeseitigung werden auf der Ebene des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens zur Umsetzung der Entwicklungsziele mit der Feuerwehr der Stadt Münster abgestimmt und durchgeführt.

6.6. Denkmalschutz / Archäologie

Innerhalb des Änderungsbereichs der 39. Änderung des Flächennutzungsplans befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Baudenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW.

Südlich des Hafenweges liegen dem Plangebiet jedoch die zwei denkmalgeschützten Speichergebäude Nr. 28 und 30 gegenüber, in deren Umgebung das Denkmalschutzgesetz besondere Rücksichtnahme fordert. Dem wird auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung durch festgesetzte Höhenstaffelungen des Baukörpers zum Hafenweg sowie durch Baumanpflanzungen zum Hafenweg Rechnung getragen.

Innerhalb des Änderungsbereichs befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand auch keine Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW. Auf das Erfordernis zum Umgang mit Bodendenkmälern und das Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern gemäß Denkmalschutzgesetz wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan hingewiesen.

Weitergehende Belange der Bodendenkmalpflege sind von der Änderung des Flächennutzungsplans nicht betroffen.

6.7. Artenschutz

Mit der Kleinen Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom Dezember 2007 wurde eine Anpassung des deutschen Artenschutzes an europäische Vorgaben vorgenommen. In der Folge sind bei allen genehmigungspflichtigen Planungs- und Zulassungsverfahren die Artenschutzbelange entsprechend der europäischen Bestimmungen im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung zu betrachten.

Auf der Ebene der Flächennutzungsplanung sind die Artenschutzbelange im Sinne einer überschlägigen Vorabschätzung zu berücksichtigen, soweit sie auf dieser Ebene bereits ersichtlich sind. Auf diese Weise lassen sich Darstellungen vermeiden, die in nachgeordneten Verfahren aus Artenschutzgründen nicht umgesetzt werden können (vgl. Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben, Gemeinsame Handlungsempfehlung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW v. 22.12.2010).

Als Ergebnis einer überschlägigen Prüfung der Liste sog. planungsrelevanter Arten, die das Auskunftssystem des LANUV für das Messtischblatt 4011 'Münster' bereitstellt, ist für die Schotter- und Brachflächen sowie für die jungen Sukzessionsgehölze und Straßenbäume des Plangebietes eine Lebensraumbedeutung für planungsrelevante Arten nicht anzunehmen. Gutachterliche Begehungen des Geländes im Dezember 2012 und Dezember 2013 bestätigten die Annahme, dass dem besonderen Artenschutz unterliegende Tier- und Pflanzenarten auf dem Gelände nicht vorkommen und auch für die nahe Zukunft nicht zu erwarten sind.

Im Zusammenhang mit dem im Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung laufenden Bebauungsplanverfahren des VBP Nr. 535 wurde das zur Umsetzung der Entwicklungsziele rückzubauende ehemalige Gebäude der Post AG einer artenschutzrechtlichen Überprüfung unterzogen, eine Besiedelung des Gebäudes von Tierarten, die einem besonderen Artenschutz unterliegen, konnte gutachterlich ausgeschlossen werden. Weitergehende allgemeine Hinweise zur grundsätzlichen Sicherung artenschutzrechtlicher Belange wurden aus dem Vorhabenbezug auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung getroffen.

Vor dem Hintergrund der benannten Ergebnisse stehen Belange des Artenschutzes der 39. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht entgegen.

7. Kenndaten der 39. Änderung

Im Änderungsbereich der 39. Änderung des Flächennutzungsplans ergibt sich folgende Flächenbilanz:

Flächen nach Nutzung		Größe in ha	%
M	Gemischte Baufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO) vor Änderung	3,1 ha	80 %
GE	Gewerbegebiet (§ 1 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO) vor Änderung einschließlich der Straßenverkehrsfläche 'Hafenweg'	0,8 ha	20 %
M	Gemischte Baufläche (§ 1 Abs.1 Nr. 2 BauNVO) nach Änderung	3,65 ha	94 %
GE	Gewerbegebiet (§ 1 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO) nach Änderung (verbleibende Straßenverkehrsfläche 'Hafenweg')	0,25 ha	6 %
GESAMTFLÄCHE ÄNDERUNGSBEREICH		3,9 ha	100,0 %

8. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht

8.1. Rahmen der Umweltprüfung

Nach § 2a BauGB ist bei Änderung eines Flächennutzungsplans eine Umweltprüfung durchzuführen. Im Rahmen der Umweltprüfung werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht, der den Anforderungen der Anlage zum BauGB zu entsprechen hat, beschrieben und bewertet.

