B e g r ü n d u n g

zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543: Hiltrup – Glasuritstraße / Osttor / Bergiusstraße

Inhalt Seite

1 Planungsgrundlagen 2
1.1 Planungsanlass und Planverfahren 2
1.2 Allgemeine Beschreibung des Vorhabens 4
2 Geltungsbereich 5
3 Planungsrechtliche Situation 6
3.1 Bestehendes Planungsrecht / Sonstige Satzungen, Verordnungen 6
3.1.1 Vorbereitende Bauleitplanung, Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan 6
3.1.2 Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen 7
3.1.3 Sonstige Satzungen, Verordnungen 7
4 Räumliche und strukturelle Situation 8
5 Planungsziele 8
6 Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9
6.1 Grundzüge der Planung 9
6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung 13
6.2.1 Nutzungsart(en), Nutzungsdichte 13
6.2.2 Bebaubare Flächen 16
6.2.3 Bauweise und Bauform 17
6.2.4 Firstrichtung, Dachform 17
6.2.5 Material, Farbgebung 18
6.2.6 Stellplätze, Nebenanlagen 18
6.2.7 Werbeanlagen 19
6.3 Verkehrsflächen / Erschließung 20
6.3.1 Verkehrliche Situation, Erschließung 20
6.3.2 ÖPNV-Anbindung 22
6.3.3 Verkehrsflächen 22
6.4 Ver- und Entsorgung / Technische Infrastruktur 24
6.4.1 Ver- und Entsorgungssituation 24
6.4.2 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte 24
6.5 Gemeinbedarf / Soziale Infrastruktur 25
6.6 Grünflächen / Begrünung 25
6.6.1 Öffentliche Grünflächen 25
6.6.2 Private Grünflächen 25
6.6.3 Wald / Flächen für die Landwirtschaft 25
6.6.4 Anpflanz- und Erhaltungsgebote 25
6.6.5 Ausgleichsflächen 27
6.7 Immissionsschutz 28
6.7.1 Schallimmissionen 28
6.7.2 Luftschadstoffimmissionen 35
6.8 Altlasten / Altstandorte 35
6.9 Denkmalschutz / Archäologie 37
6.10 Artenschutz 37
7 Flächenbilanz 38
8 Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht 38
8.1 Rahmen der Umweltprüfung 38
8.2 Kurzdarstellung der Planung 39
8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes 39
8.3.1 Fachgesetze 39
8.3.2 Fachplanungen 40
8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose 40
8.4.1 Mensch 40
8.4.2 Pflanzen und Tiere / Biologische Vielfalt 43
8.4.3 Boden 44

8.4.4 Wasser 45
8.4.5 Klima / Luft 46
8.4.6 Landschaft / Ortsbild 46
8.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter 46
8.4.8 Wechselwirkung der Schutzgüter 47
8.4.9 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen 47
8.5 Eingriffsregelung 47
8.6 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante) 48
8.7 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 48
8.8 Monitoring 48
8.9 Zusammenfassung 49
9 Abwägung 50
9.1 Eingriffe in Natur und Landschaft, Ausgleich 50
9.2 Sonstige Umweltbelange, verbleibende Auswirkungen 51
9.3 Gesamtabwägung 51
10 Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen 51

1 Planungsgrundlagen

1.1 Planungsanlass und Planverfahren

Das Plangebiet liegt zwischen der Marktallee / Glasuritstraße und dem Bahnhof Hiltrup und bildet den östlichen Abschluss des zentralen Versorgungsbereichs von Hiltrup. Derzeit wird der Bereich vorwiegend durch Verkehrs-, Stellplatz- und Brachflächen geprägt, in dem städtebaulich defizitären Erscheinungsbild kommt der Bahnhofsbereich seiner Funktion als Eingang zum Stadtteil nur unzureichend nach.

Bereits in der Vergangenheit wies das Umfeld des Bahnhofs von Hiltrup erhebliche städtebauliche und funktionale Defizite auf, was insbesondere auf eine nicht angemessene Bebauung der Grundstücke trotz potenzieller Lagegunst und der mangelnden Verknüpfung des Schienenhaltepunktes mit dem Zentrum "Marktallee" und dem vorhandenen Stadtbusliniennetz zurückzuführen ist. Um einer fortwährenden Fehlentwicklung am Standort entgegenzuwirken, wurde daher im Jahr 2002 durch die Stadt Münster der Bebauungsplan Nr. 424 „Hiltrup – Bahnhofsbereich (Max-Winkelmann-Straße / Glasuritstraße / Marktallee / Bahnlinie Münster-Hamm)“ beschlossen. Maßgeblicher Anlass hierfür war das konkrete Investitionsinteresse des Landwirtschaftsverlags, auf den Flächen südlich der Marktallee ein neues Bürogebäude zu errichten. Entsprechend den damaligen Vorstellungen der Stadt Münster und des Landwirtschaftsverlags wurden verschiedene Entwicklungsziele für den Standort formuliert und über den Bebauungsplan Nr. 424 planungsrechtlich gesichert. Das wesentliche Ziel bestand darin, planerische Rahmenbedingungen für ein tragfähiges Gesamtkonzept zu schaffen, um somit die Entwicklung des Bahnhofsbereichs zu einem gemischt genutzten Handels- und Dienstleistungsstandort in Ergänzung zur Marktallee zu ermöglichen. In dieser Funktion sollte ein attraktiver Endpunkt des Geschäftszentrums „Marktallee“ ausgebildet werden. Neben einer dem Standort angemessenen baulichen Ausnutzung der Grundstücke waren die Neugestaltung des Bahnhofsumfelds sowie eine verbesserte funktionale Verknüpfung des Bahnhofs mit dem Bus-, Fußgänger- und Radverkehr wesentliche Bestandteile des Gesamtkonzepts.

Die Umsetzung der Entwicklungsziele ist lediglich in Ansätzen erfolgt. Die neu angelegte Bergiusstraße sichert die innere Erschließung des Quartiers und teilt es gleichzeitig in einen nördlichen und südlichen Teilbereich. Die ursprünglich zwischen Marktallee und Max-Winkelmann-Straße geplante Nord-Süd-Verbindung ist ausschließlich im südlichen Abschnitt verwirklicht. Die öffentliche Platzfläche nordwestlich des Bahnhofsgebäudes, die die verkehrliche Verknüpfung des Haltepunktes aufnehmen und durch eine verkehrsberuhigte Gestaltung im Zusammenwirken mit angrenzenden Nutzungen die Aufenthaltsqualitäten verbessern sollte, blieb komplett unrealisiert. Die hochbauliche Entwicklung des

Bahnhofquartiers beschränkt sich ausnahmslos auf den Bereich südlich der Bergiusstraße. Die dort in den Erdgeschossbereichen realisierten Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen weisen jedoch eine zum Teil hohe Fluktuation oder bereits Leerstände auf. Der ursprünglich südlich der Marktallee vorgesehene Neubau des Landwirtschaftsverlags wurde zwischenzeitlich an der Hülsebrockstraße 2-8 nördlich der Verkehrsfläche „Osttor“ realisiert. Somit konnten im nördlichen Teilbereich weder die geplanten Hochbaumaßnahmen noch die Aufwertung des Bahnhofsvorbereichs umgesetzt werden, die Entwicklung des eigentlichen Kernbereichs und insbesondere die Ausbildung eines attraktiven Endpunktes zum Geschäftszentrum „Marktallee“ bleiben damit bis heute unerfüllt.

Mit der Firma Stroetmann Grundbesitz-Verwaltung GmbH & Co. KG wurde 2008/09 ein neuer Partner gefunden, mit dem der zentrale Planbereich neu besetzt werden soll. Aufgrund sich verändernder Anforderungen an Einzelhandelseinrichtungen plant die Firma Stroetmann die Verlagerung des bestehenden EDEKA-Marktes im Bereich der Marktallee auf die Flächen zwischen dem Bahnhof und der Glasuritstraße als neuen, den modernen Anforderungen entsprechenden, Lebensmittel-Vollsortimenter. Für den Bestandsmarkt an der Marktallee gibt es konkrete Interessenten für eine Nachnutzung, sodass keine Leerstände zu erwarten sind.

Mit Blick auf die konkreten Entwicklungsabsichten der Firma Stroetmann wurde zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung eine planerische Neubewertung für den Bahnhofsbereich erforderlich. Zu diesem Zweck wurde 2011 durch die Stadt Münster das Strukturkonzept „Hiltrup – Bahnhofsbereich“[1] erarbeitet, das aufgrund der nach wie vor gegebenen potenziellen Lagegunst eine Entwicklung des Bahnhofsbereichs zu einem gemischt genutzten Stadtquartier (Einzelhandel / Dienstleistungen / Wohnen) vorsieht. Darüber hinaus war durch die geplanten städtischen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen eine Überprüfung und Optimierung der bestehenden Zielvorstellungen zur verkehrlichen Verknüpfung von Bus- und Schienenverkehr notwendig.

Für die Brachflächen nördlich der Bergiusstraße und westlich des Bahnhofs wird im Strukturkonzept eine mehrgeschossige Bebauung angestrebt, die die verschiedenen Nutzungsbestandteile soweit als möglich vertikal „stapelt“. Ziel der baulichen Ausformung und Baumassenverteilung im „Entwicklungsbereich Stroetmann“ ist vor allem die Herstellung einer optimalen stadträumlich funktionalen Verknüpfung des Bahnhofsbereichs mit der westlich anschließenden Marktallee, insbesondere für Fußgänger.

Um eine potenzielle Schwächung des übrigen zentralen Versorgungsbereichs „Marktallee“ auszuschließen und das bestehende Einzelhandelsangebot für Hiltrup insgesamt aufzuwerten, sieht das Strukturkonzept, neben städtebaulichen Zielsetzungen, eine qualifizierte Beschränkung verträglicher Verkaufsflächengrößen für die Einzelhandelsnutzungen im Entwicklungsbereich vor.

Nach dem Erwerb der privaten Grundstücksflächen durch die Firma Stroetmann wurde im Jahr 2012 unter Beteiligung der Stadt Münster und verschiedener örtlicher Akteure ein begrenzter Architektenwettbewerb durchgeführt, dessen Nutzungskonzept einen Lebensmittel-Vollsortimenter in Kombination mit Dienstleistungs-, Büro- und Wohnnutzungen vorsieht. Eine neue Wegeverbindung verknüpft den Bahnhof mit der Marktallee. Das Wettbewerbskonzept entspricht in vollem Umfang den Zielsetzungen des Strukturkonzeptes „Hiltrup-Bahnhofsbereich“.

Die Umsetzung des Struktur- und Wettbewerbskonzepts ist in den bestehenden Festsetzungen des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 424 nicht möglich, sodass eine Änderung des geltenden Planungsrechts erforderlich ist. Die Änderung soll über den vorliegenden

[1] Strukturkonzept „Hiltrup – Bahnhofsbereich“,
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, September 2011

Bebauungsplan Nr. 543 „Hiltrup – Glasuritstraße / Osttor / Bergiusstraße“ als vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 Baugesetzbuch (BauGB) erwirkt werden.

Neben der Sicherung der Entwicklungsziele im Vorhabenbereich sind aufgrund der geplanten städtischen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zusätzliche Änderungen des bestehenden Planungsrechts im Umfeld des Hiltruper Bahnhofs erforderlich. So umfasst der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 543 sowohl den Vorhabenbereich als auch die nördlich, östlich und westlich anschließenden Bereiche heutiger Verkehrsflächen mit der bestehenden Buswende- und Stellplatzanlage sowie Teilflächen des Bahnhofvorplatzes und der Glasuritstraße. Durch das Zusammenwirken der Vorhabenplanung mit den Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen der Stadt Münster wird eine ganzheitliche funktionale und stadtgestalterische Aufwertung für den Standort sichergestellt.

Um die wesentlichen Auswirkungen der Planung auf die Belange des Umweltschutzes, insbesondere vor dem Hintergrund der stark vom Verkehr vorgeprägten Lage des Plangebiets, umfassend und abschließend abwägen zu können, wird der vorhabenbezogene Bebauungsplan als Vollverfahren mit einer vollständigen Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt.

1.2 Allgemeine Beschreibung des Vorhabens

Die Vorhabenplanung umfasst eine mehrgeschossige Bebauung mit großflächigem Einzelhandel, Dienstleistungen / Praxen / Büros und Wohnungen aufgeteilt auf zwei Baukörper. In ihrer Lage nach Norden und Westen formulieren die Gebäude städtebaulich ablesbare Ränder zu den angrenzenden vorhandenen Straßen, nach Süden und Osten grenzen die Freiflächen für die notwendigen Kundenstellplätze. Durch die Lage und Ausgestaltung der Gebäude wird entlang der Südfassade des Hauptgebäudes eine neue Wegeverbindung – die sogenannte „Passarelle“ – zwischen der Marktallee und dem Bahnhofsbereich geschaffen.

Der Hauptbaukörper (Baukörper A) umfasst ein eingeschossiges Gebäude mit zwei punktuellen bis zu viergeschossigen Aufbauten. Die nördliche Fassadenseite stellt zur stark frequentierten Verkehrsfläche „Osttor“ einen räumlichen Abschluss her. Die südliche Fassadenseite betont durch eine geschwungene Ausformung die Wegeverbindung zwischen Marktallee und Bahnhof. Nach Westen bildet ein viergeschossiger Gebäudekopf eine städtebauliche Dominante aus, die den Übergang vom Bahnhofsbereich zur Marktallee markiert und gleichzeitig als Landmarke eine Orientierung im Quartier gibt. Der zweite Baukörper (Baukörper B) ist ein dreigeschossiger Wohn- und Geschäftsriegel, der durch die Nord-Süd-Ausrichtung eine räumliche Fassung zur Glasuritstraße herstellt. Die Baukörper bilden einen freien Innenbereich nach Süden und Osten mit einer Öffnung der Gebäude im Erdgeschoss zur Passarelle und zum vorgelagerten Kundenparkplatz. Als lärmabgewandte Seiten orientieren sich die Obergeschossnutzungen ebenfalls zu den Straßenrückseiten nach Süden und Osten.

Das Nutzungskonzept sieht für das Erdgeschoss des nördlichen Baukörpers (Baukörper A) einen großflächigen Lebensmittel-Vollsortimenter vor. Darüber hinaus ist im westlichen Gebäudekopf eine zusätzliche, flächenmäßig untergeordnete, Ladeneinheit geplant. Ergänzend zu den Erdgeschossnutzungen sind im ersten Obergeschoss des östlichen Gebäudeteils Mitarbeiter-, Neben- und Technikräume untergebracht. Im 2. – 4. Obergeschoss des Gebäudekopfes sind Wohnnutzungen (rund 12 Wohneinheiten [WE]) geplant. Für den südwestlichen Baukörper (Baukörper B) sind sowohl für das Erdgeschoss als auch für das erste Obergeschoss Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Büroflächen vorgesehen. Im zweiten Obergeschoss sind Wohnnutzungen (rund 5 WE) geplant.

Der ruhende Verkehr für die Wohn- und Büronutzungen wird in einer Tiefgarage unter dem Baukörper B und Teilen des Baukörpers A untergebracht, die Ein- und Ausfahrt erfolgt über die Bergiusstraße von Süden. Neben ca. 40 Kfz-Stellplätzen nimmt die Tiefgarage

Nebennutzungen wie Keller- und Versorgungsräume auf. Der oberirdische Kundenparkplatz für die geplanten Einzelhandelsnutzungen umfasst rd. 114 Stellplätze, die Zu- und Ausfahrt erfolgt ebenfalls über den westlichen Abschnitt der Bergiusstraße. Fahrradabstellflächen sind nördlich der Baukörper A und B, im Bereich des Kundenparkplatzes sowie entlang der Passarelle als Sammelstellplätze geplant.

Neben der Passarelle als Hauptwegeverbindung ist nördlich des Baukörpers A eine zusätzliche Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, die eine zügige und direkte Erreichbarkeit des Bahnhofs unabhängig von den Vorhabennutzungen garantiert.

Mit der Umsetzung des Vorhabens ist eine städtebauliche und architektonische Neuordnung und Aufwertung des Gebiets in den bestehenden Maßstäblichkeiten der angrenzenden Stadtstrukturen gegeben, gleichzeitig wird über die „gemischte Nutzung“ eine Belebung des Standorts und somit eine positive Gesamtentwicklung des Bahnhofbereichs erwirkt.

Mit der Abgrenzung des Vorhabenbereichs ist ein Einbeziehen derzeit öffentlicher Verkehrsflächen in das Vorhabengrundstück erforderlich. Die Veräußerung der Liegenschaften an den Vorhabenträger ist in den gemeinsamen Zielsetzungen mit der Stadt Münster abgestimmt und wird über einen separaten Kaufvertrag neben dem Durchführungsvertrag zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger gesichert. Der Grundstückskaufvertrag wird mit Inkrafttreten des Bebauungsplans wirksam.

Neben den vorhabenbedingten Maßnahmen ist mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 eine umfassende Umstrukturierung des Bahnhofsbereichs verbunden. So soll im direkten Vorbereich des Bahnhofs eine neue Buswendeanlage errichtet werden, die die Verknüpfung der Verkehrsträger Bus und Schiene optimiert und die verkehrliche Anbindung des Bahnhofs über den ÖPNV auch weiterhin sichert. Der südlich des ehemaligen Empfangsgebäudes der Bahn bestehende P+R-Platz an der Bergiusstraße (außerhalb des Geltungsbereichs) wird ausgebaut und nach Süden erweitert. In Verbindung mit weiteren rund 23 Stellplätzen im Bereich der neuen Buswendeanlage und 15 Stellplätzen über den Endausbau der Bergiusstraße wird somit eine ausreichende Anzahl an öffentlichen Stellplätzen im direkten Umfeld des Bahnhofs vorgehalten (siehe auch Kapitel 6.2.6).

2 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 beinhaltet die Flächen zwischen dem Bahnhof Hiltrup, Glasuritstraße, Osttor, Marktallee und Bergiusstraße und umfasst eine Fläche von rund 1,4 ha. Das Plangebiet setzt sich zusammen aus den Grundstücksflächen des Vorhabenträgers, die den Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans (Vorhabenbereich) darstellen, sowie öffentlichen Verkehrsflächen im nördlichen Anschluss zur Straße Osttor, im Bereich des Bahnhofsvorplatzes nach Norden / Osten und im Bereich der Glasuritstraße nach Westen als Ergänzungsflächen (Anpassungsbereich). Das Plangebiet wird begrenzt

- im Norden vom Schnittpunkt der westlichen Grenze des Flurstückes 1109 mit der südlichen Ausbaugrenze des bestehenden Fuß- und Radweges nördlich der Marktallee, von hier aus in östlicher Richtung entlang der südlichen Ausbaugrenze des Fuß- und Radweges bis zum Schnittpunkt mit der Bahnunterführung und der bestehenden Treppenanlage zu den Gleisen,

- im Osten vom Schnittpunkt der südlichen Ausbaugrenze des Fuß- und Radweges mit der Bahnunterführung und der bestehenden Treppenanlage zu den Gleisen in südlicher Richtung entlang der östlichen Begrenzung der bestehenden Treppenanlage und weiter gefluchtet auf den nördlichen Grenzpunkt des Flurstückes 1433, von hier aus weiter in westlicher Richtung ca. 13 m entlang der südlichen Grenze des Flurstückes 1109, von dort

nach Süden abknickend über die nordwestlichen Grenzpunkte des Flurstückes 1433 und weiter orthogonal gefluchtet auf den Schnittpunkt mit der nördlichen Grenze des Flurstückes 1407, weiter in südwestlicher Richtung dem Kurvenverlauf der nordwestlichen Grenze des Flurstücks 1407 folgend bis zum westlichen Grenzpunkt des Flurstücks 1407,

- im Süden vom westlichen Grenzpunkt des Flurstückes 1407 gefluchtet über den Schnittpunkt der Flurstücke 1349, 1329 und 1406 auf den südöstlichen Grenzpunkt des Flurstückes 1369, dem südlichen Grenzverlauf um rund 58 m in westliche Richtung folgend, von dort unter 90° abknickend auf die nördliche Straßenbegrenzungslinie der Bergiusstraße, deren Verlauf nach Westen folgend bis zum Schnittpunkt mit der östlichen Verlängerung der südlichen Grenze des Flurstücks 1367, von hier aus gefluchtet über die südlichen Grenzpunkte des Flurstücks 1367 auf die westliche Grenze des Flurstückes 1368,

- im Westen vom Schnittpunkt mit der westlichen Grenze des Flurstückes 1368 entlang der östlichen Straßenbegrenzungslinie der Glasuritstraße nach Norden bis zum Schnittpunkt mit der nördlichen Straßenbegrenzung der Einmündung Marktallee, weiter in östlicher Richtung bis zur östlichen Begrenzung des bestehenden Geh- und Radweges entlang der Glasuritstraße, von hier aus weiter in nördlicher Richtung der östlichen Begrenzung des Geh- und Radweges folgend bis zum Schnittpunkt der westlichen Grenze des Flurstückes 1109.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 umfasst die folgenden Flurstücke:

- Gemarkung Hiltrup, Flur 10: Flurstücke 735, 736, 737, 739, 1014, 1015, 1367 und 1369 jeweils vollständig sowie Teile der Flurstücke 1109, 1287, 1329, 1349, 1368, 1390, 1406 und 1419.

Die Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist im Plan durch einen grauen Farbstreifen gekennzeichnet.

3 Planungsrechtliche Situation

3.1 Bestehendes Planungsrecht / Sonstige Satzungen, Verordnungen

3.1.1 Vorbereitende Bauleitplanung, Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Münster als „Gemischte Baufläche“ ausgewiesen mit ergänzenden Darstellungen für die Hauptverkehrsflächen als „örtliche Hauptverkehrsstraße“ bzw. „Flächen für Bahnanlagen“. Die Darstellungen dokumentieren die bestehenden Nutzungen und Strukturen im Stadtquartier / Bahnhofsbereich mit dem grundsätzlichen Schwerpunkt einer gemischten Nutzung im Sinne der §§ 6 und 7 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) als Misch- bzw. Kerngebiet einschließlich der angrenzenden Verkehrsflächen. Mit der Errichtung einer großflächigen Einzelhandelsnutzung in Kombination mit Dienstleistungsnutzungen, Praxen, Büros und Wohnungen entsprechen die geplanten Vorhabennutzungen den Nutzungszielen für das Stadtquartier sowie den im aktuell rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 424 festgesetzten MK-Nutzungen als „Gemischte Bauflächen“.

Mit der Darstellung des Vorhabenbereichs als Gemischte Baufläche (M) auf der Ebene des Flächennutzungsplans und den Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan (Einzelhandel, Dienstleistungen / Praxen / Büros, Wohnungen) wird den Vorgaben gemäß § 8 Abs. 2 BauGB zur Entwicklung des Bebauungsplans aus dem Flächennutzungsplan in vollem Umfang entsprochen. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.

3.1.2 Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen

Das Plangebiet liegt innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 424 Hiltrup – Bahnhofsbereich (Max-Winkelmann-Straße / Glasuritstraße / Marktallee / Bahnlinie Münster-Hamm) mit Rechtskraft vom 28.03.2002. Grundsätzliches Ziel des Bebauungsplanes Nr. 424 ist die Entwicklung eines gemischt genutzten, mehrgeschossigen Wohn-, Büro- und Dienstleistungsquartiers mit untergeordneten Einzelhandelsanteilen auf einem verkehrlich begünstigten Standort. Zudem soll die Anbindung des stadträumlich isolierten, ehemaligen Bahnhofsgebäudes an den Bereich „Marktallee“ verbessert, städtebauliche Aufenthaltsqualitäten („Bahnhofsvorplatz“) geschaffen und eine Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsträger Bus / Schiene entwickelt werden.

Entsprechend dem Nutzungsprofil sind die vier Baugrundstücke des Bebauungsplanes Nr. 424 als Kerngebiete (MK) mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 festgesetzt. Für das nordwestliche Kerngebiet (MK A) ist eine zwingende Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,0 und eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 15,00 m festgesetzt. Die Anzahl der Vollgeschosse beträgt mindestens drei und maximal vier. Für das nordöstliche Kerngebiet (MK B) ist eine zwingende Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,2 und eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 18,00 m festgesetzt. Als Mindestmaß der Zahl der Vollgeschosse sind drei, als Höchstmaß fünf zulässig. Für die südlichen Kerngebiete (MK C und MK D) ist jeweils eine zwingende GFZ von 1,8 festgesetzt. Im MK C sind maximal drei Vollgeschosse zulässig, im MK D beträgt die Anzahl mindestens zwei bzw. maximal drei Geschosse.

Die äußere Erschließung des Plangebiets ist durch die Glasuritstraße im Westen und die Max-Winkelmann-Straße im Süden gesichert, die innere Erschließung durch ein kreuzförmiges Wegesystem über die neu geplante Nord-Süd-Achse zwischen Marktallee und Max-Winkelmann-Straße und die in Ost-West-Richtung verlaufende Bergiusstraße zwischen Bahnhofsbereich und Glasuritstraße. Entsprechend ihrer Bedeutung sind die Erschließungsstraßen als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Die Führung des Busverkehrs ist in einer Schleife geplant. Die einfahrenden Busse werden dabei über die Glasuritstraße als Linksabbieger in die Max-Winkelmann-Straße geführt, wenden im Bereich des Bahnhofsvorplatzes um dann über die Max-Winkelmann-Straße wieder nach Westen abzufahren. Für die Verbesserung der Ausfahrt auf die Glasuritstraße ist gemäß Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen eine Aufweitung des Einmündungsbereiches der Max-Winkelmann-Straße vorgesehen. Als „Park and Ride“ - Plätze sind nördlich des Bahnhofsgebäudes eine Radstation (zur Hälfte realisiert) und südlich des Bahnhofs ein P+R-Parkplatz für den Kfz-Verkehr (Ausbau und Erweiterung des bestehenden Parkplatzes) vorgesehen.

Eine Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 ist in den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 424 nicht möglich, sodass eine Änderung des bestehenden Planungsrechts erforderlich ist. Diese beschränkt sich ausschließlich auf die Baugebiete nördlich der Bergiusstraße (MK A und MK B) sowie auf Teile der westlich und nördlich angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen und der östlich anschließenden öffentlichen Platzfläche im Bahnhofsvorbereich. Mit Inkrafttreten des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 werden die im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 424 bisher gültigen Festsetzungen dieses Bereichs aufgehoben.

3.1.3 Sonstige Satzungen, Verordnungen

Sonstige Satzungen oder Verordnungen der Stadt Münster sind vom vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 nicht betroffen.

4 Räumliche und strukturelle Situation

Das Plangebiet befindet sich im östlichen Anschluss an den gewachsenen Siedlungsbereich Hiltrups um die Marktallee, die als historische Entwicklungsachse des Stadtteils in Ost-West-Richtung über das Plangebiet zum Bahnhof führt. Zwischen Westfalenstraße (B 54) und Glasuritstraße (K 11) ist sie, entsprechend ihrer historischen und funktionalen Bedeutung, im Wesentlichen durch eine straßenbegleitende weitestgehend geschlossene Bebauung geprägt. Die Nutzungsstruktur wird durch einen hohen Mix aus Einzelhandels-, Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen in den Erdgeschossen (zum Teil auch in den Obergeschossen) und Wohnnutzungen in den Obergeschossen charakterisiert. Im nördlichen und südlichen Anschluss an die Marktallee erhöhen sich die Wohnanteile, was sich in einer kleinteiligeren Bebauungsstruktur mit vorrangig Einfamilien- und Doppelhäusern bzw. mehrgeschossigen Zeilenstrukturen der Nachkriegszeit wiederspiegelt. Gebäude jüngeren Datums aus dem Ende der 1990er Jahre wie das Verwaltungsgebäude des Landwirtschaftsverlags nördlich des Plangebiets oder das Wohn- und Geschäftshaus im Kreuzungsbereich Marktallee / Glasuritstraße sind zum Teil großmaßstäblicher ausgebildet.

Im Norden wird das Plangebiet durch die Verkehrsfläche „Osttor“ (L 885) und den vorhandenen, in Ost-West-Richtung verlaufenden, Fuß- und Radweg begrenzt. Der östliche Abschluss des Plangebiets wird durch den Bahnhofsbereich gebildet, der südliche durch die Neubebauung zwischen Bergius- und Max-Winkelmann-Straße.

Durch die stadtentwicklungsbedingte Randlage und eine sehr günstige verkehrliche Anbindung, vor allem durch die Bahntrasse Münster-Hamm, den Dortmund-Ems-Kanal und die Marktallee, wurde der Stadtbereich schon frühzeitig als attraktiver Standort für die Ansiedlung von Gewerbe- und Industrieunternehmen erkannt. So wurden bereits 1903 die Glasurit-Werke (heute BASF Coatings GmbH), als Zweigstelle der 1888 in Hamburg gegründeten Max Winkelmann AG, südlich der heutigen Max-Winkelmann-Straße errichtet. Aufgrund der großmaßstäblichen Bebauungsstrukturen und einer betriebsbedingten intensiven Flächeninanspruchnahme prägen sie bis heute maßgeblich das Erscheinungsbild im südöstlichen Stadtquartier Hiltrups. Östlich der Bahnlinie, begrenzt durch den Dortmund-Ems-Kanal, befindet sich zudem das Betriebsgelände der ehemaligen Rockwool-Werke, deren Produktion im Jahr 2002 eingestellt wurde. Die Flächen dienen heute hauptsächlich als betriebseigene Zwischenlagerflächen.

Das Plangebiet selbst wird derzeit hauptsächlich als Brachfläche wahrgenommen. Nachdem die ursprünglich vorgesehene bauliche Erweiterung des Landwirtschaftsverlags auf den Flächen südlich der Marktallee ausblieb, stellen die öffentlichen Stellplätze entlang der Marktallee und weitere unbefestigte Stellplatzflächen im südlichen Randbereich zur Bergiusstraße die einzige konkrete Nutzung innerhalb des Vorhabenbereichs dar. Im Zuge der Neuordnung der Straßenführung wurde die Marktallee nach Norden verschwenkt und führt nun als Verkehrsfläche „Osttor“ am Plangebiet vorbei. Damit hat die ehemalige Hauptwegeverbindung nach Osten ihre ursprüngliche Funktion verloren und mündet heute als untergeordnete Straße in die bestehende Buswendeanlage vor dem Bahnhofsgebäude. Die frühere kleinteilige straßenbegleitende Bebauungsstruktur entlang der Marktallee ist innerhalb des Vorhabenbereichs bereits vollständig zurückgebaut.

Die Haupterschließung des Plangebiets erfolgt über die Glasuritstraße im Westen und die Max-Winkelmann-Straße bzw. Bergiusstraße im Süden. Der westliche Abschnitt der Bergiusstraße wird als Einbahnstraße auf die Glasuritstraße geführt.

5 Planungsziele

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 „Hiltrup – Glasuritstraße / Osttor / Bergiusstraße“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Wiederbelebung des Bahnhofbereichs Hiltrups, insbesondere die Überbaubarkeiten des baulich brachgefallenen

Grundstücks nördlich / nordwestlich der Bergiusstraße sowie die funktionale und stadtstrukturelle Verknüpfung des Planbereichs an die Marktallee geschaffen werden.

Durch die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsnutzungen in Verbindung mit zusätzlichen Dienstleistungs-, Büro-, Praxen- und Wohnnutzungen soll das Angebot am Standort selbst und das der Marktallee ergänzt und der Bereich in seiner Funktion als Teil des Stadtbereichszentrums gestärkt werden. Damit wird den Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts[2] der Stadt Münster aus dem Jahr 2009 entsprochen, das den Standort als zentralen Versorgungsbereich „B9 Hiltrup-Mitte" darstellt.

Parallel zur Vorhabenplanung soll über die geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen der Stadt Münster eine grundlegende Umgestaltung des Bahnhofvorbereichs erfolgen. Über die neu geplante Buswendeanlage im östlichen Anschluss an den Vorhabenbereich werden verkehrliche Abläufe optimiert (zentraler Ein- und Ausstieg im direkten Zugangsbereich zu den Gleisen) und die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger Bus und Schiene verbessert. Durch das Zusammenlegen der bis dato separiert voneinander angeordneten Buswende- und Stellplatzanlage werden neue Flächen generiert, die dem Bahnhofsvorplatz zugeschlagen werden und somit die Aufenthaltsqualitäten in diesem Bereich erhöhen. Mit dem Ausbau und der Erweiterung des bestehenden P+R-Platzes an der Bergiusstraße in Verbindung mit den neuen öffentlichen Stellplätzen im Bereich der Buswendeanlage und des Endausbaus der Bergiusstraße wird auch zukünftig ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen zur Verfügung stehen.

Aufgrund der Bedeutung des Standortes als innerstädtisches Grundstück im Übergang von der Marktallee zum Bahnhofsbereich und im direkten Anschluss zu den bestehenden Haupterschließungsachsen des innerstädtischen Straßen- und Schienennetzes kommt für die Überplanung des Standorts nur eine ganzheitliche Lösung unter Berücksichtigung städtebaulich architektonischer Maßgaben und der verkehrlichen und nutzungsspezifischen Belange in Frage. Vor dem Hintergrund wurde im Jahr 2012 ein begrenzter Architektenwettbewerb durchgeführt, dessen Ergebnisse mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 in die verbindliche Bauleitplanung übertragen werden sollen. Mit dem Auslober des Wettbewerbs als Vorhabenträger und der zusätzlichen Sicherung des Bebauungs- und Nutzungskonzeptes über einen Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) sowie einen Durchführungsvertrag entsprechend den Vorgaben gemäß § 12 BauGB wird dem erforderlichen ganzheitlichen Ansatz entsprochen.

Mit der Umsetzung der Vorhabenplanung und der städtischen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zur Umstrukturierung des Bahnhofvorbereichs gemäß dem Strukturkonzept „Hiltrup – Bahnhofsbereich“[1] ist eine geordnete und nachhaltige städtebauliche Entwicklung für den Standort sichergestellt. Als Maßnahme der Innenentwicklung im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB wird mit der Neubelebung des Grundstücks insgesamt eine Stärkung des südöstlichen Stadtquartiers von Hiltrup erwirkt.

6 Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

6.1 Grundzüge der Planung

Die Grundzüge der Planung gehen zurück auf das Ergebnis des begrenzten Architektenwettbewerbs, den die Firma Stroetmann Grundbesitz-Verwaltung GmbH & Co. KG unter Beteiligung u. a. der Stadt Münster und verschiedener örtlicher Akteure im Jahre 2012 durchgeführt hat. Zur ganzheitlichen Entwicklung der derzeit brachliegenden Flächen zwischen Bahnhof und Marktallee ist eine mehrgeschossige Bebauung mit einer Funktionsmischung aus

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

großflächigem Einzelhandel, Dienstleistungen, Praxen / Büros und Wohnen vorgesehen. Die Zielsetzungen für den Standort wurden aus dem Strukturkonzept „Hiltrup – Bahnhofsbereich“ abgeleitet, mit dem geplanten Nutzungsmix sind die nutzungsspezifischen Zielsetzungen eines Kerngebiets aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 424 übernommen. Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Konzept des Wettbewerbs berücksichtigt in Art und Dichte der Bebauung die Maßstäblichkeit der angrenzenden Stadtstrukturen, über die Anordnung und Ausgestaltung der Gebäude wird den städtebaulichen Erfordernissen zur baulichen Einfassung und Akzentuierung der Hauptstraßenbereiche und Aufbau einer räumlichen Führung von der Marktallee bis zum Bahnhofsvorplatz entsprochen.

Mit einer Gesamtverkaufsflächengröße der geplanten Einzelhandelsnutzungen von insgesamt 2.900 m² (1.900 m² VK für den Lebensmittel-Vollsortimenter und 1.000 m² VK für ergänzende Fachmärkte) ist das Vorhaben der Großflächigkeit im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO zuzuordnen. Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 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 mit Bekanntmachung vom 27. Juni 2014 wirksamen Regionalplan Münsterland ist der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster legt für den Standort einen Zentralen Versorgungsbereich – Stadtbereichszentrum (B9) mit siedlungsbereichs- bzw. stadtteilübergreifender Versorgungsfunktion fest. Eine weitergehende Konkretisierung erfolgte durch das Strukturkonzept „Hiltrup – Bahnhofsbereich“, welches für den Vorhabenstandort die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel mit einer maximalen Verkaufsfläche von 2.900 m² vorsieht. Mit der Vorhabenplanung wird sowohl dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept als auch dem Strukturkonzept der Stadt Münster entsprochen.

Zur weitergehenden Einordnung und Bewertung des Vorhabens wurde im August 2011 eine städtebauliche Wirkungsanalyse[3] erarbeitet, die die ökonomische Tragfähigkeit und die möglichen absatzwirtschaftlichen wie städtebaulichen Auswirkungen der geplanten Einzelhandelseinrichtungen beleuchtet. Als Datengrundlage dienten die Einzelhandelsdaten aus der kontinuierlichen Fortschreibung des Einzelhandelsbestandes der Stadt Münster, die durch eigene Erhebungen des Gutachters und darauf basierenden Berechnungen ergänzt wurden. Die Ermittlung möglicher städtebaulicher Auswirkungen des Planvorhabens ging – mit Ausnahme der derzeit nur quantitativ gering vertretenen Warengruppe Spielwaren / Hobbyartikel – von einer kompletten Umverteilung der neu generierten Umsätze innerhalb des Einzelhandelsbestandes im Einzugsbereich des Hiltruper Zentrums aus. Dabei sind einzelne Angebotsstandorte je nach Attraktivität des jeweiligen Angebots und der Lage zum Vorhabenstandort bzw. den Wohnstandorten der Konsumenten unterschiedlich stark von absatzwirtschaftlichen Auswirkungen betroffen.

Als Kerneinzugsgebiet wurde zunächst der Stadtteil Hiltrup (Hiltrup-West, Hiltrup-Mitte und Hiltrup-Ost) selbst, mit den Standortbereichen, die nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster als zentrale Versorgungsbereiche ausgewiesen sind, erfasst. Darüber hinaus wurden aufgrund der übergeordneten Versorgungsfunktion des Hiltruper Einzelhandels auch die benachbarten Stadtteile Amelsbüren, Angelmodde, Berg Fidel und Wolbeck sowie Drensteinfurt-Rinkerode und Sendenhorst-Albersloh zum näheren Einzugsgebiet des Hiltruper Einzelhandel gezählt. Ferner wurden die Stadtbereichszentren an

[3] Potenzialanalyse für weitere Einzelhandelsbausteine im Zentrum Münster-Hiltrup (Stufe 1) und Städtebauliche Wirkungsanalyse geplanter Einzelhandelsansiedlungen im zentralen Versorgungsbereich Münster-Hiltrup (Stufe 2), August 2011, Junker und Kruse, Stadtforschung + Planung

der Hammer- und Friedrich-Ebert-Straße im Norden Münsters, das Stadtbereichszentrum Gremmendorf und das Grundversorgungszentrum Wolbeck-Mitte im Osten sowie die Zentren der Umlandkommunen berücksichtigt. Neben dem aktuellen Einzelhandelsbestand im Untersuchungsraum sind zusätzlich die geplanten potentiellen Einzelhandelsansiedlungen bzw. Erweiterungsvorhaben in die Auswertung eingeflossen.

Zusammengefasst ist aus der gutachterlichen Bewertung festzuhalten, dass die Realisierung des Planvorhabens am Standort der Profilierung und Stabilisierung des Stadtbereichszentrums Hiltrup-Mitte dient. Ferner wird der Bahnhofsbereich funktional gestärkt und besser an die bestehenden Einzelhandelslagen an der Marktallee angebunden. Die geplanten Angebote stehen im Verhältnis zur Nachfrage im relevanten Einzugsgebiet.

Angebotsausweitungen in Branchen mit derzeit geringen Angebotsausstattungen besitzen ein hohes Potenzial für zusätzliche Kaufkraftbindungen und eine funktionale Stärkung und Attraktivierung des Stadtbereichszentrums. Eine Berücksichtigung solcher Branchen bei der Gestaltung der ergänzenden Fachmarktflächen wird gutachterlich empfohlen. Auch in Branchen mit überwiegend guten bestehenden Angebotsausstattungen im Stadtteil kann kein Wettbewerbsschutz für bestehende Anbieter formuliert werden. Aus städtebaulicher Sicht und im Sinne einer zentrenhierarchischen Ordnung ist darauf zu achten, mögliche Funktionsverluste in den übrigen zentralen Versorgungsbereichen im Untersuchungsgebiet in Folge absatzwirtschaftlicher Umverteilungseffekte zu vermeiden. Daher wird empfohlen, eine maßvoll dimensionierte Ansiedlung zentrenprägender Angebote, insbesondere in den Branchen Gesundheits- und Körperpflegeartikel, Bekleidung / Textilien und Schuhe / Lederwaren baurechtlich festzusetzen. Somit kann einerseits der Bahnhofsbereich Hiltrup und damit der östliche Pol des Stadtbereichszentrums funktional gestärkt werden, gleichzeitig bleibt die Funktionalität der benachbarten Zentren gewahrt.

Als Ergebnis der Wirkungsanalyse wurde das Vorhaben unter Einhaltung von sortimentsbezogenen maximalen Verkaufsflächengrößen für die Warengruppen Nahrungs- und Genussmittel, Gesundheits- und Körperpflegeartikel, Bekleidung / Textilien, Schuhe / Lederwaren, Spielwaren / Hobbyartikel, Elektrogeräte / Leuchten und Elektronik / Multimedia grundsätzlich als vertretbar eingestuft. Die Ansiedlung kleinteiliger Ergänzungsangebote in den Bereichen Apothekenwaren, Blumen und Zeitungen / Zeitschriften wird als unkritisch bewertet, da die Ansiedlungen nur geringfügig und die geführten Sortimente nahversorgungsrelevant sind. Eine Ansiedlung nicht-zentrenrelevanter Kernsortimente ist am Vorhabenstandort grundsätzlich möglich. Angesichts der verbleibenden Verkaufsflächengrößenordnungen der „Restfläche“ sind hier keine Auswirkungen auf Versorgungsstrukturen innerhalb Münsters zu erwarten. Bei deutlich größeren Betriebseinheiten mit nicht zentrenrelevantem Kernsortiment ist lt. Gutachter ggf. ein Nachweis der Verträglichkeit erforderlich.

Aufgrund einer sich verändernden Marktsituation infolge der Insolvenz der Firma Schlecker und der angekündigten Schließung zahlreicher kleinerer Filialen im o. g. Untersuchungsraum wurde eine ergänzende Untersuchung[4] erstellt, die den Einfluss der Veränderung auf die gutachterliche Bewertung der potenziellen Ansiedlung eines Drogeriefachmarkts am Vorhabenstandort prüft. Als Ergebnis erfolgt für die Warengruppe ‚Gesundheits- und Körperpflegeartikel‘ eine Anpassung der sortimentsbezogenen maximalen Verkaufsflächengröße, wobei die ursprünglich empfohlene maximale Höchstgrenze für das branchenspezifische Verkaufsflächenangebot am Vorhabenstandort von 250 m² auf 700 m² erhöht wird. Ein Umschlagen der absatzwirtschaftlichen Umverteilungseffekte in negative

[4] Untersuchung zu Einzelhandelsbausteinen im Stadtbereichszentrum Münster-Hiltrup, Ergänzende Stellungnahme zum Untersuchungsbaustein Drogeriewaren, März 2012, Junker und Kruse, Stadtforschung + Planung

städtebauliche Folgewirkungen kann lt. Gutachter unter Berücksichtigung dieser Höchstgrenze vermieden werden.