Die Umweltprüfung wurde auf Basis vorhandener Daten und Geländeerhebungen für den im Parallelverfahren aufzustellenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 'Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße' durchgeführt. Diese Datentlage ist hinreichend, um die notwendige Abschätzung der Umweltfolgen durch die Planung vorzunehmen. Umfang und Detaillierungsgrad entsprechen dabei der Ebene des Flächennutzungsplanes.

8.2. Kurzdarstellung der Planung

Mit der 39. FNP-Änderung wird die Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 'Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße' planungsrechtlich vorbereitet. Dieser dient der Realisierung einer großflächigen, mit Wohn-, Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen einschließlich Praxen und Büros ergänzten Einzelhandelsfläche. Im weiteren übergeordneten Planbereich des Stadthafens grenzen die Entwicklungsflächen des Bebauungsplanes Nr. 541 'Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg' und der im Parallelverfahren durchgeführten 42. FNP-Änderung an. Alle Planungen sind aus den Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster und des Masterplans 'Stadthäfen Münster' entwickelt.

Die 39. Änderung des Flächennutzungsplanes sieht im südöstlichen Teil des Plangebietes auf einer Fläche von 0,55 ha die Umwandlung einer bisher als Gewerbegebiet dargestellten Fläche (GE) in eine gemischte Baufläche vor (M). Im übrigen Plangebiet wird die bisherige Ausweisung als gemischte Baufläche beibehalten. Insgesamt umfasst der Änderungsbereich eine Fläche von 3,9 ha.

8.3. Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

8.3.1. Fachgesetze

Von den in § 1 Abs. 6 Nr. 7g BauGB genannten Umweltschutzziele in Fachgesetzen und -plänen sind für die 39. Änderung des Flächennutzungsplans neben den Vorschriften des Baugesetzbuches im Wesentlichen folgende als relevant zu berücksichtigen:

- Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Lärmimmissionen, Luftschadstoffe) nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und den dazu gehörigen

Verordnungen (BlmSchV) sowie Einhaltung von Grenz-, Richt- und Orientierungswerten verschiedener Vorschriften (z.B. TA-Lärm, DIN 18005). Des Weiteren Beachtung des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes (EEWärmeG);

- Berücksichtigung der Altlastensituation gemäß Bundes- und Landesbodenschutzgesetz;
- Berücksichtigung des Eingriffes in Natur und Landschaft sowie Berücksichtigung von Schutzobjekten sowie von geschützten Tierarten gemäß Bundesnaturschutzgesetz bzw. Landschaftsgesetz NRW in Verbindung mit der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) und 79/409/EWG (Vogelschutz-Richtlinie).

8.3.2. Fachplanungen

SCHUTZSTATUS FLÄCHEN/OBJEKTE/ARTEN

Im Plangebiet kommen keine geschützten Flächen oder Objekte vor (§ 62 LG-Biotop, Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete, Gebiete von gemeinschaftlicher europäischer Bedeutung wie FFH- oder Vogelschutzgebiete). Aussagen zu möglichen Zugriffsverboten nach § 44 BNatSchG hinsichtlich sog. planungsrelevanter Arten sowie zu ggf. notwendigen Maßnahmen werden im Rahmen eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrages erarbeitet.

Eine Baumschutzsatzung existiert im Stadtgebiet nicht. Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines Landschaftsplans. Schutzwürdige Biotopkartierung Münster oder gemäß Biotopkataster NRW sind nicht vorhanden.

KLIMASCHUTZ

Ein Ziel der Stadt Münster ist es, eine klima- und umweltschonende Stadtentwicklung zu realisieren, indem erneuerbare Energien genutzt werden sowie mit Energie- und Wasservorräten schonend umgegangen wird (Klimaschutzkonzept 2020 für die Stadt Münster).

Der Luftqualitätsplan der Stadt Münster verzeichnet für das Plangebiet keine Überschreitung der relevanten Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub. Das Plangebiet ist daher nicht Teil der seit dem 01.01.2010 ausgewiesenen Umweltzone, innerhalb derer eine Verbesserung der lufthygienischen Situation angestrebt wird.

UMWELTPLAN UND GRÜNORDNUNGSKONZEPT DER STADT MÜNSTER

Im Umweltplan der Stadt Münster werden planerische Zielvorstellungen zu den Themen Klima-, Gewässer- und Bodenschutz räumlich dargestellt. Ziele des Umweltschutzes lassen sich aus dem Umweltplan für das Vorhaben nicht ableiten, da das Plangebiet ohne besondere Schutzwürdigkeiten dargestellt wird. Das Plangebiet liegt außerdem nicht im Bereich wertvoller Teilflächen der verschiedenen grünordnerischen Zielkonzepte der Stadt Münster.

8.4. Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

Für die einzelnen zu betrachtenden Schutzgüter erfolgt gemäß § 2a BauGB jeweils eine Beschreibung und Bewertung der gegenwärtigen Umweltsituation. Anschließend werden die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens sowie die in Frage kommenden Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen dargestellt.