Abschließend werden laut Gutachter folgende sortimentsbezogene maximalen Verkaufsflächengrößen benannt:

- ‚Nahrungs- und Genussmittel' max. 1.600 m² VKF
- ‚Gesundheits- und Körperpflegeartikel' max. 700 m² VKF
- ‚Bekleidung/Textilien' max. 500 m² VKF
- ‚Schuhe/Lederwaren' max. 150 m² VKF
- ‚Spielwaren/Hobbyartikel' max. 800 m² VKF
- ‚Elektrogeräte/Leuchten' max. 1.000 m² VKF und
- ‚Elektronik/Multimedia' max. 500 m² VKF

Insgesamt entspricht das Vorhaben aus Sicht des Gutachters mit einer Gesamtverkaufsfläche von 2.900 m² und unter Berücksichtigung der benannten sortimentsbezogenen maximalen Verkaufsflächengrößen den Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster sowie den landesplanerischen Grundsätzen, strukturrelevante Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur und Versorgungssituation sind im Untersuchungsgebiet nicht zu erwarten. Mögliche Beeinträchtigungen benachbarter Zentren durch potentielle Betriebsaufgaben frequenzerzeugender Magnetbetriebe insbesondere in den Branchen Gesundheits- und Körperpflegeartikel können durch die Beschränkung der Verkaufsflächenanteile für Artikel der Gesundheits- und Körperpflege vermieden werden.

Mit Schreiben vom 07.06.2013 hat die Bezirksregierung Münster anlässlich der Anfrage der Stadt Münster vom 11.04.2013 zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gemäß § 34 Landesplanungsgesetz (LPlG) die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung bestätigt, Belange der Raumordnung und Landesplanung stehen dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 nicht entgegen.

Neben den vorhabenbezogenen Entwicklungszielen werden über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan auch verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen der Stadt Münster im Umfeld des Bahnhofs Hiltrup gesichert. Hauptinhalte sind der Neubau einer Buswendeanlage mit integrierter P+R-Anlage und Neuordnung des Bahnhofvorplatzes, die Errichtung eines Geh- und Radweges nördlich des Vorhabenbereichs, der Neubau einer Behindertenrampe nördlich der Buswendeanlage, der Umbau des Einmündungsbereichs Glasuritstraße / Marktallee und der Endausbau der Bergiusstraße.

Mit Blick auf vorherige Nutzungen und die Lage des Grundstücks zu den Hauptverkehrsachsen des Straßen- und Schienenverkehrs sind zur Vermeidung städtebaulicher Missstände und zur Sicherung der Schutzansprüche an gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse der zukünftigen Nutzer neben den nutzungsspezifischen und städtebaulichen Grundzügen der Planung die standortbezogenen Umweltfaktoren insbesondere aus Altlasten, Verkehrs- und Luftschadstoffbelastungen in die Bewertung mit einzubeziehen.

Die im Folgenden aufgezeigten Inhalte werden in Form von Festsetzungen und Hinweisen gemäß § 9 BauGB und § 86 Landesbauordnung (BauO NRW) zur Sicherung der Entwicklungsziele und Verträglichkeit des Vorhabens in den Bebauungsplan aufgenommen. Neben der Sicherung im Bebauungsplan wird gemäß § 12 Abs. 3 BauGB der begleitende Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Weitergehende Regelungen zur Umsetzung des Planvorhabens werden über

einen zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger abzuschließenden Durchführungsvertrag getroffen.

6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung

6.2.1 Nutzungsart(en), Nutzungsdichte

Im räumlichen Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 werden zur **Art der baulichen Nutzung** gemäß § 12 BauGB und analog zu § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB (gemäß § 12 Abs. 3 BauGB ist die Gemeinde im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans nicht an den Festsetzungskatalog des § 9 BauGB gebunden) folgende Festsetzungen getroffen: Abgeleitet aus dem Nutzungsprofil des Vorhaben- und Erschließungsplans (V+E-Plan) wird

- für den gekennzeichneten Vorhabenbereich gemäß § 12 Abs. 3 BauGB als Art der baulichen Nutzung „Einzelhandel, Dienstleistungen / Praxen / Büros, Wohnungen“ festgesetzt.

Gemäß der geplanten Nutzungsverteilung werden den im Vorhabenbereich zulässigen Nutzungen Teilbereiche zugeordnet und mit maximalen Verkaufsflächengrößen belegt. Folgende Festsetzungen werden getroffen:

- In dem mit Ⓐ gekennzeichneten Teilbereich sind im Erdgeschoss ausschließlich ein Lebensmittelmarkt mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 1.900 m² sowie zusätzliche Fachmärkte und Ladenlokale zulässig. Für das 1. – 3. Obergeschoss sind neben den Nebenräumen des Lebensmittelmarktes ausschließlich Dienstleistungen / Praxen / Büros sowie Wohnnutzungen zulässig.

- In dem mit Ⓑ gekennzeichneten Teilbereich sind im Erdgeschoss ausschließlich Fachmärkte, Ladenlokale sowie Dienstleistungen / Praxen / Büros zulässig. Für das 1. und 2. Obergeschoss werden Dienstleistungen / Praxen / Büros als zulässig festgesetzt, im 2. Obergeschoss sind auch Wohnnutzungen zulässig.

- Für die im gekennzeichneten Vorhabenbereich zulässigen Wohnnutzungen in den Teilbereichen Ⓐ und Ⓑ ist eine Mindest-Bruttogeschossfläche (BGF min.) von insgesamt 1.000 m² einzuhalten.

- Für die in den Teilbereichen Ⓐ und Ⓑ zusätzlich zulässigen Fachmärkte / Ladenlokale beträgt die zulässige Gesamtverkaufsfläche insgesamt maximal 1.000 m².

Neben der Festsetzung des Betriebstyps mit maximalen Verkaufsflächengrößen werden auf Grundlage der zentrentypischen Sortimente gemäß Anlage 1 zum LEP ‚Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel‘ und der Münsteraner Sortimentsliste für die Einzelhandelsnutzungen folgende zusätzlichen Festsetzungen zum zulässigen Umfang der betriebstypischen Haupt- und Randsortimente als sortimentsbezogene maximale Verkaufsflächenanteile getroffen.

- Für den im Teilbereich Ⓐ zulässigen Lebensmittelmarkt sind als Hauptsortiment ausschließlich die zentrenrelevanten Sortimente der Nah-/ und Grundversorgung gemäß der Münsteraner Sortimentsliste zulässig.

  Für die folgenden Sortimente der Nah- und Grundversorgung werden zusätzlich folgende maximale Verkaufsflächenanteile festgesetzt:

  - Nahrungs- und Genussmittel, Getränke: max. 1.600 m² VK
  - Drogerie-/ Parfümerieartikel, Kosmetikartikel,

Pharmazeutische Artikel: max. 150 m² VK

- Blumen (Schnittblumen, Topfpflanzen): max. 100 m² VK

Abweichend von den festgesetzten sortimentsbezogenen maximalen Verkaufsflächenanteilen sind auf maximal 10 % der zulässigen Gesamtverkaufsfläche von 1.900 m² sonstige zentrenrelevante und nicht-zentrenrelevante Sortimente gemäß der Münsteraner Sortimentsliste zulässig.

- Für die in den Teilbereichen Ⓐ und Ⓑ zusätzlich zulässigen Fachmärkte / Ladenlokale sind alle nicht zentrenrelevanten Sortimente gemäß der Münsteraner Sortimentsliste sowie die folgenden zentrenrelevanten Sortimente mit den folgenden maximalen Verkaufsflächenanteilen zulässig:

  - Drogerie-/ Parfümerieartikel, Kosmetikartikel, Pharmazeutische Artikel: max. 550 m² VK
  - Bekleidung aller Art, Handarbeitenartikel / Strickwaren, Stoffe / Tuche / Meterware: max. 400 m² VK
  - Schuhe, Lederwaren: max. 150 m² VK
  - Blumen (Schnittblumen / Topfpflanzen), Tierfutter / Tierpflegeartikel für Kleintiere: max. 900 m² VK
  - Bastelbedarf, Spielwaren / Hobbyartikel, Musikinstrumente / Musikalien: max. 750 m² VK
  - Elektrokleingeräte, Leuchten: max. 950 m² VK
  - Computer und -zubehör / Kommunikationselektronik, Fotogeräte und -artikel, Unterhaltungselektronik / Tonträger, Telefone/ -zubehör: max. 450 m² VK

  Ergänzend dazu sind sonstige zentrenrelevante Sortimente gemäß der Münsteraner Sortimentsliste – mit Ausnahme von Nahrungs- und Genussmitteln – auf einer Verkaufsfläche von insgesamt maximal 500 m² VK und einer jeweiligen sortimentsbezogenen Verkaufsflächenobergrenze von max. 150 m² VK zulässig.

Über die Festsetzung maximaler Verkaufsflächengrößen sowie sortimentsbezogener Verkaufsflächenanteile in Abhängigkeit vom Betriebstyp wird sichergestellt, dass mit der Entwicklung des Vorhabenstandortes unter Einhaltung der landesplanerischen Vorgaben und der Vorgaben der städtebaulichen Wirkungsanalysen[3] [4] unzulässige Verkaufsflächenzuwächse oder unverträgliche Umstrukturierungen der Sortimentsstruktur ausgeschlossen sind. Die Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzungen im Vorhabenbereich bleibt somit gemäß den gutachterlichen Ergebnissen gewährleistet (siehe Kapitel 6.1).

Über die Festsetzungen werden ausschließlich die am Standort geplanten Vorhabennutzungen entsprechend den im Vorhaben- und Erschließungsplan und im Durchführungsvertrag vereinbarten Entwicklungszielen planungsrechtlich gesichert. Darüber hinaus werden mit der festgesetzten Vorhabennutzung die Entwicklungsziele des Strukturkonzepts „Hiltrup – Bahnhofsbereich“ unter Berücksichtigung der Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster für den Standort aufgenommen. Die geschossweise Zulässigkeit der Wohnnutzungen ist in Teilen aus den Belangen zum Lärmschutz abgeleitet (siehe Kapitel 6.7.1).

Mit den festgesetzten Nutzungen „Einzelhandel, Dienstleistungen / Praxen / Büros, Wohnungen“ auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung wird den Darstellungen des

Planbereichs als ‚Gemischte Baufläche' im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Münster im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB entsprochen.

Im räumlichen Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 werden zur Nutzungsdichte als **Maß der baulichen Nutzung** nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB folgende Festsetzungen getroffen:

Für den gekennzeichneten Vorhabenbereich wird das Vorhaben im Sinne von § 12 Abs. 1 BauGB über die in der Planzeichnung und die auf dem Anlageblatt dokumentierten Gebäudeflächen, dargestellte Gebäudeanimation, Gebäudeschnitte und -ansichten abgebildet. Die daraus resultierende Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl und die Gebäudehöhen werden zusätzlich in der Planzeichnung festgesetzt mit

- einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0, einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,4 sowie über differenzierte Gebäudehöhen.

Die Festsetzung der Grundflächenzahl von 1,0 sichert die vorgesehene Überplanung des Vorhabenbereichs mit flächenintensiven Nutzungen aus Gebäuden, Tiefgarage, Kunden-Stellplatzflächen und Zufahrten, Umweltbelange stehen dem nicht entgegen. Mit der festgesetzten Grundflächenzahl von 1,0 entspricht die GRZ der Grundflächenzahl-Obergrenze gemäß § 17 BauNVO der im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 424 für den Planbereich getroffenen Baugebietsfestsetzung als Kerngebiet MK. Die festgesetzte GFZ von 1,4 berücksichtigt die erforderlichen Flächenanteile der geplanten Obergeschossnutzungen, die vergleichbare GFZ-Obergrenze von 3,0 für Kerngebiete wird hierbei deutlich unterschritten.

Zur Sicherung der geplanten **Höhendifferenzierung der Gebäude und baulichen Anlagen** aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan werden gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 3 und 4 und § 18 Abs. 1 BauNVO für die jeweiligen überbaubaren Grundstückflächen maximale Gebäudehöhen und Mindestgebäudehöhen sowie eine zwingende Anzahl an Vollgeschossen festgesetzt. Innerhalb der Festsetzungen sind sowohl die eingeschossigen Ladenbereiche des Lebensmittelmarkts inkl. Nebennutzungen als auch der viergeschossige Gebäudeteil im Kreuzungsbereich Marktallee / Glasuritstraße erfasst.

In der Regel sind den maximalen Gebäudehöhen Mindestgebäudehöhen mit einem Höhenabstand von 2,00 m zugeordnet. So wird das grundlegende Höhenprofil und die Geschossigkeit der Vorhabennutzung entsprechend dem V+E-Plan planungsrechtlich sichergestellt, gleichzeitig bleiben flexible Anpassungsoptionen zur Berücksichtigung wechselnder bautechnischer Ausführungserfordernisse im weiteren Planungsprozess erhalten. Als Gebäudehöhe ist die Oberkante (OK) Attika des Daches anzunehmen. Entsprechend dem geplanten Nutzungsprofil und den daraus resultierenden erforderlichen Gebäudehöhen und Geschossigkeiten wird

- für den westlichen Gebäudeteil in dem mit Ⓐ gekennzeichneten Teilbereich eine maximale Gebäudehöhe von 19,00 m und eine Mindestgebäudehöhe von 17,00 m bei einer zwingenden Viergeschossigkeit festgesetzt. Für den auskragenden Gebäudeteil zur Passarelle wird zusätzlich eine lichte Mindesthöhe von 4,20 m zur Sicherung der durchlaufenden Wegeverbindung vom Bahnhof zur Marktallee in Abstimmung auf die architektonisch gestalterische Verbindungshöhe zwischen den Gebäudebereichen festgesetzt. Die Höhenfestsetzung für den Gebäudeteil nach Westen berücksichtigt die städtebauliche Dominante in der Verbindung der Marktallee mit dem Bahnhofsvorplatz.

- Der östliche Gebäudeteil (Anlieferung / Mitarbeiterbereich) wird mit der Festsetzung einer maximalen Gebäudehöhe von 11,00 m, einer Mindestgebäudehöhe von 9,00 m und zwingend 2 Vollgeschossen definiert. Im mittleren Gebäudeteil

(Ladenbereich / Lebensmittelmarkt) ist eine maximale Gebäudehöhe von 9,00 m bei einer zwingenden Eingeschossigkeit zulässig.

- für den mit Ⓑ gekennzeichneten Teilbereich eine maximale Gebäudehöhe von 14,00 m und eine Mindestgebäudehöhe von 12,00 m bei einer zwingenden Anzahl von 3 Vollgeschossen festgesetzt.

Um den allgemeinen technischen Erfordernissen der geplanten Vorhabennutzungen zu entsprechen wird darüber hinaus textlich festgesetzt, dass eine Überschreitung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhen bis zu einer Höhe von maximal 3,50 m für technische Anlagen und technische, untergeordnete Bauteile wie z. B. Aufbauten für Aufzüge, Lüftungs- und Kühlaggregate, Solarpaneele und Photovoltaikanlagen gemäß § 16 Abs. 6 BauNVO ausnahmsweise zulässig ist, sofern diese mindestens 4,00 m von den Außenwänden der Hauptgebäude zurückgesetzt werden oder Bestandteil der Fassadengliederung sind. Innerhalb der festgesetzten Höhen ist somit die Errichtung der geplanten Vorhabennutzungen entsprechend den funktionalen und betrieblichen Erfordernissen gewährleistet, gleichzeitig bleibt die Verträglichkeit der baulichen Anlagen gemäß den Vorgaben des V+E-Plans gewahrt.

Gemäß § 18 Abs. 1 BauNVO ist als Bezugspunkt der im Vorhabenbereich festgesetzten maximalen und Mindestgebäudehöhen die mit 61,64 m ü. NHN angegebene Kanaldeckelhöhe in der Straßenverkehrsfläche der Bergiusstraße (außerhalb des Geltungsbereichs) in Höhe des südlichen Einfahrtsbereichs zum Vorhabengrundstück anzunehmen. Der Kanaldeckel ist in der Planzeichnung als Höhenbezugspunkt BZP gekennzeichnet.

Mit den getroffen Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung und zur zulässigen Höhe der baulichen Anlagen wird das geplante Bebauungsprofil in den Zielsetzungen des begrenzten Architektenwettbewerbs in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan übertragen, planungsrechtlich gesichert und eine maßstäbliche und funktionale Einpassung des Planvorhabens in die bestehende Stadtstruktur gewährleistet.

6.2.2 Bebaubare Flächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen und Baulinien gemäß § 23 Abs. 1 BauNVO wie folgt festgesetzt:

Im Vorhabenbereich sichern die überbaubaren Grundstücksflächen die Stellung und Höhenentwicklung der geplanten Gebäude und baulichen Anlagen der Vorhabennutzung aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan). Entsprechend den unterschiedlichen Nutzungsprofilen und städtebaulichen Maßgaben zur Einpassung der Gebäude in die bestehende Bebauungsstruktur sind die Baugrenzen bzw. Baulinien teilweise grenzständig zu den vorgelagerten Straßenverkehrsflächen angeordnet, teilweise nehmen sie die Gebäudefluchten der straßenbegleitenden Bestandsgebäude auf. Im Wesentlichen werden dabei zwei überbaubare Grundstücksflächen unterschieden:

- Im Teilbereich Ⓐ sichert ein rd. 110,00 m x 18,00 bis 41,00 m tiefes Baufenster die Überbaubarkeit in den Erdgeschossbereichen. Damit wird den Erfordernissen des in diesem Bereich geplanten Lebensmittelmarktes mit ergänzendem Fachmarkt entsprochen. Neben der Festsetzung über Baugrenzen wird zur Sicherung der Lage und des Verlaufs der Gebäudekante entlang der neuen Wegeverbindung (Passarelle) zwischen Marktallee und Bahnhof die südliche Begrenzung des Baufensters als Baulinie gemäß § 23 Abs. 2 BauNVO festgesetzt.

- Innerhalb des Baufensters im Teilbereich Ⓐ sind die überbauten Bereiche der geplanten Obergeschossnutzungen durch ergänzende Baugrenzen mit einer Abmessung im Westen von rd. 34,00 m x 18,00 m und nach Osten mit rd. 10,00 m x 41,00 m zeichnerisch festgesetzt. Zur Sicherung der differenzierten Fassadengestaltung gemäß dem Vorhaben-

und Erschließungsplan mit teilweise auskragenden / vorspringenden Bauteilen zur Betonung des Gebäudeteils zum Kreuzungsbereich Marktallee / Glasuritstraße darf die nördliche Baugrenze des mit einer zwingenden Viergeschossigkeit festgesetzten Bauteils ab dem ersten Obergeschoss bis zu einer Tiefe von bis zu 1,00 m überschritten werden. Zur Sicherung des geplanten Vordachs / Vordächer zur Passarelle ist die Überschreitung der festgesetzten südlichen Baulinie über eine Gesamtlänge von maximal 93,00 m bis zu einer Tiefe von maximal 3,00 m zulässig.

- Der mit Ⓑ gekennzeichnete Teilbereich wird über eine überbaubare Grundstücksfläche von rd. 51,00 m x 14,50 m für die geplanten Flächen für Ladenlokale / Dienstleistungen / Praxen, Büro- und Wohnnutzungen inklusive Ergänzungsnutzungen gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO zeichnerisch festgesetzt. Neben der Festsetzung zu Baugrenzen wird zur Sicherung einer durchlaufenden Straßenrandbebauung und Fortführung der südlich angrenzenden Bestandsbebauung entlang der Glasuritstraße die westliche Abgrenzung des Baufensters als Baulinie gemäß § 23 Abs. 2 BauNVO festgesetzt. Zur Realisierung eines Vordaches bzw. mehrerer Vordachbereiche darf die nördliche und östliche Baugrenze bis zu einer Tiefe von maximal 3,00 m in nördlicher bzw. östlicher Richtung überschritten werden.

Die festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen dokumentieren die Gebäudestellungen und die grundlegenden Gebäudeabmessungen aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan, innerhalb der „Baufenster“ ist – mit Ausnahme der durch Baulinien festgesetzten oder im Anschluss zu öffentlichen Verkehrsflächen grenzenden Bereiche – eine geringfügige Verschiebung der Gebäude mit einem Spielraum von bis zu 1,00 m zur Sicherung etwaiger Anpassungserfordernisse im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess der Hochbauplanung gegeben. Die grundlegenden Maßstäblichkeiten und Gebäudeaufteilungen des Planvorhabens bleiben entsprechend dem vorliegenden V+E-Plan unberührt erhalten.

6.2.3 Bauweise und Bauform

Aufgrund des vorgesehenen Architekturkonzeptes der Vorhabenplanung mit Gebäudelängen von mehr als 50,00 m bei gleichzeitig offener Gebäudestellung ohne zwingende Anbaunotwendigkeit, wird für den Vorhabenbereich keine Bauweise festgesetzt. Somit sind Gebäudelängen größer 50,00 m möglich, gleichzeitig bleibt über die nach wie vor einzuhaltenden bauordnungsrechtlichen Vorgaben zur Abstandsfläche die Zielsetzung einer Bebauung mit seitlichem Grenzabstand unverändert erhalten.

Mit den festgesetzten Vorhabennutzungen „Einzelhandel, Dienstleistungen / Praxen / Büros, Wohnungen“ abseits einer Bebauung mit klassischen Wohnformen sind Festsetzungen gemäß § 22 Abs. 2 BauNVO zur Bauform nicht erforderlich und werden nicht getroffen.

6.2.4 Firstrichtung, Dachform

Mit der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 ist eine differenzierte bauliche Einpassung der Vorhabenplanung in die bestehende Stadt- und Bebauungsstruktur am Standort verbunden.

Die Ausgestaltung der Gebäude und baulichen Anlagen einschließlich der Aussagen zur Dachausbildung ist im Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 Abs. 3 BauGB dokumentiert und gesichert. Eine weitergehende Sicherung der Dachgestaltung über Festsetzungen als örtliche Bauvorschriften gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 86 Abs. 1 und Abs. 4 BauO NRW ist nicht erforderlich und wird nicht getroffen.

6.2.5 Material, Farbgebung

Die bauliche Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich der Aussagen zu Material und Farbgebung ist im Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 Abs. 3 BauGB dokumentiert. Zur Sicherung der architektonischen Gestaltqualität der Fassadenmaterialien und -farbigkeiten entsprechend den Darstellungen im Vorhaben- und Erschließungsplan wird gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 86 Abs. 1 und Abs. 4 BauO NRW

- als Hauptmaterial der Fassaden ausschließlich Ziegelmauerwerk in rot / rotbraun bis anthrazitfarbenen Farbtönen festgesetzt. Untergeordnet sind zur Gebäudeakzentuierung auch andere Materialien zulässig.

Mit dem festgesetzten Hauptmaterial wird das im angrenzenden Umfeld des Plangebiets vorherrschende Material der Gebäudefassaden aufgegriffen und somit eine größtmögliche Einpassung der Vorhabenplanung in den städtebaulichen Kontext erwirkt. Eine weitergehende Sicherung von Material- und Farbvorgaben über Festsetzungen als örtliche Bauvorschriften gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 86 Abs. 1 und Abs. 4 BauO NRW ist für den Vorhabenbereich nicht erforderlich und wird daher nicht getroffen.

6.2.6 Stellplätze, Nebenanlagen

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs für die im Vorhabenbereich geplanten Nutzungen erfolgt ausschließlich auf den privaten Grundstücken.

Für den **Vorhabenbereich** wird der Stellplatznachweis über die Errichtung einer Tiefgarage mit ca. 40 Stellplätzen sowie über einen ebenerdigen Kundenparkplatz mit rd. 114 Stellplätzen erbracht. Die innerhalb der Tiefgarage zur Verfügung stehenden Stellplätze sind dabei ausschließlich den Wohnnutzungen sowie den Büro- und Dienstleistungsnutzungen zugewiesen. Den Mitarbeitern und Kunden der Fachmärkte und des Lebensmittelmarktes stehen die Stellplätze auf dem Kundenparkplatz zur Verfügung.

Die Tiefgarage wird über die Ein- und Ausfahrt von der Bergiusstraße angebunden, die Anfahrbarkeit des Kundenparkplatzes erfolgt ebenfalls ausschließlich über die Bergiusstraße. Zur Sicherung der Stellplätze und Anlagen zum ruhenden Verkehr entsprechend dem Vorhabenkonzept werden

- für den gekennzeichneten Vorhabenbereich die Flächen für die ebenerdigen Kundenparkplätze / Mitarbeiterstellplätze als Flächen für Stellplätze (St) und Flächen der Tiefgarage (TG) einschließlich der dazugehörigen Ein- und Ausfahrtsbereiche der Tiefgarage und des Kundenparkplatzes gemäß § 12 BauNVO i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4, 11 und 22 BauGB festgesetzt. Die ebenerdigen Stellplätze sind nur als offene Stellplätze zulässig, außerhalb der festgesetzten Stellplatz- und Tiefgaragenflächen ist die Errichtung von Stellplätzen oder Anlagen für den ruhenden Verkehr unzulässig.

Mit der Festsetzung wird die Anordnung der Anlagen für den ruhenden Verkehr im Vorhabenbereich planungsrechtlich gesichert. Die Aufteilung des Kundenparkplatzes ist nachrichtlich in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan übernommen.

Neben den PKW-Stellplätzen werden im Zusammenhang mit der Vorhabennutzung ca. 121 Fahrradabstellplätze entsprechend den Maßgaben der Stadt Münster auf dem Vorhabengrundstück realisiert. Hiervon sind etwa 101 oberirdisch und 20 in den Abstellräumen der Wohnnutzungen bzw. Fahrradabstellräumen der Tiefgarage vorgesehen. Die oberirdischen Fahrradabstellplätze sind teilweise überdacht und werden in der erforderlichen Anzahl und Anordnung den Vorhabengebäuden und -nutzungen räumlich zugeordnet.

Als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO soll die Anordnung der Fahrradabstellplätze oder auch anderer untergeordneter Nebenanlagen (Müllsammel-/ Einkaufswagensammelanlagen), die dem Nutzungszweck des Planvorhabens dienen und seiner Eigenart nicht widersprechen, im Vorhabenbereich unabhängig von den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen auf dem Grundstück erfolgen können. Eine entsprechende Festsetzung zur Zulässigkeit von Nebenanlagen auch außerhalb überbaubarer Grundstücksflächen, die im funktionalen Zusammenhang mit der Vorhabennutzung stehen, wird in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen. Mit der Festsetzung werden die im Anlageblatt des V+E-Plans dargestellten, außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen angeordneten Nebenanlagen planungsrechtlich gesichert.

Neben der Umsetzung der Vorhabenplanung ist mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan in der parallelen Aufwertung des **Bahnhofsbereichs** auch eine Umstrukturierung der öffentlichen Stellplatzsituation verbunden. Aufbauend auf dem Strukturkonzept „Hiltrup – Bahnhofsbereich“ und den daraus abgeleiteten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen entfallen die Standorte im Bereich der Marktallee sowie der jetzigen Buswende, sie werden jedoch durch neue Stellplätze im Bereich der geplanten Buswendeanlage und durch den weiteren Ausbau bestehender Stellplatzanlagen bzw. durch Ausbau von Flächen, die derzeit nur für ‚wildes Parken‘ genutzt werden können, ausgeglichen. Insgesamt werden ca. 23 öffentliche Stellplätze im Bereich der neuen Buswendeanlage, 15 Stellplätze über den Endausbau der Bergiusstraße und ca. 54 öffentliche P+R-Stellplätze über den Ausbau und die Erweiterung des bestehenden P+R-Parkplatzes südlich des Bahnhofsgebäudes geschaffen. Mit einer Gesamtanzahl von rund 92 Stellplätzen ist damit gegenüber dem Bestand eine geringfügige Verbesserung des Stellplatzangebots gegeben.

Die im Verkehrsinfrastrukturmaßnahmenplan ursprünglich geplante dreigeschossige Parkpalette südlich des ehemaligen Empfangsgebäudes der Bahn (außerhalb des Geltungsbereiches des VBP) ist mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen der Stadt Münster (ASSVW) vom 19.05.2015 nicht mehr Gegenstand des Maßnahmenplans. Nach Diskussion wurde mehrheitlich die Errichtung einer Parkpalette als mehrgeschossige Stahlkonstruktion im unmittelbaren räumlichen Anschluss an das historische Bahnhofsgebäude aus städtebaulicher und aus denkmalschützender Sicht nicht beschlossen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen im Umfeld des Bahnhofs und nach Umsetzung der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen soll die Verwaltung die Parksituation laufend beobachten und ggf. die Menge fehlender öffentlicher Parkplätze beziffern. Bei Erfordernis soll geprüft werden, etwaige zusätzliche Stellplätze im nordöstlichen Bereich jenseits der Bahnlinie auszuweisen.

6.2.7 Werbeanlagen

Um die Anordnung von Werbeanlagen im Plangebiet auf ein stadträumlich vertretbares Maß zu reduzieren und gestalterisch zu sichern, werden im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans folgende Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 86 Abs. 1 und Abs. 4 BauO NRW als grundlegende Vorgaben zur Ausgestaltung von Werbeanlagen getroffen:

- Im gesamten Vorhabenbereich sind Werbeanlagen an Gebäuden
  - mit wechselndem (Blinkreklame) / bewegtem (laufendem) Licht,
  - oder die mehr als 1,0 m vor die Fassadenvorderkante auskragen,
  - oder die oberhalb der Gebäudeattika oder auf Vordächern angebracht werden

  unzulässig.
- Darüber hinaus ist die Errichtung freistehender Werbeanlagen mit einer Höhe von maximal 6,0 m ausschließlich in den im Bebauungsplan als „Standort für Werbepylon/-stele“ gekennzeichneten Bereich sowie von bis zu 6 Fahnen mit einer Höhe von maximal 9,0 m in

den im Bebauungsplan als „Bereich für Fahnenmasten“ gekennzeichneten Bereich zulässig. Andere freistehende Anlagen der Außenwerbung als die benannten sind unzulässig.

Über die getroffenen Festsetzungen wird eine grundsätzliche Gestaltungsqualität der Werbeanlagen sichergestellt, gleichzeitig wird der Notwendigkeit nach einer angemessenen Außendarstellung der Betriebe am Standort entsprochen. Weitergehende planungsrechtliche Festsetzungen werden nicht getroffen.

6.3 Verkehrsflächen / Erschließung

6.3.1 Verkehrliche Situation, Erschließung

Die Grundstücke im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind über die Marktallee / Osttor (L 885) im Norden, die Bergiusstraße im Osten und Süden und über die Glasuritstraße (K 11) im Westen an das öffentliche Straßennetz der Stadt Münster angebunden. Die Marktallee, als ehemalige Hauptwegeachse in Ost-/ Westrichtung wurde im Zuge von Optimierungsmaßnahmen zur Straßenführung in die Verkehrsfläche „Osttor“ umgelegt und führt heute lediglich als untergeordnete Straße von der Glasuritstraße über das Vorhabengrundstück zum Bahnhofsvorbereich. Die Max-Winkelmann-Straße im Süden dient als Hauptzufahrt zum Bahnhof und zum Plangebiet. Die Abfahrt für Rechtsabbieger auf die Glasuritstraße erfolgt über die Bergiusstraße, die Abfahrt für Links- und Rechtsabbieger auf die Glasuritstraße über die Max-Winkelmann-Straße. Die ursprünglich vorgesehene Nord-Süd-Verbindung zwischen Marktallee und Max-Winkelmann-Straße ist lediglich im südlichen Teilbereich zwischen Bergiusstraße und Max-Winkelmann-Straße hergestellt. Entsprechend dem städtebaulichen Konzept zur Entwicklung des Plangebiets als Einzelhandelsstandort und den damit verbundenen Flächenbedarfen wurde die ursprüngliche Zweiteilung des nördlichen Grundstücksclusters westlich des Bahnhofs zu Gunsten eines großen zusammenhängenden Baufeldes aufgegeben. Die dazwischen liegende Verkehrsfläche sowie die nördlich, östlich und westlich angrenzenden Restflächen wurden dem Vorhabenbereich zugeschlagen. Insgesamt liegt der Vorhabenbereich in einem verkehrlich hoch erschlossenen Bereich, der Bahnhof-Hiltrup im östlichen Anschluss an die Marktallee ist dabei wichtiger Knotenpunkt in der Verknüpfung der Verkehrsträger Bus, Bahn und Individualverkehr.

Die lichtsignalgeregelte Kreuzung Marktallee-Osttor / Hülsebrockstraße-Glasuritstraße weist hohe Belastungen sowohl im Bereich des motorisierten Verkehrs als auch im nicht-motorisierten Verkehr auf. Die Max-Winkelmann-Straße dient westlich der Glasuritstraße als Radfahrerstraße und endet direkt im Schulzentrum Hiltrup.

Das Vorhabengrundstück mit der Zufahrt zum Kundenparkplatz und der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage wird alleinig über den westlichen Abschnitt der Bergiusstraße erschlossen. Die Anlieferung des Lebensmittelmarkts erfolgt über die Buswendeanlage östlich des Vorhabengrundstücks. Über die geplante Passarelle entlang der südlichen Fassadenseite des nördlichen Vorhabengebäudes ist erstmalig eine direkte Wegeverbindung zwischen Marktallee und Bahnhof gegeben. Zur Sicherung und Optimierung der Wegeverbindung sind ein Umbau des Kreuzungspunktes Marktallee / Glasuritstraße sowie die Errichtung einer Querungshilfe zum Bahnhofsgebäude im Bereich der neu geschaffenen Buswendeanlage vorgesehen. Nördlich des Vorhabengrundstücks wird die Verkehrsfläche der Marktallee zu einem öffentlichen Geh- und Radweg rückgebaut.

Neben den Maßnahmen aus der Umsetzung des Planvorhabens sind weitergehende städtische Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im direkten Bahnhofsumfeld vorgesehen. So ist zur Optimierung der Verknüpfung der Verkehrsträger Bus und Schiene nördlich des Empfangsgebäudes eine neue Buswendeanlage geplant, durch die eine zentrale Ein- und Ausstiegshaltestelle im unmittelbaren Zugangsbereich zu den Gleisen geschaffen wird. Zur planungsrechtlichen Sicherung der Umgestaltungsmaßnahme wird die öffentliche

Verkehrsfläche des Bahnhofsvorplatzes in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans einbezogen.

Die angestrebte Verbesserung der „Park and Ride"-Funktionen aus dem Strukturkonzept ist weiterhin wichtiger Bestandteil der Planung. Mit dem Ausbau und der Erweiterung der bestehenden P+R-Anlage südlich des Bahnhofs (außerhalb des Geltungsbereichs) können rund 54 Stellplätze in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof angeboten werden (siehe auch Kapitel 6.2.6). Nördlich des Bahnhofsgebäudes ist eine neue Radstation im Aufbau. Darüber hinaus sind als weitere Bestandteile der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen der Endausbau der Bergiusstraße, die Anpassung der Einmündungsbereiche der Glasuritstraße / Marktallee und der Max-Winkelmann-Straße / Glasuritstraße, der barrierefreie Ausbau der Bahnsteige und der Haltestelle an der Max-Winkelmann-Straße, der Neubau einer Behindertenrampe sowie die Errichtung überdachter / abschließbarer Fahrradabstellanlagen vorgesehen. Unabhängig von den Maßnahmen wird die Abfahrt für Links-/ Rechtsabbieger auf die Glasuritstraße weiterhin über die Max-Winkelmann-Straße erfolgen. Eine eigenständige Ampelanlage an der Kreuzung zur Glasuritstraße ist nicht vorgesehen, stattdessen soll über eine Induktionsschleife an der Ausfahrt der Max-Winkelmann-Straße ein Anforderungskontakt zu der Fußgängerampel geschaltet werden.

Mit der Umsetzung des Planvorhabens sind zusätzliche Belastungen im direkten Bahnhofsumfeld aus nutzungsbezogenen Mehrverkehren und damit Eingriffe in die äußere Erschließung und in die Funktionsabläufe der bestehenden Verkehrsstrukturen verbunden, die einer fachgutachterlichen Bewertung zu unterziehen sind. Vor dem Hintergrund wurde zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch die Stadt Münster eine Verkehrsuntersuchung[5] durchgeführt, die die Auswirkungen der Planung auf die bestehenden Straßen und die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Knotenpunkte gutachterlich bewertet.

Die Bewertung der bestehenden und zukünftigen verkehrlichen Belastungen im relevanten Planbereich erfolgt anhand unterschiedlicher Planszenarien der vorhandenen Verkehrssituation und einer Verkehrsprognose für das Jahr 2025. Das Untersuchungsgebiet umfasst die Knotenpunkte Osttor / Marktallee, Glasuritstraße / Bergiusstraße, Glasuritstraße / Max-Winkelmann-Straße unter Berücksichtigung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen. Grundlage der Verkehrsuntersuchung sind Verkehrszählungen der Stadt Münster im Frühjahr 2013. Für die Verkehrsprognosen wurden die Daten in den Vorgaben des Bebauungsplans und den bis 2025 allgemein zu erwartenden Verkehrszuwächsen ergänzt. Die Erarbeitung der Prognosen erfolgt auf Basis des Verkehrssimulationsmodells der Stadt Münster. Zu den wesentlichen Eingangsgrößen gehören die Datenerhebungen der Stadt Münster zur Einwohnerstruktur und zum Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung, abgebildet über das vollständige Straßen-, Radwege-, Buslinien- und Schienennetz der Stadt und des benachbarten Umlandes. Zu Plausibilitätskontrollen werden im Rhythmus von fünf Jahren die Verkehrsbelastungen in Teilen des Hauptverkehrsstraßennetzes durch Vorortzählungen erfasst und mit den Ergebnissen der Verkehrssimulation abgeglichen.

Für den Analysefall der Ist-Situation 2013 sind folgende Ergebnisse festzuhalten:

- Auf der Straße Osttor im östlichen Anschluss an die Marktallee liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags DTV_W bei 14.400 Kfz. Auf der Hülsebrockstraße wurden Querschnittsbelastungen von werktäglich 5.700 Kfz und für die Marktallee im Untersuchungsgebiet von 9.300 Kfz berechnet. Die DTV_W-Belastung der Glasuritstraße beträgt im Untersuchungsgebiet 6.500 Kfz – 7.700 Kfz. Im Einmündungsbereich zur Glasuritstraße liegt die DTV_W für die Bergiusstraße bei 500 Kfz und für die Max-

[5] Verkehrsuntersuchung Bahnhofsquartier Hiltrup,
Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Juni 2013

Winkelmann-Straße bei 2.500 Kfz. Die Erschließungsstraßen im weiteren Verlauf der Bergius- und der Max-Winkelmann-Straße werden täglich von ca. 300 – 1.200 Kfz belastet.

Laut Gutachten können die ermittelten Verkehrsmengen vom Straßennetz aufgenommen und über den Tag störungsfrei abgewickelt werden.

Für den Prognose-Nullfall 2025 wurden neben den allgemeinen Verkehrszuwächsen und der Berücksichtigung des Planvorhabens auch die bis zum Jahr 2025 realisierbaren Infrastrukturmaßnahmen in die Bewertung mit einbezogen. Auf gesamtstädtischer Ebene sind dies der Ausbau und die Verlängerung der B 51 / B 481 n bis zum Schifffahrter Damm, der Ausbau des südlichen Albersloher Weges, der Autobahnanschluss Hiltrup, die Ortsumgehung von Wolbeck und Roxel und die Verlegung der Straße Am Max-Klemens-Kanal. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Verkehrsbelastungen im gesamten Untersuchungsgebiet zunehmen. So

- steigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags DTV_W auf der Straße Osttor auf 15.200 Kfz an, die der Marktallee von 9.300 auf dann 10.200 Kfz, die DTV_W der Hülsebrockstraße steigt von heute 5.700 Kfz auf dann 7.300. Für die Glasuritstraße werden Prognosebelastungen von 7.700 bis 8.900 Kfz / 24 h ermittelt.

  Die Umsetzung des Planvorhabens und der städtischen Infrastrukturmaßnahmen im angrenzenden Planbereich lösen rd. 2.500 Kfz / 24 h aus. Diese werden ausschließlich über die Bergiusstraße und die Max-Winkelmann-Straße abgewickelt. Dem entsprechend steigen die DTV_W-Werte im relevanten Abschnitt der Bergiusstraße auf 1.100 Kfz und auf der Max-Winkelmann-Straße im Einmündungsbereich zur Glasuritstraße auf 4.500 Kfz.

Trotz der Zunahme der Verkehrsstärken sind lt. Untersuchung keine relevanten Auswirkungen auf die äußere Erschließung und die Funktionsabläufe der bestehenden Verkehrsstrukturen gegeben, auch nach Umsetzung der Maßnahmen ist ein störungsfreier Ablauf der Verkehre und eine uneingeschränkte Leistungsfähigkeit in den betroffenen Knotenpunkten über den gesamten Tag gewährleistet. Verkehrliche Belange stehen einer Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 nicht entgegen.

6.3.2 ÖPNV-Anbindung

Das Plangebiet ist gut über den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Über den unmittelbar östlich angrenzenden Bahnhof Münster-Hiltrup bestehen drei Nahverkehrslinien, die insgesamt sechsmal stündlich bedient werden (RE 7: Rhein-Münsterland-Express in Richtung Köln, RB 69: Ems-Börde-Bahn in Richtung Bielefeld, RB 89: Ems-Börde-Bahn in Richtung Warburg). Der Bahnhof Hiltrup wird zudem von zwei Stadtbuslinien (Linie 5 und 6) angefahren, die das Plangebiet sowohl mit der Innenstadt Münsters als auch mit den umliegenden Stadtteilen verbinden.

Im Zuge der Umsetzung der Vorhabenziele wird zur Optimierung der Verknüpfung von Bus und Bahn eine neue Buswendeanlage im direkten Vorbereich zum Bahnhof errichtet. Darüber hinaus werden zur Verbesserung der Zugänglichkeit die Bahnsteige angehoben und die Haltestelle Max-Winkelmann-Straße an der Glasuritstraße barrierefrei ausgebaut (siehe auch Kapitel 6.3.1).

6.3.3 Verkehrsflächen

Die verkehrliche Anbindung des Vorhabenbereichs erfolgt über den westlichen Abschnitt der Bergiusstraße (siehe Kapitel 6.3.1), als innere Erschließungsstraße ist der Vorhabenbereich über den bestehenden Bebauungsplan Nr. 424 planungsrechtlich gesichert. Im Zuge der Umsetzung der geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen der Stadt Münster wird der Straßenabschnitt innerhalb der bestehenden Verkehrsflächenabgrenzung endausgebaut, eine

Aufnahme der Straßenverkehrsfläche in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.

Der östliche Abschnitt der Bergiusstraße umfasst im nördlichen Bereich die Verkehrsflächen des Bahnhofvorplatzes mit der geplanten Buswendeanlage und sichert darüber hinaus die verkehrliche Anbindung der Anlieferzone im Vorhabenbereich sowie die Erschließung der nördlich der Rampenauffahrt der Straße „Osttor“ gelegenen Grundstücke des Landwirtschaftsverlags. Zur Sicherung der benannten verkehrlichen Belange wird

- die Verkehrsfläche der nordöstlichen Bergiusstraße in den Abmessungen der geplanten neuen Buswendeanlage und Behindertenrampe in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit einbezogen und über eine Tiefe von rd. 92 m und eine Breite von rd. 35 m als öffentliche Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Die vorgesehene Ausgestaltung und Lage der geplanten Buswendeanlage sowie der Behindertenrampe ist unverbindlich in den Bebauungsplan eingetragen.