Beschreibung und Bewertung werden, wie es der Ebene des Flächennutzungsplans entspricht, auf die wesentlichsten Inhalte beschränkt. Für ausführlichere Informationen sei auf den Umweltbericht zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 hingewiesen.

8.4.1. Mensch

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

Die bauliche Nutzung gemäß BauNVO setzt sich im Änderungsbereich vor allem aus Gemischten Bauflächen (M) zusammen, am Hafenweg kommen untergeordnet auch Gewerbegebietsflächen (GE) vor. Die nächstgelegenen Wohnbauflächen (W) liegen außerhalb des Plangebietes jenseits von Schillerstraße und Hansaring. Das Plangebiet liegt insgesamt im Übergangsbereich zwischen der nördlich gelegenen Innenstadt sowie den südlich gelegenen, von Gewerbe und Industrie geprägten Flächen im Umfeld der Münsteraner Stadthäfen.

Die tatsächlichen Nutzungen im Gebiet sind von weitläufigen Brachflächen geprägt. Lediglich mit der Tankstelle am Hansaring ist eine noch genutzte bauliche Anlage im Plangebiet vorhanden, der Postzustellstützpunkt im Ostteil des Plangebietes ist zwischenzeitlich leergezogen und an den neuen Standort ‚Am Mittelhafen 55‘ verlagert, die ehem. Gebäude der Holzhandlung Wehmeyer sind bereits rückgebaut.

Vorbelastungen existieren in Form von deutlichen Verkehrsbelastungen, insbesondere entlang des Hansarings, in dessen Folge der Änderungs- und angrenzende Planbereich hohen Belastungen aus Verkehrslärm mit Beurteilungspegeln oberhalb der geltenden Orientierungs- und Grenzwerte bis teilweise in den Grenzbereich der Unzumut-

barkeit belastet ist. Eine Belastung durch Luftschadstoffe infolge der hohen Verkehrsbelastungen ist gegeben, die zulässigen Jahresmittelwerte der 39. BImSchV für Feinstaub und Stickstoffdioxid werden jedoch sicher eingehalten. Darüber hinaus liegt der Änderungsbereich nach Süden im potenziellen Wirkungsbereich von Gefahrstofflagern der Firma Lehnkering GmbH, welcher als Störfallbetrieb entsprechend den Maßgaben des § 50 BImSchG einzustufen ist. Laut einer Auswirkungsbetrachtung gemäß Seveso-II-Richtlinie (UCON, Stand 21.01.2013) können im Änderungsbereich im Falle eines Brandes Schwefeldioxidimmissionen auftreten, die jedoch die relevanten Grenzwerte einer potentiellen Gesundheitsgefährdung deutlich unterschreiten. Die Betriebsgenehmigung der Fa. Lehnkering GmbH endet am 31.12.2016, der Betreiber wird an einen anderen Standort verlagert.

Militärische Luftbilder sowie Erkenntnisse aus Bauvorhaben in der Vergangenheit legen im Geltungsbereich der Änderungsplanung den Fund von Bomben und sonstigen Munitionsresten im Boden nahe.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Der Verlust von gewerblichen Nutzungen ist mit keinen direkten Betroffenheiten aus betrieblichen Verlagerungen/Veränderungen für das Schutzgut Mensch verbunden, die ehemals auf diesen Flächen angesiedelte Holzhandlung wurde verlagert. Auch im Umfeld verliert die Gewerbenutzung absehbar an Bedeutung. Der Postzustellstützpunkt im Ostteil des Plangebietes wurde zwischenzeitlich aufgegeben und am Standort ‚Am Mittelhafen 55‘ neu errichtet.

Mit der Änderungsplanung sind für das Schutzgut Mensch zusätzliche Einwirkungen auf die Verkehrslärmsituation als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung zu bewerten. Der Umfang möglicher zusätzlicher Lärmentwicklungen aus den zukünftigen Nutzungen ist insbesondere auch in den Auswirkungen auf die angrenzende Wohnnachbarschaft zu bewerten und sind geeignete Lärminderungsmaßnahmen auf der Ebene des Bebauungsplanes zu treffen. Eine Unverträglichkeit der Entwicklungsziele im Übertrag in die verbindliche Bauleitplanung ist auch in Bezug auf Lärmimmissionen jedoch nicht zu erwarten.

Mit Aktualisierung des Realisierungshorizonts für die Inbetriebnahme der Vorhabennutzungen im FNP-Änderungsbereich erst ab 2018 sind konkrete Auswirkungen über einen Parallelbetrieb der Gefahrgutlager und der geplanten Vorhabennutzungen ausgeschlossen.

Bei Neubaumaßnahmen besteht grundsätzlich Gefährdungspotential durch potenziell vorhandene Kampfmittel.

8.4.2. Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

Der Vorhabenbereich stellt sich nach Abriss der Gewerbebauten der Holzhandlung Wehmeyer abseits der noch bestehenden Tankstelle zum Hansaring und dem zwischenzeitlich leergezogenen ehemaligen Postgebäude in weiten Teilen als Schotterfläche dar, die bereits teilweise von ruderaler Vegetation unterschiedlichen Typs bewachsen ist. Gehölze existieren lediglich in Gestalt vereinzelter, überwiegend jüngerer Straßenbäume im Bereich Hansaring/Tankstelle sowie in Gestalt einiger ruderaler Gebüsch aus verschiedenen Pioniergeholzarten. Entlang des Hafenweges stockt knapp außerhalb des Änderungsbereiches eine Reihe junger Platanen.

Schützenswerte Biotopflächen der Stadtbiotopkartierung kommen im Plangebiet nicht vor, eine Bedeutung des Plangebiets für das innerstädtische Biotopverbundsystems ist gemäß der Darstellung des Umweltkatasters der Stadt Münster ebenfalls nicht gegeben.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Durch die Umwandlung der Gewerbefläche in eine Gemischte Baufläche sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf Pflanzen und Tiere und die biologische Vielfalt zu erwarten.

8.4.3. Boden

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

Im Plangebiet haben sich über Sandlöss der späten Weichsel-Kaltzeit unter Grundwassereinfluss ursprünglich Gley und Pseudogleyböden entwickelt. Schutzwürdige Böden waren innerhalb des Geltungsbereichs nach dem Auskunftssystem BK50 NRW dabei nicht vorhanden.

Im Bereich des gesamten Plangebietes wurden die gewachsenen Böden im Rahmen verschiedener Bautätigkeiten mit Auffüllungen von Höhen zwischen 0,5 und 2,0 m versehen sowie weitgehend überbaut. Die Auffüllböden weisen dabei teilweise Verunreinigungen auf, weswegen im Gebiet verschiedene Altlasten anzusprechen sind. So verzeichnet der FNP für das Plangebiet zwei Altlast-/Verdachtsflächen der Größenordnung < 1 ha, das Vorhandensein weiterer Kontaminationen ist anzunehmen. Die Altlastensituation wurde im Rahmen des im Parallelverfahren zur 39. FNP-Änderung laufenden Bebauungsplanverfahrens zum VBP Nr. 535 einer gutachterlichen Bewertung unterzogen (s. Kapitel 6.5).

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Durch die Umwandlung der Gewerbefläche in eine Gemischte Baufläche ist für das Schutzgut Boden aufgrund weitreichender Vorbelastungen nicht mit zusätzlichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen. Allerdings ist im Zuge baulicher Tätigkeiten ein Eingriff in schadstoffbelastete Auffüllböden zu erwarten. Zur Umsetzung der Entwicklungsziele ist eine fachgutachterliche Begleitung von Baufeldfreimachung und Erdarbeiten durchzuführen.

8.4.4. Wasser

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

Das Plangebiet weist keine Oberflächengewässer auf. Der Flurabstand des Grundwassers liegt bei über drei Metern, kleinräumig können innerhalb dieses Flurabstandes über stauenden Tonschichten jedoch Stauwasserhorizonte ausgebildet sein. Das Grundwasser strömt großräumig in östlicher Richtung der Werse zu, kleinräumig sind davon im Plangebiet nach Messungen der Fa. GEOscan Technik GmbH (2012) jedoch auch Abweichungen festzustellen (Fließrichtung örtlich südlich bzw. südwestlich).

Gemäß einer Untersuchung an einer Grundwassermessstelle des Gebietes wurden im Wirkungsbereich einer ehemaligen Tankstelle kleinräumig Belastungen des Stau- und Schichtenwassers durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) festgestellt. Von einer Beeinträchtigung des Grundwasserleiters ist jedoch nicht auszugehen (Umweltlabor ACB GmbH, Stand 26.03.2001). Für den Bereich der bestehenden Tankstelle am Hansaring sind nach den Grundwasseruntersuchungen der Fa. GEOscan Technik GmbH (Stand 02.11.2012) Belastungen des Grundwassers durch Kohlenwasserstoff und leichtflüchtige aromatische Kohlenwasserstoffe (BTX) als möglich zu bewerten.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Durch die Umwandlung der Gewerbefläche in eine Gemischte Baufläche ist für das Schutzgut Wasser nicht mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen. Allerdings ist im Zuge baulicher Tätigkeiten ein Eingriff in schadstoffbelastete Auffüllböden zu erwarten. Eine fachgutachterliche Begleitung von Baufeldfreimachung und Erdarbeiten zum Schutze des Grundwassers ist durchzuführen (s. a. Kapitel 8.4.3).