  Gegenüber dem bestehenden Planungsrecht des Bebauungsplans Nr. 424 ist dabei die Verkehrsfläche des Bahnhofvorplatzes nach Westen deutlich reduziert, die Flächen werden in den Grenzen des Vorhabenbereiches dem Vorhabengrundstück zugeschlagen.

Neben der Wegeverbindung über die geplante Passarelle auf dem Vorhabengrundstück ist im Zuge der verkehrlichen Umgestaltungsmaßnahmen eine zusätzliche Wegeachse zwischen Marktallee und Bahnhof nördlich des Planvorhabens vorgesehen. Unabhängig vom Vorhabengrundstück sollen somit zielgerichtete und zügige Fuß- und insbesondere Radverkehre zum und vom Bahnhof für Pendler ermöglicht werden. In den benannten Zielsetzungen wird

- innerhalb der gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche nördlich des Vorhabenbereichs die Wegeverbindung mit einer Länge von ca. 110 m und einer Mindestbreite von 3,00 m nachrichtlich als „geplanter Fuß- und Radweg“ in den Bebauungsplan übernommen. Zur etwaig erforderlichen Anpassung des bestehenden Böschungsverlaufs an den geplanten Fuß- und Radweg sind die nördlich angrenzenden Flächen als Bestandteil der öffentlichen Verkehrsfläche in den Geltungsbereich mit einbezogen.

Im Bereich des westlichen Vorhabengebäudes ist zum angrenzenden Geh- und Radweg der Glasuritstraße infolge des geplanten barrierefreien Ausbaus der Haltestelle „Max-Winkelmann-Straße“ eine Aufweitung der Straßenfläche in Anpassung der Verkehrsführung am Gebäude erforderlich. Zur Sicherung der Maßnahme wird

- über eine Länge von rd. 53,00 m und einer Breite von bis zu 7,50 m die Anpassungsfläche im westlichen Vorbereich des Vorhabengebäudes in den Geltungsbereich einbezogen und in der Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB der im Bebauungsplan Nr. 424 festgesetzten Straßenverkehrsfläche der Glasuritstraße in den zukünftigen Ausbauerfordernissen zugeschlagen.

Um einen reibungslosen Verkehrsablauf innerhalb der festgesetzten Nutzungen sicherzustellen und ungeregelte Grundstückszufahrten abseits der festgesetzten Ein- und Ausfahrten (siehe Kapitel 6.2.6) auszuschließen, werden

- für die freien Seiten des Vorhabengrundstücks zu den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen nach Westen, Osten und Süden sowie zur Wegeverbindung der Passarelle Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 11 BauGB festgesetzt.

Mit den getroffenen Festsetzungen zu Verkehrsflächen und Anschluss anderer Flächen an Verkehrsflächen ist die verkehrliche Anbindung und Erschließung der Vorhabennutzungen im Kontext der bestehenden und zukünftigen Verkehrsstrukturen sichergestellt. Die weitergehende Sicherung von Wegerechten über das Vorhabengrundstück wird über zusätzliche Geh- und Radfahrrechte getroffen (siehe Kapitel 6.4.2).

6.4 Ver- und Entsorgung / Technische Infrastruktur

6.4.1 Ver- und Entsorgungssituation

Das Plangebiet ist über die technische Infrastruktur in den umgebenden Verkehrsflächen der Marktallee, Bergiusstraße und Glasuritstraße an das vorhandene Ver- und Entsorgungsnetz der Stadt Münster in ausreichendem Maße angeschlossen.

Über die teilweise Unterbauung des Plangrundstücks mit einer Tiefgarage ist das auf dem Grundstück bestehende Leitungsnetz entsprechend den Erfordernissen der neuen Nutzungs- und Bebauungsstruktur weitestgehend neu anzulegen und an das vorhandene Leitungsnetz in den öffentlichen Verkehrsflächen neu anzuschließen. So werden die im nördlichen Plangebiet verlaufenden Leitungen zur Wasser-, Strom- und Gasversorgung der Stadtwerke Münster sowie Leitungen der Telekom im Zuge der Umsetzung des Planvorhabens erneuert und in einer veränderten Trassenführung zum neu geplanten öffentlichen Fuß- und Radweg im Verlauf der Marktallee geführt.

Im Kreuzungsbereich Glasuritstraße / Osttor befindet sich zudem ein Versorgungsschacht der Telekom mit 12 PVC-Rohren, von dem aus in nordöstlicher Richtung zum Osttor eine Leitung / ein Leitungsbündel mit Glasfaserkabeln über den Planbereich verläuft. Das Glasfaserkabel sowie der zugehörige Schacht im Gehwegbereich sind aufgrund der notwendigen Biegungsradien nicht verlegbar und als Bestandteil des geplanten Netzausbaus zwingend erforderlich. Eine Überbaubarkeit der Leitungen ist jedoch in Abstimmung mit der Telekom als Versorgungsträger möglich. Die Sicherung erfolgt über eine Eintragung im Grundbuch, die Festsetzung eines Leitungsrechtes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB ist nicht erforderlich.

Auf dem Vorhabengrundstück sind keine öffentlichen Versorgungsanlagen vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Errichtung des Vorhabens ist jedoch der Bau einer Trafostation erforderlich, die ausschließlich der Eigenversorgung des Vorhabens mit Strom dient. Öffentliche Belange der Ver- und Entsorgung werden davon nicht berührt. Der Standort der privaten Trafostation ist zum jetzigen Zeitpunkt innerhalb des Vorhabengebäudes im Bauteil A geplant. Eine genaue Festlegung des Standortes kann derzeit abschließend noch nicht vorgenommen werden und erfolgt daher im weiteren Planungsprozess in Abstimmung mit der Netzgesellschaft der Stadtwerke Münster.

Die Abfallentsorgung der Nutzungen im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist über die Anfahrbarkeit der Gebäude für Müllfahrzeuge über die angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen bzw. über das Vorhabengrundstück sichergestellt. Weitergehende planungsrechtliche Belange zur Ver- und Entsorgung werden nicht berührt.

6.4.2 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

In den Zielsetzungen des Strukturkonzeptes „Hiltrup – Bahnhofsbereich“ und des begrenzten Architektenwettbewerbs zur Überplanung des Standorts ist eine Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer vorzusehen, die den östlichen Abschluss der Marktallee mit dem Bahnhof Hiltrup verbindet und somit neue strukturelle Anreize in der wichtigen Wegeachse schafft. Im Planvorhaben wird diese Verbindung als sogenannte „Passarelle“ in Ost-/ Westrichtung über das Vorhabengrundstück entlang der Südfassade im Eingangsbereich der geplanten Einzelhandelsnutzungen des nördlichen Vorhabengebäudes geführt (siehe

Kapitel 1.2). Über die Breite von 6,00 m sind die gestalterische Großzügigkeit der Wegeachse und ein ungestörtes Begegnen der Verkehrsabläufe sichergestellt.

Als Bestandteil des Vorhabengrundstücks erfolgt die planungsrechtliche Sicherung der Wegeverbindung über

- die Festsetzung eines Geh- und Radfahrrechtes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB zugunsten der Anlieger und Erschließungsträger (GR-AE).

  Neben der Festsetzung einer mit Geh- und Radfahrrecht GR zu belastenden Fläche zugunsten der Anlieger A und der Erschließungsträger E im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden zusätzliche Regelungen zur Freihaltung der Wegefläche für die Öffentlichkeit im Durchführungsvertrag geschlossen.

Festsetzungen von Geh- Fahr- und Leitungsrechten zur Sicherung der technischen Infrastruktur sind nicht erforderlich und werden nicht getroffen (siehe Kapitel 6.4.1).

6.5 Gemeinbedarf / Soziale Infrastruktur

Flächen oder Einrichtungen für den Gemeinbedarf oder anderweitige Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sind nicht Gegenstand der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543, Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB werden nicht getroffen.

Mit Blick auf die geplanten Vorhabennutzungen werden auch keine zusätzlichen Bedarfe abseits der im Stadtteil bereits bestehenden Einrichtungen der sozialen Infrastruktur generiert.

6.6 Grünflächen / Begrünung

6.6.1 Öffentliche Grünflächen

Ausgehend von den bestehenden Grünstrukturen mit dem ca. 250 m östlich des Plangebiets gelegenen „Waldpark“ und den übergeordneten Freiraumvernetzungen zum Dortmund-Ems-Kanals, zur „Große Lodden“ und „Hohe Ward“ im östlichen und südlichen Anschluss an den Stadtteil sind für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 keine zusätzlichen öffentlichen Grün- oder Freiflächen zur Umsetzung grünräumlicher Belange erforderlich, Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB werden daher nicht getroffen.

6.6.2 Private Grünflächen

Vor dem Hintergrund der im Plangebiet bestehenden oder geplanten Nutzungen ist im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 eine Sicherung grünräumlicher Belange über private Grünflächen nicht erforderlich; Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB werden daher nicht getroffen.

6.6.3 Wald / Flächen für die Landwirtschaft

Mit Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 sind weder im Plangebiet noch im übergeordneten Planbereich Belange oder Flächen der Landwirtschaft oder Waldflächen betroffen; Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 18 BauGB werden nicht getroffen.

6.6.4 Anpflanz- und Erhaltungsgebote

Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 ist eine vollständige Neuordnung des Vorhabengrundstücks in den neu formulierten städtebaulichen und architektonischen Zielsetzungen verbunden. Aufgrund der in Teilflächen vorgesehenen Unterbauung des Plangrundstücks mit einer Tiefgarage sowie der für die

Einzelhandelsnutzungen erforderlichen großflächigen ebenerdigen Stellplatzanlage ist ein Erhalt der Vegetation nicht möglich. Auch die im Eingangsbereich der Passarelle zur Marktallee / Glasuritstraße vorhandenen Einzelbäume wären nur unter Aufgabe der in diesem Bereich vorgesehenen Tiefgarage zu erhalten. Vor dem benannten Hintergrund werden Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB zum Erhalt von Baum- oder Strauchpflanzungen für das Vorhabengrundstück nicht getroffen.

Die Sicherung einer grünräumlichen Gestaltqualität der Gebäude und Gebäudevorbereiche im Vorhabenbereich erfolgt über differenzierte Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB. Folgende Festsetzungen werden getroffen:

- Das Hauptdach des eingeschossigen Gebäudebereichs der Einzelhandelseinrichtungen im Teilbereich Ⓐ ist mit einer extensiven Dachbegrünung auszuführen und mit Ersatzverpflichtung dauerhaft zu unterhalten.

  Mit der Festsetzung ist eine hochwertige grünräumliche Gestaltung der großflächigen Dachfläche sichergestellt, gleichzeitig wird die Wohnqualität der in den Obergeschossen über den Einzelhandelseinrichtungen liegenden Wohnnutzungen mit Blick auf die begrünte Dachfläche aufgewertet.

- Zur Sicherung eines gestalteten Übergangs des Kundenparkplatzes zur nördlich angrenzenden Wegeachse ist südlich der Passarelle die Anpflanzung von insgesamt 6 Einzelbäumen festgesetzt, zusätzlich ist im Bereich des Kundenparkplatzes die Anpflanzung von 3 weiteren Einzelbäumen festgesetzt. Zu pflanzen sind Hochstämme einer einheitlich mittel- bis großkronigen Baumart mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm. Die Bäume sind mit Ersatzverpflichtung dauerhaft zu unterhalten, die Baumstandorte sind vor Befahren und Beparken zu sichern. Zur Abstimmung der Baumstellungen auf die Anordnung der Kundenparkplätze sind die Baumstandorte lediglich nachrichtlich im Bebauungsplan aufgenommen.

- In Ergänzung zu den Baumpflanzungen sind zur linearen Betonung der Wegeverbindung und zur grünräumlichen Abgrenzung zum Kundenparkplatz entlang der südlichen Grenze der Passarelle auf den mit einem Pflanzgebot festgesetzten Flächen Heckenpflanzungen einer standortgerechten einheitlichen Gehölzart mit einer Höhe von 0,80 m zu pflanzen und mit Ersatzverpflichtung dauerhaft zu unterhalten.

- Die nördlich des Vorhabengebäudes im Teilbereich Ⓐ mit einem Pflanzgebot belegten Flächen mit einer Breite von 1,50 m sind mit standortgerechten heimischen Sträuchern zu bepflanzen, die Bepflanzungen sind mit Ersatzverpflichtung dauerhaft zu unterhalten.

  Mit der Festsetzung soll eine hochwertige Grünbepflanzung der Gebäuderückseite zum angrenzenden öffentlichen Fuß- und Radweg sichergestellt werden, gleichzeitig soll über die Bepflanzung einem möglichen Vandalismus durch Graffiti entgegengewirkt werden.

Für die öffentlichen Verkehrsflächen im Anpassungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nach Osten ist über die geplante Errichtung der neuen Buswendeanlage ein Erhalt der mit einem Erhaltungsgebot im bestehenden Bebauungsplan Nr. 424 belegten 7 Einzelbäume im Vorfeld des Bahnhofsgebäudes voraussichtlich nicht möglich. Ein weiterer Baum ist außerhalb des Geltungsbereichs im Osten in der Fläche für die Bahnanlage ebenfalls als „zu erhalten“ festgesetzt. Diese insgesamt acht Linden sind zum Teil bereits heute stark in ihrer Vitalität durch die vorherrschenden Standortbedingungen geschädigt oder abgängig. Eine Linde ist zusätzlich von einem Pilz befallen, sodass alleine daraus ein Erhalt der Bäume dauerhaft nicht gesichert ist und daher Neupflanzungen im Bereich der Buswendeanlage vorgesehen sind. Eine Sicherung der Bestandsbäume über eine Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB wird aus den benannten Gründen nicht vorgenommen. Auch im Bereich der

Glasuritstraße im Anschluss an das westliche Vorhabengebäude ist aufgrund der geänderten Radwegeführung infolge des dort vorgesehenen barrierefreien Ausbaus der Haltestelle „Max-Winkelmann-Straße“ ein Erhalt der 3 Bestandsbäume in diesem Bereich nicht möglich.

Mit Wegfall der Bäume ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB

- die Anpflanzung von 5 Einzelbäumen auf der öffentlichen Verkehrsfläche im Bereich der neuen Buswendeanlage vorzunehmen. Zur Abstimmung der Baumstellungen auf die konkrete Tiefbauplanung der Buswendeanlage sind die Baumstandorte nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Neben dem Pflanzgebot im Bereich der neuen Buswendeanlage ist durch die Stadt Münster die Anpflanzung von 5 weiteren Bäumen im westlichen Abschnitt der Bergiusstraße im Bereich der öffentlichen Stellplätze (außerhalb des Geltungsbereichs) vorgesehen. Insgesamt werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans 14 Bäume als zu pflanzen festgesetzt.

Mit den festgesetzten Anpflanzgeboten ist eine grünräumliche Einbettung der Vorhabennutzung in den bestehenden stadträumlichen Kontext gewährleistet. Eine weitergehende Konkretisierung der Pflanztypen wird in Abstimmung mit dem Grünflächenamt der Stadt Münster im weiteren Umsetzungsprozess des Planvorhabens getroffen.

6.6.5 Ausgleichsflächen

Der Vorhabenbereich wird derzeit im Wesentlichen als Brachfläche wahrgenommen. Größere Grünflächen kommen auf dem Grundstück nicht vor, jedoch sind Grünstrukturen in Form ruderaler Krautfluren vorhanden. Auf den öffentlichen Verkehrsflächen im östlich angrenzenden Anpassungsbereich prägen insbesondere die 7 Linden im Vorfeld des Bahnhofsgebäudes das grünräumliche Erscheinungsbild.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 liegt innerhalb des seit März 2002 rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 424 „Hiltrup – Bahnhofsbereich (Max-Winkelmann-Straße / Glasuritstraße / Marktallee / Bahnlinie Münster-Hamm)“, dessen planungsrechtliche Festsetzungen im Sinne einer Ausgangssituation der Eingriffsregelung zugrunde zu legen sind. Die im vorliegenden Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen werden in der Bilanzierung des Planzustandes berücksichtigt. Die Bilanzierung[6] (siehe Kapitel 8.5) kommt zu dem Ergebnis, dass mit der Planung ein Eingriff gemäß § 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vorbereitet wird, der gemäß § 18 BNatSchG i. V. m. § 1 a Abs. 3 BauGB vom Verursacher auszugleichen ist. Für den externen Ausgleich ist folgende Fläche vorgesehen:

Gemarkung Nienberge, Flur 28, Flurstück 101 (teilw.)
Eigentümer: Stadt Münster
Größe: 1.877 m²
Registriernummer im Kompensationsflächenkataster der Stadt Münster: 3602.

Ein Ausgleichskonzept[7] (Ausgleich am Gröverbach in Münster-Häger) liegt vor. Eine weitergehende planungsrechtliche Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen ist nicht erforderlich,

[6] Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 543 und Vorhaben- und Erschließungsplan „Hiltrup – Glasuritstraße / Osttor / Bergiusstraße“ – Ausgleichsbilanzierung Proj.-Nr.: NW-141030, FROELICH & SPORBECK GmbH & Co. KG, Stand Februar 2015

[7] Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 543 und Vorhaben- und Erschließungsplan „Hiltrup – Glasuritstraße / Osttor / Bergiusstraße“ – Ausgleich am Gröverbach in Münster-Häger Proj.-Nr.: 141030
FROELICH & SPORBECK GmbH & Co. KG, Stand Februar 2015

Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 a bzw. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB werden im Bebauungsplan daher nicht getroffen.

6.7 Immissionsschutz

6.7.1 Schallimmissionen

Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 ist als Teil der Siedlungsstrukturen des östlichen Hiltruper Innenstadtbereichs durch Lärmemissionen, insbesondere durch Verkehrslärm der direkt angrenzenden innerstädtischen Haupterschließungsstraßen Marktallee / Osttor (L 885) und Glasuritstraße (K 11) sowie durch die Bahntrasse Münster-Hamm, belastet. Vor dem Hintergrund kann nicht ausgeschlossen werden, dass für die Überplanung des Grundstücks als lärmvorbelasteten Bereich die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht eingehalten werden können bzw. sogar überschritten werden. Weitergehend sind Gewerbelärmvorbelastungen aus bestehenden Gewerbebetrieben im Quartier zu berücksichtigen.

Die Errichtung von großflächigen Einzelhandelsnutzungen in Kombination mit Dienstleistungs-, Praxen / Büro- und Wohnnutzungen am Standort sowie die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Bahnhofs Hiltrup ist ausdrückliches Planungsziel der Stadt Münster, mit dem Planvorhaben werden die politischen Beschlüsse zur Überplanung des Bahnhofbereichs entsprechend dem Ergebnis des begrenzten Architektenwettbewerbs aus dem Jahre 2012 umgesetzt.

Mit dem Planvorhaben ist neben den Einzelhandelsnutzungen auch die Errichtung von ergänzenden Büro- und Wohnnutzungen in den Obergeschossen der Gebäude verbunden, für die die Immissionsschutzanforderungen nach gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen zu gewährleisten sind. Diesem Erfordernis wird über die städtebauliche Anordnung und Grundrissorientierung der Gebäude in Kombination mit effizienten baulichen Schallschutzmaßnahmen entsprochen. So wird als aktive Schallschutzmaßnahme über die parallele Anordnung der Gebäude zur Marktallee / Osttor und Glasuritstraße der Verkehrslärm zu den rückwärtigen Grundstücksbereichen abgeschirmt, zusätzlich öffnen sich die Fassaden der Gebäude mit den Hauptaufenthaltsbereichen der Wohnungen zu den straßenabgewandten Seiten. Die Nutzungen selbst werden über passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäudefassaden geschützt. Weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen sind vor dem Hintergrund der innerstädtischen Lage des Plangebiets mit dem Erfordernis einer stadtgestalterischen Adressbildung unter Einbeziehung der bestehenden Bebauungsstrukturen ausgeschlossen.

Das Konzept selbst kann ohne baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV in die öffentlichen Verkehrswege der angrenzenden Straßen umgesetzt werden, als verkehrliche Hauptanbindung wird die bestehende südliche Zufahrt des Vorhabengrundstücks von der Bergiusstraße genutzt (siehe Kapitel 6.3.1). Mit Umsetzung des Konzeptes sind projektbezogene Mehrverkehre auf die angrenzenden Straßen gegeben, eine relevante Verschlechterung der bestehenden Verkehrslärmsituation ist jedoch nicht zu erwarten.

Mit Blick auf die benannte Ausgangssituation wurde zum Bauleitplanverfahren eine schalltechnische Untersuchung[8] durchgeführt, die

- die Gewerbelärmsituation auf schützenswerte Nutzungen im Bestand und in der Planung,

[8] Schalltechnische Bericht Nr. LL8837.1/02 im Rahmen der Bauleitplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VBP Nr. 543 und zum BV „Edeka-Markt Bahnhof Münster-Hiltrup“ der Stadt Münster, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH Lingen, Stand Juni 2014

- den Einfluss des anlagenbezogenen Mehrverkehrs im Sinne der TA Lärm Nr. 7.4
- und die Verkehrslärmsituation im Plangebiet, bezogen auf die geplanten Wohn- und Büronutzungen

ermittelt und gutachterlich bewertet.

GEWERBELÄRM

Für die Ermittlung und Beurteilung der Gewerbelärmsituation wurden vorab die relevanten Immissionspunkte in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Münster festgelegt. Die Beurteilung der Geräuschsituation erfolgt gemäß TA Lärm, in Abhängigkeit der Gebietsausweisung sind die Immissionsrichtwerte durch die Summe aller Gewerbelärmeinwirkungen einzuhalten. Die Einstufung des Schutzanspruches erfolgt in Abstimmung auf die festgesetzte Vorhabennutzung in der im bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplan für den Standort festgesetzten Gebietskategorie als Kerngebiet (MK). Der Beurteilungszeitraum tags umfasst die Zeit zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr, als Beurteilungszeitraum nachts ist die lauteste Stunde in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in Ansatz gebracht.

Die Bewertung der Immissionen aus Gewerbelärm erfolgt anhand folgender Geräuschquellen, Ausgangsdaten und Anforderungen:

- Kundenparkplätze mit ca. 134 PKW-Stellplätzen sowie 3 Einkaufswagensammelstationen unter Einsatz lärmarmer Einkaufswagen, Einschränkung der Parkplatznutzung ausschließlich für den Tageszeitraum. *(Anmerkung: Mit weiterem Planungsstand hatte sich die Anzahl der PKW-Stellplätze des Kundenparkplatzes auf 114 reduziert)*
- An-/ Abfahrtswege auf dem Betriebsgelände (außerhalb der öffentlichen Straße) in asphaltierten Fahrgassen und Tiefgaragenrampen.
- Büro-/ Praxen-/ Anwohnerparkplätze in der Tiefgarage, insgesamt ca. 40 PKW-Stellplätze, davon rd. 18 für die zugehörigen Wohnungen.
- Anlieferung durch LKW und Verladevorgänge unter Festlegung der Standorte der Anlieferzonen gemäß V+E-Plan und Ausschluss von Anlieferungen nachts, geschlossene Anlieferzone für den Lebensmittelmarkt mit der Möglichkeit von Verladungen bei geöffnetem Tor.
- technische Außenaggregate (z. B. Kühlverflüssiger etc.), insgesamt sind 3 Kühlaggregate auf den Dächern der Vorhabengebäude in Ansatz gebracht, weitergehende Konkretisierungen sind im weiteren Bauantragsverfahren zu treffen.

Weitergehende Details sind dem Gutachten zu entnehmen.

Unter Zugrundelegung der benannten Maßgaben sind folgende Ergebnisse zum Gewerbelärm festzuhalten:

- Im Bereich aller angrenzenden Nutzungen – im Bestand wie auch in der Planung – werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete eingehalten bzw. weitestgehend um mindestens 6 dB unterschritten.
- Am Planvorhaben selbst ist lediglich an der Ostfassade des Gebäudeteils B von einem relevanten Zusatzbeitrag tags auszugehen. Hiervon betroffen ist zusätzlich außerhalb des Plangebiets lediglich das zweite Obergeschoss am Immissionspunkt IP 01b (Bergiusstraße 2), direkt gegenüber dem Parkplatz mit der zugehörigen Ein- und Ausfahrt. Hier wird der Immissionsrichtwert rechnerisch nur um 5 dB unterschritten. Für die

Immissionspunkte erfolgt eine separate Bewertung der maximal zulässigen Gewerbelärmvorbelastung (siehe Kapitel 8 des Gutachtens).

An allen übrigen Immissionspunkten – sowie insgesamt nachts – ist von keinem relevanten Zusatzbeitrag auszugehen, womit auch unter Berücksichtigung einer ggf. relevanten Gewerbelärmvorbelastung im Sinne der TA Lärm von keinen unzulässigen Geräuscheinwirkungen auszugehen ist.

Einschätzung der Vorbelastung durch die südlich angrenzenden Gewerbegebiete:

Im Umfeld des Plangebiets befinden sich diverse Industrie- und Gewerbegebiete ohne konkrete Festsetzungen zu maximal zulässigen Gewerbelärmemissionen im Sinne von Emissionskontingenten oder flächenbezogenen Schallleistungspegeln, konkrete Vorgaben der zuständigen Behörden zur Gewerbelärmvorbelastung der angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiete konnten nicht getroffen werden. Da insbesondere zu den Einwirkungen des direkt benachbarten ALDI-Marktes und des Restaurants an der Bergiusstraße 1 keine Angaben vorliegen, wurde hier eine Abschätzung vorgenommen. Für die Folgenutzung des Lidl-Marktes im Gebäude Marktallee 88 wurde aufgrund der Parkplatznutzung auf der abgewandten Seite keine relevante Gewerbelärmvorbelastung für den untersuchten Bereich angenommen.

Die Ergebnisse der Bewertung der Gewerbelärmvorbelastung zeigen, dass die Vorbelastung in Bezug auf die Bestandsbebauung im Wesentlichen durch die schützenswerten Nutzungen an der Glasuritstraße 65 b (Allgemeines Wohngebiet WA) und die Wohn-/ Geschäftshäuser Bergiusstraße 2 und 8 (Mischgebiet MI) bestimmt wird. Ferner sind für die Betrachtung der Vorbelastung aus den südlichen Gewerbe- und Industriegebietsflächen die Süd-/ Ostfassaden der Baugrenzen bzw. des vorhandenen Gebäudes an der Max-Winkelmann-Straße 85-87 maßgeblich. Demnach

- werden im Bereich der hier betroffenen Wohnbebauung die Immissionsrichtwerte durch die Vorbelastung zum Teil bereits ausgeschöpft,
- darf im Bereich der Immissionspunkte, an denen von einer Ausschöpfung der Immissionsrichtwerte durch die Vorbelastung auszugehen ist, dann das Planvorhaben keinen zusätzlichen relevanten Beitrag im Sinne der TA Lärm leisten (Richtwertunterschreitung um mindestens 6 dB),
- ist am Bauteil B bzw. an der Bergiusstraße 2, unter Berücksichtigung der vorgenommenen Vorbelastungseinschätzungen an den Immissionspunkten mit einer relevanten Zusatzbelastung durch den Edeka-Markt, insgesamt von keinen unzulässigen Geräuscheinwirkungen im Sinne der TA Lärm auszugehen,
- wird die maximal zulässige Ausschöpfung der Immissionsrichtwerte durch die Vorbelastung durch andere Immissionspunkte bestimmt, sodass rein aus physikalischen abstandsbedingten Pegelminderungen insgesamt keine Addition über die Immissionsrichtwerte hinaus zu erwarten ist.

Spitzenpegel

Für die Geräuschquellen auf dem Anlagengrundstück wurden durch den Gutachter die Spitzenpegelereignisse (beschleunigte Abfahrt der LKW, Einsatz der Betriebsbremse, Heck- und Kofferraumklappenschließen von PKW, Einstapeln in die Einkaufswagensammelstationen etc.) im Sinne der TA Lärm bewertet. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass

- im Einwirkungsbereich der geplanten Nutzungen in den getroffenen Ausgangsdaten und Anforderungen (siehe oben) keine unzulässigen Geräuschimmissionen durch Spitzenpegeleinwirkungen zu erwarten sind.

- Lediglich im Nahfeld der Tiefgaragenein- und -ausfahrt an der Bergiusstraße im EG / 1. OG des Bauteils B sind nachts Spitzenpegelüberschreitungen möglich. Über die Zulässigkeit von Wohnnutzungen alleinig im 2. OG des Bauteils B (siehe Kapitel 6.2.1) ist hier jedoch die Bewertung der Nachtzeit nicht relevant, unzulässige Spitzenpegeleinwirkungen sind somit nicht zu erwarten.

Zur planungsrechtlichen Sicherung der gutachterlichen Ergebnisse zum Gewerbelärm werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt bzw. als verhaltensbezogene Anforderungen in Form von Hinweisen aufgeführt.

Sie umfassen

- die Festsetzung der Lage der LKW-Anlieferzone und Ausgestaltung als vollständig geschlossene Anlieferzone für den Lebensmittelmarkt im Bauteil A,
- die Festsetzung der Lage der Tiefgaragenein- und -ausfahrt im Bauteil B,
- die Festsetzungen zur Oberflächenbeschaffenheit von Fahrgassen und Tiefgaragenrampen.
- Hinweise zum Ausschluss von Anlieferungen nachts (22:00-6:00 Uhr), zu Be- und Entladevorgängen, zur Einschränkung der Kundenparkplatznutzung ausschließlich für den Tageszeitraum (6:00-22:00 Uhr) zur alleinigen Verwendung lärmarmer Einkaufswagen sowie zur Einhaltung der schalltechnischen Anforderungen an technische Außenaggregate.

Über die benannten planungsrechtlichen Festsetzungen und angeführten Maßnahmen zur Lärmvorsorge ist die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den relevanten Immissionspunkten bei gleichzeitigen sicheren und leistungsfähigen Funktionsabläufen der betrieblichen Einrichtungen im Vorhabenbereich gewährleistet.

ANLAGENBEZOGENER MEHRVERKEHR

Zur Bewertung des anlagenbezogenen Mehrverkehrs auf den öffentlichen Straßen im Sinne der Nr. 7.4 der TA Lärm wurden neben den Daten aus der städtischen Verkehrsuntersuchung (siehe Kapitel 6.3.1) zusätzliche verkehrliche Grundlagendaten ermittelt[9]. Dabei wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen nach Inbetriebnahme der Einzelhandelsnutzungen (Prognose 2025) dem zugehörigen Nullfall zum gleichen Prognosehorizont gegenübergestellt. Die Bewertung des anlagenbezogenen Mehrverkehrs ist nur bezogen auf die Bergiusstraße und die Max-Winkelmann-Straße durchzuführen, ab der Glasuritstraße bzw. auf der Marktallee / Osttor ist von einer Vermischung mit dem übrigen öffentlichen Verkehr auszugehen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass

- zwar an der Bergiusstraße eine Erhöhung der Verkehrslärmsituation um mehr als 3 dB tags hervorgerufen werden kann, insgesamt die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV jedoch unterschritten werden. An den Immissionspunkten an der Max-Winkelmann-Straße, an denen der Immissionsgrenzwert nachts überschritten wird, ist dagegen von keiner relevanten Erhöhung durch den anlagenbezogenen Mehrverkehr auszugehen.

[9] Erschließung von Vorhaben im Bereich des Bebauungsplans Nr. 543 in Münster-Hiltrup, Ermittlung von verkehrlichen Grundlagendaten für lärmtechnische Berechnung Proj-Nr.:06130028, Ingenieurgesellschaft nts mbH Münster, Stand November 2013

Im Sinne der Nr. 7.4 der TA Lärm sind unzulässige Verkehrslärmeinwirkungen durch anlagenbezogenen Mehrverkehr auf den hiervon betroffenen öffentlichen Straßen nicht zu erwarten. Vor dem benannten Hintergrund und aufgrund der Tatsache, dass das Planvorhaben selbst ohne baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV in die öffentlichen Verkehrswege der angrenzenden Straßen umgesetzt werden kann, sind vorhabenbezogene Lärmminderungsmaßnahmen an bestehenden Gebäuden im Umfeld des Planvorhabens nicht erforderlich. Die weitergehende Bewertung der Verkehrslärmauswirkungen kann daher auf die geplanten Vorhabennutzungen beschränkt werden.

VERKEHRSLÄRM IN DER BAULEITPLANUNG

Die Ausgangsdaten für die Verkehrslärmsituation im Plangebiet wurden den Verkehrsprognosen der vorliegenden verkehrlichen Grundlagendaten[9] entnommen. Hierbei wurde der Planfall ‚Prognose 2025' mit dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen auf den angrenzenden relevanten Straßen unter Berücksichtigung der durch das Planvorhaben und durch die geplanten städtischen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen erzeugten Verkehrsströme in Ansatz gebracht.

Die Berechnung der Geräuschsituation geht von den vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den angrenzenden Straßen von 50 km/h und einer asphaltierten Straßenoberfläche aus. Zusätzlich wurden die Ampel an der Kreuzung Glasuritstraße / Marktallee / Hülsebrockstraße / Osttor und an der Einmündung der Max-Winkelmann-Straße auf die Glasuritstraße sowie die Busstellplätze und PKW-Parkplätze am Bahnhof im Bereich des Buswendeplatzes berücksichtigt. Als Verkehrsbewegungen für die Busse wird tags von 152 und nachts von 14 Gelenkbussen ausgegangen. Für die ca. 23 PKW-Stellplätze innerhalb der neuen Buswendeanlage wird gemäß der Parkplatzlärmstudie eine Bewegungshäufigkeit für P+R-Parkplätze (stadtnah, gebührenfrei) von 0,3 Bewegungen je Stellplatz und Stunde tags bzw. 0,06 Bewegungen je Stellplatz und Stunde nachts berücksichtigt. Östlich des Plangebietes verläuft die Bahnstrecke 2931 Münster-Hiltrup, Bereich Bahnhof / Bergiusstraße. Die für die Streckenabschnitte anzusetzenden Zugzahlen basieren auf Angaben der Deutschen Bahn AG. Weitergehende Details zu den Ausgangsdaten sind dem Gutachten zu entnehmen.

Für die Einwirkungen aus Verkehrslärm gelten in Abstimmung auf die festgesetzten zulässigen Vorhabennutzungen und den Festsetzungen des bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 424 die schalltechnischen Orientierungswerte gemäß DIN 18005-1 für Kerngebiete mit 65/55 dB(A) tags/nachts. Folgende Berechnungsergebnisse zum Verkehrslärm sind festzuhalten:

<u>Außenwohnbereiche (Balkone, Dachterrassen)</u>

- Sowohl im Bereich der Balkone des Bauteils A als auch auf den geplanten Dachterrassen des Bauteils B wird der schalltechnische Orientierungswert von 65 dB(A) tags eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Seitenfront in Richtung zur Glasuritstraße als geschlossenes Bauteil auszuführen ist. Somit sind bei der Gebietseinstufung als Kerngebiet (MK) keine unzulässigen Geräuscheinwirkungen im Bereich der Außenwohnbereiche des Plangebiets zu erwarten.

<u>Wohn- und Aufenthaltsräume</u>

Es sind zum Teil tags und nachts deutliche Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte zu erwarten. Diese betreffen

- tags: Bauteil A (Nord- und Westfassade) und Bauteil B (Westfassade)

- nachts: Bauteil A (Nord-, Ost- und Westfassade sowie die Südfassade der westlichen Wohneinheiten im 1. OG und 2. OG) und Bauteil B (Nord-, West- und Südfassade bei Wohnnutzungen)

- Der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags wird ausschließlich an der Westfassade im EG und 1. OG des Bauteils B erreicht bzw. überschritten. Hier ist die Ausweisung von schützenswerten Räumen im Sinne der DIN 4109, insbesondere von Wohnungen, zu vermeiden.

  Nachts werden im Bereich möglicher schützenswerter Wohnnutzungen (Bauteil A Nord- und Westfassade 1. - 3. OG und Bauteil B nur Westseite bei Wohnräumen im 2. OG) Beurteilungspegel > 60 dB(A) hervorgerufen. Bei schützenswerten Wohnnutzungen im EG und 1. OG des Bauteils B wären Beurteilungspegel bis zu 64 dB(A) nachts zu erwarten.

- An allen Fassaden mit einem Beurteilungspegel > 50 dB(A) nachts sind bei für zum Schlafen geeigneten Räumen schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen oder ausreichend optimierte Vorbauten mit Hinterlüftung vorzusehen.

  Auch bei Räumen zu Dachterrassen an zurückversetzten Fassaden des Bauteils B wird ein Beurteilungspegel > 50 dB(A) durch Verkehrslärmeinwirkungen hervorgerufen. Somit wären auch hier schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen für zum Schlafen geeignete Räume erforderlich. Da jedoch am Bauteil B an der Ostfassade bzw. den Fassaden zu den Dachterrassen hin der schalltechnische Orientierungswert für Kerngebiete eingehalten wird, ist hier dennoch ein für Kerngebiete ausreichender Rückzugsbereich gegeben.

Sonderfallbetrachtung Loggia Bauteil A

Bei allen o. g. Berechnungsvarianten wurde die ursprüngliche Planung – mit Balkonen an der Südseite des Bauteils A – berücksichtigt. Ferner wurde davon ausgegangen, dass die Seitenfronten der Balkone in Richtung zur Glasuritstraße als geschlossenes Bauteil ausgeführt werden. Das Gutachten zeigt, dass der schalltechnische Orientierungswert von 65 dB(A) tags für Kerngebiete eingehalten wird. Somit sind im Sinne der DIN 18005-1 schützenswerte Außenwohnbereiche zulässig. Da jedoch während der Nachtzeit an der dann zurückversetzten Außenfassade der Wohneinheit (WE 1) ein Beurteilungspegel von 56 dB(A) zu erwarten ist, wurde zusätzlich geprüft, ob durch die Umwandlung des Balkons in eine Loggia ein ausreichender Schutz von Schlafräumen bzw. zum Schlafen geeigneten Räumen möglich ist. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass

- unter Berücksichtigung eines Außenlärmpegels vor der Loggia von Lr,nachts = 57 dB(A) bei einer Verglasung der Loggia in der Schallschutzklasse SSK 1 von einem Innenpegel – bei geschlossenen Bauteilen der Loggia – von Li,nachts = 37- 39 dB(A) auszugehen ist.

  Damit wäre vor den zurückversetzten Wohnräumen auf der Südseite der Obergeschosse im Bauteil A eine ausreichende Minderung des Innenpegels gewährleistet. Bei ausreichend schallgedämmter hinterlüfteter Außenfassade ist somit auch für zum Schlafen geeignete Räume eine natürliche Lüftung über die Außenfassade möglich. Weitergehende Details sind dem Gutachten zu entnehmen.

Da für Teilbereiche des Plangebiets die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau) tags bzw. nachts überschritten werden, ist zum Schutz der Wohn- und Aufenthaltsräume gegenüber Verkehrslärm die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen zwingend erforderlich. Die untersuchten Bereiche werden den Lärmpegelbereichen III-VI gemäß DIN 4109 zugeordnet. Mit Blick auf den innerstädtischen Standort eines in weiten Teilen bebauten Stadtquartiers sind aktive Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen nicht umsetzbar, sodass die Lärmminderungsmaßnahmen als passive Schallschutzmaßnahmen über Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB planungsrechtlich gesichert werden. Die Festsetzungen berücksichtigen die konkrete Nutzungsverteilung im Planvorhaben in der

festgesetzten Art der baulichen Nutzung nach § 12 BauGB mit Ausschluss von Wohnungen in den Erdgeschossen der Gebäude sowie weitergehenden Verteilungsvorgaben für Büro- und Wohnnutzungen in den Obergeschossen (siehe Kapitel 6.2.1). Folgende Festsetzungen werden getroffen:

- Für die im Bebauungsplan als Lärmpegelbereich IV nach DIN 4109 gekennzeichneten Fassadenseiten oder Teile davon sind ab dem 1. Obergeschoss die Außenbauteile von Wohn- und Aufenthaltsräumen von Wohnungen mit einem erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maß (erf. R'w,res) von 40 dB und von Büroräumen und ähnliches mit einem erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maß (erf. R'w,res) von 35 dB zu errichten.

- Für die im Bebauungsplan als Lärmpegelbereich V nach DIN 4109 gekennzeichneten Fassadenseiten oder Teile davon sind ab dem 1. Obergeschoss die Außenbauteile von Wohn- und Aufenthaltsräumen von Wohnungen mit einem erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maß (erf. R'w,res) von 45 dB und von Büroräumen und ähnliches mit einem erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maß (erf. R'w,res) von 40 dB zu errichten.

- Für die im Bebauungsplan als Lärmpegelbereich VI nach DIN 4109 gekennzeichneten Fassadenseiten oder Teile davon sind ab dem 1. Obergeschoss die Außenbauteile von Wohn- und Aufenthaltsräumen von Wohnungen mit einem erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maß (erf. R'w,res) von 50 dB und von Büroräumen und ähnliches mit einem erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maß (erf. R'w,res) von 45 dB zu errichten.

- Für die im Bebauungsplan im Erdgeschoss des Teilbereichs Ⓑ zulässigen Dienstleistungen / Praxen / Büros sind die Außenbauteile von Büroräumen und ähnliches auf der Westseite des Gebäudes mit einem erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maß (erf. R'w,res) von 40 dB entsprechend dem Lärmpegelbereich V, auf der Nord- und Südseite des Gebäudes mit einem erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maß (erf. R'w,res) von 35 dB entsprechend dem Lärmpegelbereich IV und auf der Ostseite des Gebäudes mit einem erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maß (erf. R'w,res) von 30 dB entsprechend dem Lärmpegelbereich III nach DIN 4109 zu errichten.

- Die Seitenfronten von Außenwohnbereichen auf der Westseite des Gebäudes im Teilbereich Ⓐ und der Nord- und Südseite des Gebäudes im Teilbereich Ⓑ sind als geschlossenes Bauteil auszuführen.

Die für die gekennzeichneten Fassadenseiten oder Teile davon festgesetzten Lärmpegelbereiche dokumentieren den ‚worst-case' des erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maßes. Entsprechend der textlichen Festsetzung 1.26 – wonach durch Nachweis eines anerkannten Sachverständigen auch geringere Maßnahmen als die festgesetzten ausreichen – können bei einer weiteren Detailbewertung der Lärmpegelbereiche gemäß Anlage 9 des vorliegenden schalltechnischen Berichts in Teilen auch geringere Schalldämm-Maße Verwendung finden. Darüber hinaus wird mit der Festsetzung etwaigen Anpassungserfordernissen zur Ausgestaltung der Bauteile im weiteren Ausführungsprozess entsprochen.

Da das Bebauungskonzept für den Standort die festgesetzten Baugrenzen und Baulinien ausnutzt, genügt die Festsetzung der Lärmpegelbereiche entlang der Baugrenzen und Baulinien. Einer flächenhaften Darstellung von Lärmpegelbereichen bedarf es nicht.

Während der Nachtzeit sind an einzelnen Fassadenseiten Beurteilungspegel > 50 dB(A) zu erwarten. Da im Sinne der VDI-Richtlinie 2719 bei einem Beurteilungspegel > 50 dB(A) nachts kein gesundes Schlafen bei Fenstern in Kippstellung gewährleistet ist, sind in diesen Bereichen zusätzlich Festsetzungen zu schallgedämpften Lüftungseinrichtungen für Schlafräume und zum Schlafen geeigneten Räume (wie z. B. Kinderzimmer) zu treffen (siehe Anlage 8.2 / 8.4 des Gutachtens). Zur Sicherung der Belange wird festgesetzt, dass

- für die im Bebauungsplan als Lärmpegelbereich IV bis VI nach DIN 4109 gekennzeichneten Fassadenseiten oder Teile davon im Zusammenhang mit Fenstern von Schlafräumen bzw. zum Schlafen geeigneten Räumen schallgedämpfte Lüftungssysteme vorzusehen sind, die die Gesamtschalldämmung der Außenfassaden nicht verschlechtern.