8.4.5. Klima / Luft

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

Die Klimafunktionskarte für die Stadt Münster weist das gesamte Plangebiet als stark verdichteten Siedlungsbereich aus. Vorhandene Klimatope sind aufgrund des hohen

Versiegelungsgrades und aufgrund des Mangels an Vegetationsflächen durch den sogenannten 'Wärmeinselleffekt' charakterisiert.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Durch die Umwandlung der Gewerbefläche in eine Gemischte Baufläche ist für das Schutzgut Klima / Luft aufgrund vorhandener Vorbelastungen nicht mit zusätzlichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen. Klimaökologische Ausgleichsräume, Belüftungskorridore, Kaltluftentstehungsgebiete oder Kaltluftleitbahnen werden gemäß Darstellung des Umweltkatasters der Stadt Münster von der Planung nicht berührt.

8.4.6. Landschaft/Ortsbild

DERZEITIGE UMWELTSITUATION

Das Landschafts-/Ortsbild ist vor allem hinsichtlich seiner Bedeutung für die Wohnumfeldfunktion sowie für die wohnungsnaher Erholung zu betrachten. Eine Bedeutung des Plangebietes für die Freizeitnutzung besteht nicht, erholungsrelevante Strukturen sind nicht vorhanden.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Durch die Umwandlung der Gewerbefläche in eine Gemischte Baufläche ist für das Schutzgut Landschafts-/Ortsbild aufgrund vorhandener Vorbelastungen nicht mit zusätzlichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen.

8.4.7. Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Innerhalb des Änderungsbereichs befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bau- oder Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW. Südlich des Hafenwegs liegen dem Plangebiet jedoch die zwei denkmalgeschützten Speichergebäude Nr. 28 und 30 gegenüber.

AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Belange des Denkmalschutzes sind am Südrand des Änderungsbereichs in direkter Umgebung der genannten Baudenkmäler betroffen.

8.4.8. Wechselwirkungen der Schutzgüter

Die verschiedenen Schutzgüter sind Bestandteile eines komplexen Wirkungsgefüges. Die Wechselwirkungen zwischen ihnen sind bei der Beurteilung von Umweltfolgen zu berücksichtigen, damit auch indirekte Wirkungen und Summenwirkungen von Eingrif-

fen erkannt werden können. Im Plangebiet sind möglicherweise folgende Wechselwirkungen von Belang:

- Entsiegelungen sowie bauliche Eingriffe in Bereiche mit Altlasten können Schadstoffverfrachtungen in Boden und Grundwasser auslösen.

Wechselwirkungen, die über die dargestellten Vorhabenwirkungen hinausgehen, sind nicht erkennbar.

8.4.9. Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Unter erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen sind diejenigen Auswirkungen zu verstehen, die auch unter Ausschöpfung von Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen die Umwelt erheblich beeinträchtigen und von daher mit besonderer Sorgfalt in die Abwägung einzustellen sind.

Auf der Ebene des Flächennutzungsplans sind aufgrund der hohen Verkehrslärmvorbelastung lediglich zusätzliche Einwirkungen auf die Verkehrslärmsituation als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung zu bewerten. Für die nachfolgende verbindliche Bauleitplanung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 535 kommt dem fachgerechten Umgang mit Lärminderungsmaßnahmen somit eine besondere Bedeutung zu. Eine Unverträglichkeit der Entwicklungsziele im Übertrag in die verbindliche Bauleitplanung ist auch in Bezug auf Lärmimmissionen jedoch nicht zu erwarten.

In Bezug auf die Altlastensituation sind für die Baufeldfreimachung und Erdarbeiten im Zusammenhang mit der Errichtung der Bauvorhaben in Abstimmung mit den städtischen Dienststellen Maßnahmen im Umgang mit vorhandenen Altlasten zur Vermeidung erheblicher nachteiliger Auswirkungen zu treffen.

8.5. Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

Die Nullvariante bedeutet im vorliegenden Fall die Beibehaltung der Darstellung von Teilflächen im Süden des Plangebietes als Gewerbegebiet. Dies stünde im Widerspruch zu den Zielsetzungen des Masterplans 'Stadthäfen Münster' bzw. des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster. Positive Umweltauswirkungen durch Beibehaltung des Status quo sind gleichzeitig nicht erkennbar.