FAZIT

Mit den getroffenen Festsetzungen zu Schallimmissionen ist eine Umsetzung des städtebaulich architektonischen Konzepts auch im Sinne der Lärmvorsorge möglich. Insgesamt sind in der Abwägung der vorgegebenen städtebaulichen Rahmenbedingungen und der Sicherung notwendiger Schallschutzmaßnahmen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet, gleichzeitig wird mit der Umsetzung des Konzepts der erforderlichen Neubelebung eines bisher brachliegenden innerstädtischen Grundstücks im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung entsprochen. Belange aus Schallimmissionen stehen der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 nicht entgegen.

6.7.2 Luftschadstoffimmissionen

Das Plangebiet ist nicht Bestandteil der im Luftreinhalteplan Münster vom 01. Juli 2014 für den innerstädtischen Bereich ausgewiesenen Umweltzone. Dies zeigt, dass aktuell keine lufthygienisch kritische Belastungssituation mit Grenzwertüberschreitungen vorliegt. Diese Einschätzung wird auch über ein Grobscreening des Umweltamtes der Stadt Münster bestätigt, wonach eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes von 40 µg/m³ Luft für Stickstoffdioxid (NO_2) im Jahresmittel und für Feinstaub (PM_{10}) mit einer maximal zulässigen Anzahl von Tagen (35) pro Jahr mit Tagesmittelwerten > 50 µg/m³ Luft für den Bereich nicht zu erwarten ist.

Weitergehende Untersuchungen der Luftqualität über ein Feinscreening sind nicht erforderlich, Belange aus Luftschadstoffimmissionen stehen der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 nicht entgegen.

6.8 Altlasten / Altstandorte

Im Altlasten-/ Verdachtsflächenkataster der Stadt Münster sind angrenzend zum Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 unterschiedliche Altlasten-/ Verdachtsflächen eingetragen.

So ist im östlichen Randbereich des Plangebiets die Parkplatzfläche nördlich des ehemaligen Empfangsgebäudes des Bahnhofs Hiltrup als Altlast-/ Verdachtsfläche 46 eingetragen. Auf der Parkplatzfläche wurden im Rahmen einer Kanalbaumaßnahme Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung durchgeführt. Diese zeigten Belastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen und polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen. Sanierungsarbeiten wurden bisher nur im Bereich der Kanaltrasse durchgeführt, weitere Maßnahmen sind auf der Fläche noch erforderlich. Die Altlast-/ Verdachtsfläche 46 wird gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB im Bebauungsplan als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, gekennzeichnet. Der Standort des ehemaligen Empfangsgebäudes selbst ist als historischer Altstandort 4018 (NHi2) eingetragen. Hierbei handelt es sich um ein ehemaliges Bahngelände. Hinweise auf Verunreinigungen liegen nicht vor.

Im Zusammenhang mit dem Erwerb des Vorhabengrundstücks durch den Vorhabenträger wurde im Jahr 2009 ein Gutachten[10] zur Überprüfung des Vorhabenbereichs auf mögliche Bodenbeeinträchtigungen in Vorbereitung des Rückbaus der damals noch bestehenden Gebäudesubstanz erstellt. Auf der Fläche befanden sich zwei Wohngebäude (Marktallee 90 und 92) sowie eine Tanzschule mit Gaststätte, Kegelbahn und Wohnungen (Marktallee 94-96). Die Gebäude sind zwischenzeitlich vollständig rückgebaut. Für die Grundstücke (Gemarkung Hiltrup, Flur 10, Flurstücke 735, 736, 737, 739, 1014, 1015, 1367, 1368, 1369 und 1390 tlw.) waren keine Altlast-/ Verdachtsflächen und keine schädlichen Bodenveränderungen bekannt. Als einzige Besonderheit war der vor ca. 20 Jahren aufgegebene Tennisplatz als typischer Ascheplatz zu nennen. Der ehemalige Spielbelag war bereits vollständig abgetragen worden.

Die Untersuchungen wurden in Form von Rammkernsondierungen am 21.09. / 19.11. und 24.11.2009 durchgeführt, insgesamt wurden zwei Kleinrammbohrungen auf dem Grundstück Marktallee 90 und zehn Rammkernsondierungen auf dem Grundstück der Landwirtschaftsverlag GmbH abgeteuft. Die Bodenaufschlüsse wurden hierbei bis in Tiefen von max. 6 m unter Geländeoberkante (GOK) erschlossen (weitergehende Details sind dem Gutachten zu entnehmen). Folgende Ergebnisse sind festzuhalten:

- Bei dem Gelände wurden Mutterboden (ca. 0,3 m) und seltene Oberflächenbefestigungen wie Betonsteinpflaster angetroffen. Unterlagernd wurden Auffüllungen bis etwa 0,4 m bis 2,0 m festgestellt. Die Auffüllungsbasis ist als sandig einzustufen und weist nur wenige Fremdstoffanteile (< 0,5 %) auf. Unterlagert werden die Auffüllungen von Sanden, Geschiebelehm, Geschiebemergel in heterogener Wechsellagerung und variierenden Festigkeiten.

  Grundwasser wurde zum Zeitpunkt der Probenahme zwischen 3,3 m und 1,1 m unter Gelände angetroffen.

- Die geologisch-technischen Feldarbeiten ergaben keine Hinweise auf flüchtige organische Verbindungen innerhalb der erschlossenen Bodenschichten, sodass auf die Entnahme von Bodenluftproben verzichtet werden konnte.

- Die organoleptische Ansprache der erschlossenen Bodenschichten ergab für den Auffüllungshorizont nur geringe Hinweise auf mögliche schädliche Verunreinigungen. Lediglich eine Sondierbohrung im Bereich des ehemaligen Tennisplatzes zeigte Hinweise auf mögliche Altbeläge des Tennisplatzes und wurde als Sonderprobe auf mögliche Beeinträchtigungen durch polychlorierte Dibenzodioxine/- furane (PCDD/DF) überprüft. Da bei den übrigen Proben nur ein geringer Fremdstoffanteil innerhalb des Auffüllungshorizontes vorlag, sind drei Bodenmischproben aus den Auffüllungshorizonten gebildet worden und auf relevante Schadstoffe im Feststoff und wässrigem Auszug überprüft worden. Der Verdacht auf belastetes Kieselrot konnte ausgeräumt werden (Bohrung KRB 10). Auf Untersuchungen des geogenen Bodenhorizontes wurde aufgrund des unauffälligen Befundes verzichtet.

- Die physikalisch-chemischen Untersuchungen der Bodenproben aus dem Feststoff ergaben durchweg nur sehr geringe, unauffällige Parameter-Gehalte, die eine Gefährdung der unterschiedlichen Schutzgüter, insbesondere des Grundwassers nicht besorgen lassen.

  Die physikalisch-chemischen Untersuchungen aus dem wässrigen Auszug bestätigen den unauffälligen Befund und zeigen auch hier keine Hinweise auf erhöhte Schadstoffmobilität.

[10] Gutachten zu den Ergebnissen der Bodenuntersuchung (Altlastenerkundung) - Verbrauchermarkt Marktallee 90-96, Münster-Hiltrup, UMWELTLABOR ACB GmbH Münster, Stand 03. Dezember 2009

- Zur Beurteilung der mit Umsetzung des Planvorhabens anfallenden Aushubmaterialien wurden die Auffüllungshorizonte zu einer Mischprobe zusammengefasst und auf die Schadstoffparameter der LAGA-Richtlinie überprüft. Aufgrund der ermittelten Parametergehalte (Glühverlust im Feststoff und Metalle / Schwermetalle im Eluat) sind die Auffüllungen als gering belastet einzustufen und entsprechen den Einbaukriterien der LAGA-Richtlinie Boden (2004) für Z 1.1 bzw. Z 1.2-Material. Der geogene Bodenhorizont kann als unbelastet eingestuft werden (LAGA-Richtlinie Boden, 2004, Z 0).

Im südöstlichen Bereich des Vorhabengrundstücks, im Eckbereich des Bahnhofsvorplatzes zur westlichen Bergiusstraße, befand sich vermutlich ehemals eine Eigenverbrauchertankanlage mit unterirdischem Lagerbehälter, welche bereits 1938 genehmigt wurde. Verunreinigungen des Erdreichs wurden auch in dem Bereich nicht festgestellt (Bohrung KRB 9).

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse sind laut Gutachter ergänzende physikalisch-chemische Untersuchungen oder Probenahmen auf der Fläche nicht erforderlich. Aus gutachterlicher Sicht ist auf dem Vorhabengrundstück die Errichtung von unterkellerten oder nicht unterkellerten Gebäuden sowie die Lagerung oder der Verkauf von Food- und Non-Food-Produkten uneingeschränkt möglich. Belange aus Altlasten / Altstandorten stehen der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 nicht entgegen.

6.9 Denkmalschutz / Archäologie

Baudenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW sind im Plangebiet nicht vorhanden. Östlich unmittelbar angrenzend liegt das als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Münster eingetragene Empfangsgebäude Bahnhof Hiltrup (Bergiusstraße 15), in dessen Umgebung das Denkmalschutzgesetz besondere Rücksichtnahme fordert. Dem wird mit den Festsetzungen des Bebauungsplans Rechnung getragen.

Bei Bodeneingriffen in einer über Jahrhunderte hinweg besiedelten Kulturlandschaft können jederzeit archäologische Funde und Befunde auftreten sowie neue Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, Mauern, Einzelfunde aber auch Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Dies gilt insbesondere auch für die südliche Ortsrandlage von Hiltrup und das Plangebiet sowie dessen nähere Umgebung, in der zahlreiche archäologische Fundstellen unterschiedlicher Zeitstellung bekannt sind.

Den Umgang mit Bodendenkmälern und das Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern regelt das Denkmalschutzgesetz. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

6.10 Artenschutz

Bei allen genehmigungspflichtigen Planungs- und Zulassungsverfahren sind die Artenschutzbelange entsprechend den europäischen Bestimmungen im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung zu betrachten (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 vom 22.12.2010).

Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 umfasst ein größtenteils brachliegendes, innerstädtisches Grundstück sowie die östlich angrenzenden Verkehrsflächen, die hauptsächlich durch die Buswende- und Stellplatzanlagen geprägt sind. Mit Umsetzung der Entwicklungsziele ist eine vollständige Umstrukturierung des Bahnhofsbereichs / Plangebiets verbunden. Der Geltungsbereich ist komplett unbebaut. Größere Grünflächen kommen im Plangebiet nicht vor, jedoch sind Grünstrukturen in Form ruderaler Krautfluren vorhanden, die im Zuge der Errichtung der geplanten Vorhabennutzungen / Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen vollständig entfernt werden müssen.

Zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange wurde am 24.05.2013 eine Begehung des Vorhabengrundstücks durchgeführt. Das Plangebiet stellte sich dabei als Brachfläche dar, die von größtenteils kahlen Schotterflächen, einem Hügel geschleuderten Bauschuttes, einer flachen Grube mit Oberflächenwasser infolge von Niederschlägen und einigen kleinen Resten ehemaliger Vegetation gekennzeichnet ist. Es befinden sich keinerlei Bäume auf dem Vorhabengrundstück, die krautigen Pflanzen gehören zu der spontan auf solchen Brachflächen aufgehenden Ruderalvegetation und erhalten keinerlei Elemente, die unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten Bedeutung haben. Laut gutachterlicher Stellungnahme[11] ist das Vorhabengrundstück weder aktuell von planungsrelevanten Tierarten besiedelt noch gibt es Strukturen, die potentiell von entsprechenden planungsrelevanten Tierarten besiedelt werden könnten. Vor dem Hintergrund der gutachterlichen Ergebnisse sind eine weitergehende artenschutzrechtliche Prüfung sowie weitergehende faunistische Untersuchungen nicht erforderlich.

Im Bereich der Bäume am Busbahnhof ist das Vorkommen europäischer Brutvogelarten grundsätzlich nicht auszuschließen. Zur Sicherung der Artenschutzbelange wird daher ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, dass die Rodung von Gehölzen grundsätzlich außerhalb des Brutzeitraumes vorzunehmen ist.

Belange des Artenschutzes stehen einer Umsetzung der Entwicklungsziele des Bebauungsplans Nr. 543 nicht entgegen.

7 Flächenbilanz

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 ergibt sich folgende Flächenbilanz:

Flächen nach Nutzung	**Größe in ha**	**%**
Vorhabenbereich (§ 12 BauGB)	1,00 ha	71,4 %
Öffentliche Verkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)	0,4 ha	28,6 %
Gesamtflächen	1,4 ha	100,0 %

Tabelle 1: Flächenbilanz

8 Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht

8.1 Rahmen der Umweltprüfung

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 543 wird als Vollverfahren mit einer vollständigen Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt (siehe Kapitel 1.1). Im Rahmen der Umweltprüfung werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen aus der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ermittelt und in einem Umweltbericht, der den Anforderungen der Anlage zum BauGB zu entsprechen hat, beschrieben und bewertet.

Die Beurteilung des Planvorhabens erfolgt unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen im Sinne des § 3 c Abs. 1 UVPG. Aufgrund der bestehenden planungsrechtlichen Situation über den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 424 mit einer weitgehenden Versiegelung der Plangrundstücke aus der Entwicklung des Plangebiets zu einem gemischtgenutzten Handels- und Dienstleistungsstandort und der

[11] Artenschutzrechtliche Prüfung des Grundstückes Marktallee der Fa. L. Stroetmann in Münster Hiltrup – Stellungnahme zur Besiedlung durch planungsrelevante Tierarten, Friedrich Pfeifer, Mühlenweg 38, 48683 Ahaus, Stand 18.06.2013

Rodung einer älteren Baumgruppe am Busbahnhof sind die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens bereits heute größtenteils zulässig.

8.2 Kurzdarstellung der Planung

Die Stadt Münster beabsichtigt im Stadtteil Hiltrup im Bereich Glasuritstraße / Osttor / Bergiusstraße eine mehrgeschossige Bebauung mit großflächigem Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnungen zu errichten. Hierfür ist die Neuaufstellung des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 424 durch den vorliegenden Bebauungsplan Nr. 543 erforderlich.

Ziel der Planung ist es, durch die Errichtung zweier Hauptbaukörper mit südlich angrenzenden Stellplätzen, eine Neuordnung der bestehenden städtebaulichen Situation zu schaffen. Hierbei wird in einem eingeschossigen Gebäude (Baukörper A) ein großflächiger Lebensmittel-Vollsortimenter angesiedelt. In zwei punktuellen Aufbauten auf diesem Baukörper, die bis zu drei zusätzliche Geschosse aufweisen, sind ca. 12 Wohneinheiten vorgesehen. Der Baukörper B soll als dreigeschossiger Wohn- und Geschäftsriegel entlang der Glasuritstraße ausgebildet werden. Nur im zweiten Obergeschoss sind Wohnungen (5 Wohneinheiten) geplant. Die unteren beiden Geschosse sind Einzelhandel, Dienstleistungen und Büros überlassen.

Neben einer Tiefgarage für die Wohn- und Büronutzung (40 Stellplätze) sind auch zusätzlich rd. 114 Stellplätze als oberirdischer Kundenparkplatz vorgesehen.

Die Abgrenzung des Plangebiets bezieht auch öffentliche Verkehrsflächen mit ein. Die Eigentumsregelungen werden über separate Verträge gehandhabt.

Zusätzlich zum vorliegenden Vorhaben sind auch umfassende Umstrukturierungen im Bereich des angrenzenden Bahnhofs Hiltrup geplant. Als Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen der Stadt Münster sind sie nicht Bestandteil der Vorhabenplanung, im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung wird jedoch der Bereich der geplanten Buswendeanlage im direkten räumlichen Übergang des Planvorhabens zum östlich angrenzenden Bahnhof Hiltrup als sogenannter Anpassungsbereich in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans einbezogen.

8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

8.3.1 Fachgesetze

Von den Umweltschutzzielen in Fachgesetzen und –plänen sind für den vorliegenden Bebauungsplan neben den Umweltschutzzielen im Baugesetzbuch im Wesentlichen folgende relevant und zu berücksichtigen (in der jeweils aktuellen Fassung):

Schutzgut	fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes
Menschen / Gesundheit Luft / Klima	- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) - Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) - DIN 18005, Teil 1 (technisches Regelwerk) - Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV)
Tiere und Pflanzen / biologische Vielfalt / Landschaft	- Bundesnaturschutzgesetz i. V. m. FFH-Richtlinie - (Richtlinie 2006/43/EG), Landschaftsgesetz - Landschaftsgesetz NRW
Boden	- Bundes-/ Landesbodenschutzgesetz
Wasser	- Wasserhaushaltsgesetz, Landeswassergesetz NRW
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	- Denkmalschutzgesetz NRW

Tabelle 2: Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Die Art und Weise, wie die damit verbundenen Ziele im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt werden, wird jeweils bei den einzelnen Schutzgütern dargelegt.

8.3.2 Fachplanungen

Die Auswertung des Umweltkatasters der Stadt Münster hat ergeben, dass das Plangebiet im Innenbereich der Stadt Münster liegt. Vorgaben durch Landschaftspläne sind daher nicht gegeben.

Sonstige Schutzgebietsfestsetzungen liegen für das Plangebiet nicht vor. Das nächstgelegene Schutzgebiet (Geschütztes Biotop) ist ein stehendes Binnengewässer (GB-4011-172) ca. 500 m südwestlich des Plangebiets.

8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

8.4.1 Mensch

Nutzungsstruktur

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 424 aus dem Jahr 2002 setzt für den Planbereich eine bauliche Nutzung als Kerngebiet (MK) fest. Eine Umsetzung der Planung erfolgte bisher nicht, das Grundstück stellt sich aktuell als Brache und Bauerwartungsland dar. Das Plangebiet ist dem direkten Umfeld des Bahnhofes Hiltrup zuzuordnen und liegt innerhalb einer Gemengelage verschiedener innerstädtischer Nutzungen, die teils durch Gewerbe und teils durch Wohnen geprägt sind. Durch Bahnhof und Bushaltestelle sowie auch aufgrund des unweit gelegenen Schulzentrums Hiltrup besteht eine recht hohe Passantenfrequenz im Gebiet.

Über das Planvorhaben sollen ein Lebensmittelmarkt mit ergänzenden Läden sowie Dienstleistungs-, Praxen / Büro- und Wohnnutzungen etabliert werden. Durch Festsetzungen zu maximal zulässigen Verkaufsflächengrößen und sortimentsbezogenen maximalen Verkaufsflächenanteilen wird die Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzungen auf die bestehenden Einrichtungen im zentralen Versorgungsbereich sowie auf andere Versorgungsbereiche der Stadt Münster sichergestellt. Über die sogenannte Passarelle sowie einen entlang der Nordgrenze des Plangebietes geführten Fuß- und Radweg werden neue Wegebeziehungen zwischen Marktallee und Bahnhofsbereich bereitgestellt. Neben der

Vorhabenplanung ist zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im östlichen Planbereich im Umfeld des Bahnhofs Hiltrup die Neuerrichtung der Buswendeanlage mit integrierter P+R-Anlage sowie im Süden der Ausbau und Erweiterung des vorhandenen P+R-Parkplatzes (außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans) geplant.

Lärm

Der Vorhabenstandort wird im Lärmaktionsplan der Stadt Münster als lärmvorbelastet eingestuft, wobei vor allem der Verkehr auf den Straßen Marktallee und Glasuritstraße zu Immissionen beiträgt. Hinzu kommen Lärmemissionen des Bahnverkehrs sowie angrenzender Gewerbebetriebe.

Zur Überprüfung der immissionsschutzfachlichen Verträglichkeit der geplanten Nutzungen wurde ein schalltechnischer Bericht erstellt. Dieser beschreibt und bewertet die bestehenden Vorbelastungen sowie die aus dem Planvorhaben und den städtischen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zu erwartenden Lärmemissionen und leitet notwendige Lärmschutzmaßnahmen ab (Ingenieurgesellschaft Zech 2014). Als schutzbedürftig sind besonders die künftig im Plangebiet in den Obergeschossen zulässigen Wohnnutzungen zu bewerten (Schutzanspruch als Kerngebiet) sowie die bestehenden Wohn- und Mischgebiete an der Glasurit- und Bergiusstraße.

Gewerbelärm:

Das Vorhaben ist mit betriebsbedingten Lärmemissionen durch Kunden-, Mitarbeiter- und Zulieferverkehr im Bereich der plangebietsinternen Verkehrsflächen und der Tiefgarage, durch die Nutzung von Einkaufswagen sowie durch den Betrieb von klima- und lüftungstechnischen Anlagen verbunden.

Mit Einhaltung von Lärmminderungsmaßnahmen zum Betrieb der Einzelhandelsnutzungen sowie über Festsetzungen zur Lage und Ausgestaltung der Anlieferzonen und Tiefgarage ist ein Einhalten der lärmschutzrelevanten Richtwerte der TA Lärm sichergestellt. Tatsächlich ist – mit Ausnahme eines Punktes an der Ostfassade des Gebäudeteils B sowie am Immissionspunkt IP 01b (Bergiusstraße 2) – eine Unterschreitung der Richtwerte um mindestens 6 dB(A) gegeben, womit trotz der Gewerbelärmvorbelastung eine unzulässige Lärmzusatzbelastung durch das Vorhaben nicht zu konstatieren ist. Nach weitergehender Prüfung der Gewerbelärmvorbelastung an den benannten Ausnahmepunkten sind jedoch auch hier keine unzulässigen Geräuscheinwirkungen zu verzeichnen. Die Lärmminderungsmaßnahmen werden als planungsrechtliche Festsetzungen bzw. Hinweise zum bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren gesichert. Auch bei der Bewertung der Spitzenpegel sind unzulässige Lärmeinwirkungen nicht zu erwarten.