8.6. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Rat der Stadt Münster hat in seiner Sitzung am 07.07.2010 beschlossen, das Verfahren zur 39. Änderung des Flächennutzungsplanes als Parallelverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 „Hansaring / Schillerstraße / Hafengeweg / Dortmunder Straße“ einzuleiten. Mit der 39. FNP-Änderung wird die planungsrechtliche Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zur Er-

richtung eines Stadtbereichszentrums im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB erwirkt. Mit dem geplanten Vorhaben wird den Zielsetzungen des Masterplans 'Stadthäfen Münster' in den Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster für den Standort entsprochen. Zur Umsetzung der städtischen Entwicklungsziele des Masterplans ist die Umwandlung von Gewerbegebietsflächen im Planbereich der 39. FNP-Änderung sowie in den östlich angrenzenden Planbereichen des Bebauungsplans Nr. 541 ‚Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg‘ und der parallel dazu durchgeführten 42. FNP-Änderung unabdingbare Voraussetzung. Anderweitige Planungsmöglichkeiten kommen insofern nicht in Betracht.

8.7. Monitoring

Gemäß § 4c BauGB sind die erheblichen Umweltauswirkungen, die mit der Durchführung einer Planung verbunden sind, von den Gemeinden zu überwachen, um unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig ermitteln und Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

Da die FNP-Änderung als vorbereitender Bauleitplan grundsätzlich nicht auf Vollzug ausgelegt ist, hat sie auch keine unmittelbaren Umweltauswirkungen, die im Sinne des Monitorings überwacht werden können. Erst auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ist die Festschreibung von Monitoringmaßnahmen z. B. hinsichtlich der Überwachung des Umgangs mit Altlasten oder der Wirksamkeit grünordnerischer Maßnahmen möglicherweise sinnvoll.

Grundsätzlich haben die zuständigen Behörden im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht die Stadt Münster zu unterrichten, sofern sie im Zusammenhang mit einer Planung Erkenntnisse über erheblich nachteilige Umweltauswirkungen erlangen (§ 4 Abs. 3 BauGB).

8.8. Zusammenfassung

Für die 39. Änderung des Flächennutzungsplans sind lediglich zusätzliche Einwirkungen auf die Verkehrslärsituation infolge der hohen Verkehrslärmvorbelastung entlang der Haupterschließungsstraße als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung zu bewerten. Weitere bedeutende Umweltfaktoren werden durch die Änderung des 0,55 ha großen Teilabschnitts im südöstlichen Änderungsbereich des 3,9 ha großen Plangebietes von einem Gewerbegebiet (GE) in eine gemischte Baufläche (M) nicht berührt.

Fachliche Ziele und Vorgaben nach §1 Abs. 6 Nr. 7g BauGB sind besonders in Hinblick auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen auf die Schutzgüter, die Altlasten und den Schutz von Objekten und Tierarten einzuhalten. Für die in §44 BNatSchG formulierten Aussagen hinsichtlich sogenannter planungsrelevanter Arten

sowie ggf. notwendiger Maßnahmen wurde eine artenschutzrechtliche Stellungnahme erarbeitet. In Bezug auf Bestimmungen des Klimaschutzes und der Umweltbestimmungen der Stadt Münster ist das Gebiet nur über das Klimakonzept 2020 betroffen. Die am 01.01.2010 eingerichtete Umweltzone schließt das Plangebiet nicht mit ein, auch städtische Zielkonzepte der Grünordnung betreffen das Gebiet nicht.

Voraussichtliche Auswirkungen der Entwicklung der Fläche auf einzelne Schutzgüter nach § 2a BauGB wurden einzeln unter den derzeitigen Gegebenheiten untersucht und beschrieben. Ergebnis der Untersuchungen ist, dass für den Schutzfaktor Mensch die hohe Verkehrslärmvorbelastung als erheblich zu bewerten ist. Mit Umsetzung der Entwicklungsziele sind auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung geeignete Lärm-minderungsmaßnahmen zum Schutz der bestehenden und geplanten Nutzungen sicher zu stellen. Die vorhandenen Luftschadstoffbelastungen insbesondere im Bereich des Hansarings werden durch die Umplanung nur geringfügig beeinflusst und bleiben unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

Für die Schutzgüter Pflanzen/Tiere/biologische Vielfalt, Klima/Luft, Landschaft und Kultur/sonstige Sachgüter sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Bestehende Brachflächen nehmen keine ökologisch wichtige Rolle für die Tier- und Pflanzenwelt ein.

In Bezug auf die Schutzgüter Boden und Wasser wurde auf die festgestellten Altlasten und die zu erwartenden Kampfmittel aus den Weltkriegen hingewiesen. Altlasten wurden meist über Auffüllböden und die ehemalige gewerbliche Nutzung in den Boden eingetragen. Über eine fachgutachterliche Begleitung der im Änderungsbereich geplanten Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass es zu keiner Schadstoffverfrachtung oder zu einem Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser kommt.

Zusammengefasst ist festzustellen, dass mit Umwandlung einer bestehenden Gewerbefläche in eine Gemischte Baufläche für das Plangebiet nicht mit zusätzlichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen ist, unter Berücksichtigung der Belange zum Immissionsschutz und der Maßgaben im Umgang mit den vorhandenen Altlasten stehen Umweltbelange der 39. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht entgegen.

9. Gesamtabwägung

Die 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster basiert auf den Entwicklungszielen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 zur Errichtung eines Stadtbereichszentrums am Standort Stadthafen I, auf den ehemals gewerblich genutzten Flächen zwischen Hansaring, Schillerstraße und Hafengeweg. Das Vorhaben umfasst zwei großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit einer maximalen Gesamtverkaufsfläche von 4.900 m² in Kombination mit einem zusätzlichen Angebot an Dienstleistungsnutzungen/Praxen/Büros, gastronomischen Einrichtungen und Wohnnutzungen mit zusammen rd. 7.400 m². Mit den geplanten Nutzungen wird den Zielsetzungen eines gemischten Stadtquartiercenters am Standort entsprochen, über die zusätzliche Ausweisung einer Quartiersgarage mit ca. 220 öffentlichen Stellplätzen wird die Quartiersfunktion des Vorhabens zusätzlich unterstrichen. Die Planungsinhalte sind Teil der Umstrukturierung im südöstlichen Innenstadtquartier von Münster, deren wesentliche Zielaussagen zur Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Masterplan ‚Stadthäfen Münster‘ niedergelegt sind. Im weiteren übergeordneten Planbereich grenzen die Entwicklungsflächen des Bebauungsplanes Nr. 541 ‚Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg‘ und der parallel dazu durchgeführten 42. FNP-Änderung an.

Die gutachterliche Prüfung der städtebaulichen Verträglichkeit der geplanten großflächigen Einzelhandelseinrichtungen hat insgesamt eine Übereinstimmung der geplanten Vorhabennutzungen mit den Zielaussagen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster sowie den bundes- und landesrechtlichen Rahmenbedingungen bestätigt. Die kritische Wettbewerbssituation im benachbarten Zentrum der Wolbecker Straße (westlich) konnte durch dort erfolgte Verkaufsflächenerweiterungen oder Modernisierungen sowie Veränderungen des kleinräumigen Wettbewerbs verbessert werden, so dass trotz der zu verzeichnenden Konkurrenz aus der geplanten Vorhabennutzung Betriebsaufgaben an der Wolbecker Straße (westlich) gutachterlich als unwahrscheinlich eingestuft werden. Über die Festsetzung betriebstypenbezogener maximaler Verkaufsflächenanteile in Kombination mit sortimentsbezogenen Begrenzungen der Verkaufsflächen auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung wird eine planungsrechtliche Sicherung der gutachterlichen Vorgaben erwirkt, so dass strukturelevante Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur und Versorgungssituation oder Funktionsverluste in den benachbarten Stadtbereichszentren nicht zu erwarten sind. Insgesamt wird mit der geplanten Vorhabennutzung der gutachterlichen Empfehlung nach einer Verbesserung der Versorgungssituation im südöstlichen Stadtbereich - insbesondere auch zur Positionierung der Zentren gegenüber Standorten in nicht integrierten Lagen - durch die Entwicklung des Hafencenters entsprochen. Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den geltenden Zielen der Raumordnung ist über das Ergebnis der landesplanerischen Anfrage gemäß § 34 LPIG bestätigt.

Vor dem Hintergrund der hohen Vorbelastung mit zum Teil Beurteilungspegeln im Grenzbereich der Unzumutbarkeit sind zusätzliche Einwirkungen auf die Verkehrslärm-situation als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung zu bewerten. Mit Umsetzung der Entwicklungsziele sind daher auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung geeignete Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz der bestehenden und geplanten Nutzungen sicher zu stellen. Eine Unverträglichkeit der Entwicklungsziele im Übertrag in die verbindliche Bauleitplanung ist auch in Bezug auf Lärmimmissionen jedoch nicht zu erwarten.

Mit Blick auf die detaillierten Untersuchungsergebnisse zum Planvorhaben ‚Hafencenter‘ im Zusammenhang mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 wird dies bestätigt. Durch Bau einer am Tage ampegesteuerten Einmündung (nachts lediglich Schaltung als Fußgängerbedarfsampel) können vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben werden. Die damit verbundenen Verkehrslärmimmissionen können über Ansprüche nach § 42 BImSchG und über freiwillige Leistungen des Vorhabenträgers teilweise kompensiert werden. Damit kann eine hinreichende Verträglichkeit des Vorhabens auch vor dem Hintergrund der besonderen Lärmsituation erwirkt werden. Darüber hinaus wird mit der Ausweisung von ca. 220 öffentlichen Parkplätzen im Zusammenhang mit der Vorhabennutzung eine Entlastung des Parkdrucks im Stadthafenareal erwirkt, in deren Folge auch eine Reduzierung der Lärmbelastungen durch Wegfall von Parksuchverkehren zu erwarten ist. Unabhängig von den vorliegenden Planverfahren kann möglicherweise später eine weitergehende Reduzierung der Lärmbelastungen durch bauliche und verkehrliche Maßnahmen im Zusammenhang mit einer Lärminderungsplanung für die innerstädtischen Hauptverkehrsachsen erwirkt werden.

Aufgrund der bestehenden hohen Verkehrsbelastungen auf den umgebenden Erschließungsstraßen ist der FNP-Änderungsbereich durch Luftschadstoffe belastet. Die gutachterliche Bewertung der Schadstoffimmissionen ergab, dass der Einfluss des Vorhabens des VBP Nr. 535 auf die Luftschadstoffsituation jedoch eher gering ist, die NO_2 - und Feinstaubgrenzwerte für PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ werden sicher eingehalten. Belange aus Luftschadstoffimmissionen stehen der 39. FNP-Änderung nicht entgegen.

Über die bestehende technische Infrastruktur ist die Ver- und Entsorgung im Bereich der 39. Flächennutzungsplanänderung grundlegend sichergestellt. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der Änderungsbereich in weiten Teilen überplant und teilweise flächendeckend versiegelt ist, sind Belange von Natur und Landschaft von der Umsetzung der Änderungsinhalte nicht betroffen. Planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten kommen im Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht vor und sind auch für die nahe Zukunft nicht zu erwarten. Die Altlastenuntersuchungen haben keine erheblichen flächigen Belastungen des Bodens oder der zurzeit noch auf dem Vorhabengrundstück des VBP Nr. 535 bestehenden baulichen Anlagen ergeben, zur Sicherung der Altlastenbelange und der Belange zum Grundwasserschutz wird die Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP im Änderungsbereich der 39. Flächennut-

zungsplanänderung vom Amt für Grünflächen und Umweltschutz der Stadt Münster begleitet.

Mit Ablauf der Betriebserlaubnis der jenseits des Stadthafens I befindlichen Gefahrgutlager der Fa. Lehnkering zum 31.12.2016 und Verlagerung des Betriebes an einen neuen Standort sind Einflussnahmen aus Störfallbetrieben im Sinne des § 50 BImSchG auf die erst für das Jahr 2018 geplante Inbetriebnahme des Hafencenters ausgeschlossen.

Im Sinne einer Gesamtabwägung würde bei Nichtdurchführung der Planung das bestehende Planungsrecht Gültigkeit behalten, womit eine Umsetzung der Entwicklungsziele des Masterplans 'Stadthäfen Münster' für den Standort südlich des Hansarings nicht möglich wäre. Eine Wiederaufnahme der Zielsetzungen des bestehenden Planungsrechtes steht vor dem Hintergrund der bereits erfolgten bzw. in Planung befindlichen Maßnahmen zur Neugestaltung des Stadthafenbereichs ebenso außer Frage, so dass eine geordnete städtebauliche Entwicklung entsprechend den städtischen Zielsetzungen nicht mehr gewährleistet wäre. Abseits möglicher Umsetzungspotenziale in den angrenzenden Bereichen würde der Änderungsbereich der 39. Flächennutzungsplanänderung bzw. das Vorhabengrundstück bei Nichtdurchführung der Planung als aufgelassene 2,1 ha große Gewerbebrache das erforderliche stadträumliche und funktionale Zusammenwachsen des Stadtquartiers blockieren und den seit den 1990iger Jahren begonnenen Strukturwandel des Stadthafens I von einem innerstädtischen Gewerbeareal zu einem gemischten Stadtquartier nachhaltig stören.

Vor diesem Hintergrund kann der 39. Änderung des Flächennutzungsplans zur Sicherung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 in den stadtstrukturellen Erfordernissen nach einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Standortes im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB uneingeschränkt entsprochen werden.

10. Realisierung der Änderungsinhalte

Mit der 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster werden die Voraussetzungen zur Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 entsprechend den Maßgaben des Baugesetzbuches geschaffen. Zur Realisierung des Vorhabens werden ergänzende öffentlich-rechtliche vertragliche Vereinbarungen in einem Durchführungsvertrag zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger abgeschlossen.

Die Umsetzung der Maßnahmen zur 39. Flächennutzungsplanänderung wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet lebenden und arbeitenden Menschen zwar auswirken, nachteilige Auswirkungen in wirtschaftlicher oder sozialer Hinsicht sind jedoch nicht ersichtlich. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich.

Diese Begründung dient gemäß § 5 Abs.5 BauGB als Anlage zu der durch den Rat der Stadt Münster am **16.12.2015** abschließend beschlossenen 39. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg / Dortmunder Straße“

Münster, den **17.12.2015**

Markus Lewe (L.S.)

Der Oberbürgermeister