Lärm durch vorhabenbedingten Mehrverkehr auf öffentlichen Straßen:

Die Gegenüberstellung von Prognose-Nullfall 2025 und Prognose-Planfall 2025 zeigt, dass an der Bergiusstraße zwar eine Erhöhung um mehr als 3 dB(A) tags möglich ist, insgesamt werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV jedoch unterschritten. An den Immissionspunkten an der Max-Winkelmann-Straße, an denen der Immissionsgrenzwert nachts überschritten wird, ist von einer relevanten Erhöhung durch den anlagenbezogenen Mehrverkehr nicht auszugehen, da hier deutliche Vorbelastungen existieren. Somit ist an keiner Stelle eine unzulässige Verkehrslärmeinwirkung im Sinne der Nr. 7.4 der TA Lärm durch den anlagenbezogenen Mehrverkehr zu verzeichnen.

Verkehrslärm im Plangebiet:

Die Ausgangsdaten für die Verkehrslärmsituation im Plangebiet (Situation 2013 sowie Prognose-Nullfall 2025) basieren auf der Verkehrsuntersuchung der Stadt Münster (Stand Juni 2013), die Daten zum Prognose-Planfall 2025 wurden von der Ingenieurgesellschaft nts mbH ermittelt (Stand 14.11.2013). Als Lärmemittenten wurden der PKW-Verkehr auf Straßen und Stellplätzen sowie auch der Bus- und Bahnverkehr in die Betrachtung einbezogen.

Im Bereich der geplanten Außenwohnbereiche (Dachterrassen, Balkone Bauteil A und B) kann von einer Einhaltung des schalltechnischen Orientierungswertes tags der DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau) für Kerngebiete ausgegangen werden. Damit ist die Voraussetzung für die Zulässigkeit dieser Außenwohnbereiche grundsätzlich gegeben. An den Fassaden liegen jedoch tags und nachts zum Teil deutliche Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte vor. Die untersuchten Bereiche werden den Lärmpegelbereichen III-VI gemäß DIN 4109 zugeordnet. Zum Schutz der Wohn- und Aufenthaltsräume gegenüber Verkehrslärm ist daher die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen zwingend erforderlich. Die Sicherung erfolgt über die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen. Aktive Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen sind mit Blick auf den innerstädtischen Standort eines in weiten Teilen bebauten Stadtquartiers nicht umsetzbar. Die passiven Schallschutzmaßnahmen umfassen die Festsetzung von erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maßen (erf. R'w,res) der Außenbauteile von schützenswerten Nutzungen entsprechend den Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109 sowie den Einbau schallgedämpfter Lüftungseinrichtungen für Fenster von Schlafräumen.

Mit den getroffenen Festsetzungen zu Schallimmissionen ist eine Umsetzung des städtebaulich architektonischen Konzepts auch im Sinne der Lärmvorsorge möglich. Weitergehende Details sind dem Kapitel 6.7.1 sowie dem schalltechnischen Bericht zu entnehmen.

Luftschadstoffe

Die Belastung durch Partikel (PM_{10}) und auch die Belastung durch Stickstoffdioxid (NO_2) entlang von Marktallee und Glasuritstraße sind gemäß dem Umweltkataster der Stadt Münster mit Werten unter 28 µg/m³ als durchschnittlich für städtische Räume zu bewerten. Die gemäß 39. BImSchV einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte (NO_2: 40 µg/m³ im Jahresmittel; PM_{10}: 40 µg/m³ im Jahresmittel und maximal 35 Tage pro Jahr mit Tagesmittelwerten über 50 µg/m³) werden nicht erreicht. Das Plangebiet ist daher nicht Bestandteil der im Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Münster (2014) für den innerstädtischen Bereich ausgewiesenen Umweltzone.

Die maßnahmebedingten zusätzlichen Emissionen aus Kunden-/ Anliegerverkehren und Kfz- und ÖPNV-Verkehren im Bahnhofsumfeld werden nicht maßgeblich zu einer Erhöhung der Hintergrundbelastung im Plangebiet beitragen. Eine Überschreitung der Grenzwerte ist damit auch künftig nicht zu erwarten.

Elektromagnetische Felder

Die magnetischen Felder entlang der östlich gelegenen elektrifizierten Bahnstrecke dürften bereits in unmittelbarer Nähe des Gleisfeldes deutlich unterhalb des relevanten Grenzwertes der 26. BImSchV (i. d. F. vom 14.08.2013) liegen. Erst recht gilt dies für die Flächen des Plangebietes, die alle zum Gleisfeld Mindestabstände von 20 m aufweisen.

Die Mobilfunksendeanlage jenseits der Bahnlinie liegt in einem Abstand von etwa 60 Metern vom Plangebiet. In der Regel liegt der vorsorglich einzuhaltende Sicherheitsabstand zu einer solchen Anlage zwischen 1 und 10 Metern. Für das Plangebiet sind nach derzeitigem Stand des Wissens daher keine gesundheitsschädlichen Auswirkungen durch die hochfrequenten elektromagnetischen Felder der genannten Anlage zu erwarten.

Erschütterungen

Entlang der östlichen Plangebietsgrenze sind im Zusammenhang mit dem Zugverkehr Erschütterungen möglich. Dadurch bedingte Belästigungen oder Schäden an der Bausubstanz sind nicht bekannt und auch unwahrscheinlich.

Verkehr

Die Ausgangsdaten für die Bewertung der Verkehrssituation im Plangebiet (Situation 2013 sowie Prognose-Nullfall 2025) sind der Verkehrsuntersuchung der Stadt Münster (Stand Juni 2013) zu entnehmen. Die angrenzenden Straßen Marktallee und Glasuritstraße gehören demnach im Stadtgebiet von Münster zu den Verkehrswegen mit vergleichsweise geringer Verkehrsbelastung. Der Luftqualitätsplan von 2009 weist für sie eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von maximal 15.000 Kfz / 24h aus (Bezugsjahr 2006). Diese Größenordnung wurde durch Verkehrszählungen im Frühjahr 2013 bestätigt (14.400 DTV_W an der Straße Osttor). Bis zum Jahr 2025 wird dem allgemeinen Trend folgend eine leichte Zunahme prognostiziert, die im Prognose-Nullfall entlang der Straße Osttor eine Fahrzeugmenge von etwa 15.200 DTV_W erwarten lässt.

Ergänzend zu den Verkehrsdaten der Stadt Münster ist gemäß der Analyse der Ingenieurgesellschaft nts mbH im Vorhabenbereich mit einer zusätzlichen Verkehrserzeugung von maximal 2.066 Kfz / Tag zu rechnen. Davon verteilen sich etwa 70 % über die Glasuritstraße nach Norden und 30 % über die Glasuritstraße nach Süden. Die zusätzlichen Verkehre können über das vorhandene Straßennetz problemlos abgewickelt werden. Auch der vornehmlich belastete Knotenpunkt Osttor / Glasuritstraße weist die erforderlichen Kapazitäten auf. Bei Planung des Endausbaus der Bergiusstraße sind die zusätzlichen Verkehre bereits berücksichtigt.

Der Parksuchverkehr wird sich aufgrund der im Plangebiet zukünftig ausgewiesenen öffentlichen Stellplätze aus den Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nicht auf umliegende Stadtviertel erstrecken. Negative Auswirkungen auf die Parkplatzsituation für die Anlieger sind nicht zu erwarten.

Erholung

Das Plangebiet hat als innerstädtische Brachfläche ohne erholungsbedeutsame Teilstrukturen derzeit keinerlei Freizeit- und Erholungsfunktion, Grün- und Spielflächen kommen im Plangebiet und in direkter Umgebung nicht vor. Mit Beibehaltung und Neuschaffung von Wegeverbindungen ist eine Vernetzung des Plangebietes mit umliegenden erholungsbedeutsamen Bereichen (ÖPNV, Tennishalle jenseits der Bahnlinie, Spielplatz zwischen Glasuritstraße und Hanses-Ketteler-Straße) weiterhin gegeben und wird sogar verbessert. Die Aufenthaltsqualität im Plangebiet selbst wird durch eine entsprechende Infrastruktur (Außensitzplätze) sowie über grünordnerische Maßnahmen optimiert.

8.4.2 Pflanzen und Tiere / Biologische Vielfalt

Das Plangebiet umfasst ein innerstädtisches, von Abgrabungsflächen und Halden aus Schotter, Sand und Bauschutt geprägtes Brachegrundstück sowie versiegelte Verkehrsflächen im Umfeld des Bahnhofes Hiltrup. Ehemals im Plangebiet vorkommende und im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 424 als zu erhalten festgesetzte Bäume im Bereich der Brache sind nicht mehr vorhanden. Wertgebende Strukturen kommen lediglich in Gestalt von drei älteren Kastanien westlich und von acht älteren Linden östlich des heutigen Busbahnhofes vor, zudem stocken entlang der Marktallee einige jüngere Straßenbäume. Die Brachflächen sind teilweise mit ruderaler Krautvegetation und vereinzelten jungen Pioniergehölzen bedeckt.

Mit der Umsetzung des Vorhabens ist für den Vorhabenbereich ein vollständiger Verlust der vorhandenen Vegetationsflächen und Gehölze verbunden. Eine Betroffenheit seltener und / oder geschützter Arten oder Biotope ist jedoch nicht zu erwarten (vgl. Kapitel 6.10). Durch die Beachtung der gesetzlich vorgeschriebenen Rodungsfrist (keine Gehölzentnahmen zwischen dem 01.03. und dem 30.09.) für Gehölze können zudem Eingriffe in das Brutgeschehen möglicherweise vorkommender Brutvögel vermieden werden. Relevante Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tierwelt sind mit Umsetzung der geplanten Maßnahmen nicht verbunden.

Im Zuge der Umsetzung sind einige Bäume an der Glasuritstraße betroffen. Insgesamt handelt es sich um drei vorhandene Bäume, die hier überplant werden. Der rechtskräftige Bebauungsplan sieht jedoch vier Bäume an dieser Stelle vor. Der Ausfall dieser Bäume ist durch Ersatzpflanzungen an anderer Stelle, z. B. auf der neu anzulegenden Stellplatzfläche im Bereich der Buswendeanlage zu kompensieren.

Die Überbauung ruderaler Vegetationsflächen sowie die Rodung der drei Kastanien sind bereits durch den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 424 vorgesehen und planungsrechtlich zulässig. Die Linden am Bahnhof Hiltrup waren bisher jedoch als zu erhalten festgesetzt. Da ein Erhalt mit Umsetzung der geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Umfeld des Bahnhofs abschließend nicht gesichert werden kann, entfällt die Erhaltungsfestsetzung für die Linden. Es sind jedoch im direkten Umfeld Ersatzpflanzungen geplant.

Zur Sicherung einer grünordnerischen Gestaltungsqualität im Vorhabenbereich und als Ersatz für die zu rodenden Gehölze werden im Bebauungsplan Festsetzungen zur Begrünung von Dachflächen (Hauptdach im Teilbereich A), zur Anpflanzung von Einzelbäumen (9 Exemplare innerhalb des Vorhabenbereichs und weitere 5 Bäume im östlichen Bereich des Plangebietes vor dem Bahnhof) sowie zur Anlage eines bepflanzten Grünstreifens für Gehölzpflanzungen bzw. Heckenpflanzungen getroffen (zwischen Teilbereich A und öffentlichem Fuß- und Radweg im Norden sowie entlang der Passarelle).

Schutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen. Das nächstgelegene Schutzgebiet ist ein gemäß § 30 BNatSchG geschütztes Biotop in einer Entfernung von ca. 500 m südwestlich des Plangebiets. Hierbei handelt es sich um ein stehendes Binnengewässer (GB-4011-172).

Natura 2000-Gebiete sind in einem auswirkungsrelevanten Bereich nicht vorhanden. Südwestlich des Plangebiets befindet sich das FFH-Gebiet „Davert“ (DE-411-302) in einem Abstand von ca. 2,6 km. Aufgrund der großen Entfernung und der vorgesehenen gleichartigen Nutzung innerhalb des Plangebiets können Verschlechterungen des FFH-Gebiets durch die Planung ausgeschlossen werden.

8.4.3 Boden

Boden

Gemäß dem Umweltkataster der Stadt Münster kamen im Plangebiet ursprünglich Stauwasserböden wie Podsol-Pseudogley und Pseudogley vor, besonders schutzwürdige Bodenausprägungen waren dabei jedoch auch damals nicht vorhanden. Mittlerweile sind die Böden des Plangebiets deutlich durch Abgrabungen bzw. Auffüllungen sowie (im Bereich der Straßen) durch Versiegelung geprägt. Die Auffüllungen weisen Stärken zwischen 0,4 und 2,0 m auf, sind als überwiegend sandig einzustufen und weisen nur geringe Fremdstoffanteile auf. Unterlagert werden die Auffüllungen von Sand, Geschiebelehm und Geschiebemergel in heterogener Wechsellagerung. Aufgrund des hohen Überformungsgrades ist den Böden aus bodenökologischer Sicht ein eher geringer Wert zuzusprechen (anthropogene Böden mit deutlichem Veränderungsgrad).

Mit dem Vorhaben geht eine nahezu vollständige Versiegelung des Plangebietes einher. Dies bedeutet eine nahezu vollständige Überformung der noch verbliebenen Bodenfunktionen im

Gebiet. Gegenüber der rechtskräftigen Planung des Bebauungsplans Nr. 424 mit einer Grundflächenzahl von 0,8 und den dort festgesetzten Verkehrsflächen ist ein zusätzlicher Versiegelungsanteil von etwa 10 % (GRZ künftig 1,0) zu erwarten. Aufgrund der Vorbelastung des Standorts und da es sich um eine Planung im Innenbereich handelt entspricht das Vorhaben trotz des hohen Versiegelungsanteils insgesamt den Vorgaben der Bodenschutzklausel des § 1 a Abs. 2 BauGB.

Altlasten

Nördlich des Bahnhofgebäudes liegt eine im Altlast-/ Verdachtsflächenkataster als 'schädliche Bodenveränderung' klassifizierte Fläche (lfd. Nr. 46), die in geringen Teilen als festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche vom Bebauungsplan überlagert wird. Gemäß einer Gefährdungsabschätzung im Rahmen einer Kanalbaumaßnahme sind dort Belastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) vorhanden. Sanierungsarbeiten wurden bisher nur im Bereich der Kanaltrasse durchgeführt. Weitere Maßnahmen sind auf der Fläche noch erforderlich. Die Altlast-/ Verdachtsfläche 46 wird gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB im Bebauungsplan gekennzeichnet. Der Bereich des Bahnhofgebäudes selber ist im Altlastenkataster als historischer Altstandort verzeichnet (lfd. Nr. 4018), auch hier finden sich kleinflächig Überlagerungen mit der Verkehrsflächenfestsetzung im Bebauungsplan. Hinweise auf Verunreinigungen liegen nicht vor.

Im südöstlichen Bereich der heutigen Buswendeanlage auf dem zukünftigen Vorhabengrundstück existierte ehemals ein Altlastenverdacht, da dort der Standort einer ehemaligen Eigenverbraucher-Tankanlage mit unterirdischem Lagerbehälter vermutet wurde. Eine Altlastenerkundung der Umweltlabor ACB GmbH (2009) fand dort jedoch keine Verunreinigungen des Erdreichs vor (Bohrung KRB 9). Auch der Verdacht, dass im Bereich eines ehemaligen Tennisplatzes belastetes Kieselrot als Rest des ehemaligen Spielbelags vorkomme, konnte im Rahmen der Altlastenerkundung ausgeräumt werden (Bohrung KRB 10). Beide Standorte sind im Bebauungsplanverfahren daher nicht weiter zu berücksichtigen.

Kampfmittel

Hinweise auf eine Kampfmittelbelastung liegen derzeit nicht vor. Sollten während der Bauarbeiten Kampfmittel gefunden werden, so sind die Bauarbeiten einzustellen und es ist unverzüglich die Feuerwehr der Stadt Münster zu verständigen.

8.4.4 Wasser

Das Plangebiet weist keine Oberflächengewässer auf. Erst in einem Abstand von etwa 200 Metern liegt im Osten der Dortmund-Ems-Kanal. Der Grundwasserleiter besteht gemäß dem Umweltkataster der Stadt Münster aus Sand. Das Grundwasser fließt in südöstliche Richtung den Vorflutern Emmerbach und Werse zu. Die Grundwasserneubildung liegt im Plangebiet zwischen 200 und 300 mm / Jahr. Daten zum höchsten zu erwartenden Grundwasserstand liegen nicht vor, im Rahmen der Altlastenerkundung wurde Grundwasser in Tiefen zwischen 1,1 und 3,3 m unter GOK angetroffen. Wasserschutzgebiete, Trinkwasserschutzzonen, Polder- oder Überschwemmungsgebiete werden von der Planung nicht berührt.

Mit Umsetzung des Planvorhabens ist gegenüber der aktuellen Situation eine Verringerung der Grundwasserneubildung verbunden, da Oberflächenwasser künftig in das Kanalnetz eingespeist wird. Gegenüber dem bestehenden Planungsrecht kommt es nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Grundwasser, da dort ebenfalls eine weitgehende Versiegelung mit Einspeisung des Oberflächenwassers in das Kanalnetz vorgesehen ist.

8.4.5 Klima / Luft

Die Klimafunktionskarte der Stadt Münster weist das Plangebiet als Teil des stark verdichteten Siedlungsbereichs aus. Belüftungskorridore, Kaltluftentstehungsgebiete oder -leitbahnen sind gemäß Darstellung des Umweltkatasters der Stadt Münster im Plangebiet und in der näheren Umgebung nicht vorhanden. Auch der Grünordnungsplan weist das Plangebiet als Siedlungsbereich aus.

Mit Umsetzung des Planvorhabens ist gegenüber dem tatsächlichen, wie auch gegenüber dem gemäß bestehendem Planungsrecht des Bebauungsplans Nr. 424 zulässigen Zustand der Fläche keine Verschlechterung der klimatischen oder lufthygienischen Situation verbunden. Über grünordnerische Festsetzungen zu Dachbegrünungen und Gehölzpflanzungen, die dem § 1 a Abs. 5 BauGB Rechnung tragen, werden im Gebiet Grünstrukturen etabliert. Nach entsprechender Entwicklungszeit können diese zumindest kleinräumig zur Verbesserung des Kleinklimas beitragen. Insgesamt verbleibt das Plangebiet Teil der innerstädtischen Wärmeinsel. In der Ausführungsplanung sind die ökologischen Baustandards der Stadt Münster sowie die Vorgaben zur Vermeidung bestimmter Baustoffe (z. B. Tropenholz) einzuhalten und über den Durchführungsvertrag zu sichern. Es entstehen jedoch keine zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut (siehe auch Kapitel 8.4.1).

8.4.6 Landschaft / Ortsbild

Das Ortsbild ist durch die innerstädtische Lage im Ortsteil Hiltrup geprägt. So ist der übergeordnete Planbereich im Süden und Westen von kerngebietstypischen Neubauten umgeben, nur östlich existieren mit dem Bahnhofskomplex noch Strukturen historischen Charakters. Nördlich grenzen offene Verkehrsflächen von Marktallee und der Straße Osttor an. Ortsbildprägende Grünstrukturen sind lediglich in Gestalt einer alten Lindenreihe entlang des Bahnhofsgebäudes anzutreffen. Der ehemals im Bereich des Plangebiets vorhandene teilweise alte Gehölzbestand wurde bereits vor Jahren gerodet. Eine Zuordnung zu einem Grünsystem aus dem Grünordnungsplan der Stadt Münster besteht nicht. Das Plangebiet ist als Siedlungsfläche erfasst.

Mit den Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzungen und zur zulässigen Höhe der baulichen Anlagen werden die Entwicklungsziele für den Standort entsprechend dem Ergebnis des begrenzten Architektenwettbewerbs 2012 hinsichtlich Anordnung, Lage und Kubatur der Gebäude planungsrechtlich gesichert und somit eine maßstäbliche und funktionale Einpassung der Vorhabenbebauung in die bestehende Stadtstruktur gewährleistet. Zudem werden im rechtkräftigen Bebauungsplan Nr. 424 bereits Höhenfestsetzungen von bis zu 18 m getroffen, die von der vorliegenden Planung nicht überschritten, sondern mit max. 17 m festgesetzte Höhe für das Baufeld IV unterschritten wird. Alle weiteren Höhenfestsetzungen liegen ebenfalls deutlich darunter, sodass keine zusätzlichen Beeinträchtigungen über das bisher bereits zulässige Maß für das Ortsbild entstehen.

Ein Erhalt der Linden im Umfeld des Bahnhofs ist voraussichtlich nicht möglich, es erfolgen Neupflanzungen, die nach entsprechender Entwicklungszeit hier wieder Begrünungsfunktionen übernehmen werden.

8.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Baudenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW sind im Plangebiet nicht vorhanden. Östlich unmittelbar angrenzend liegt das als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Münster eingetragene Empfangsgebäude Bahnhof Hiltrup (Bergiusstraße 15), in dessen Umgebung das Denkmalschutzgesetz besondere Rücksichtnahme fordert. Dem wird mit den Festsetzungen des Bebauungsplans Rechnung getragen.

Bei Bodeneingriffen in einer über Jahrhunderte hinweg besiedelten Kulturlandschaft können jederzeit archäologische Funde und Befunde auftreten sowie neue Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, Mauern, Einzelfunde aber auch Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Dies gilt insbesondere auch für die südliche Ortsrandlage von Hiltrup und das Plangebiet sowie dessen nähere Umgebung, in der zahlreiche archäologische Fundstellen unterschiedlicher Zeitstellung bekannt sind.

Den Umgang mit Bodendenkmälern und das Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern regelt das Denkmalschutzgesetz. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis (siehe Kapitel 6.9).

8.4.8 Wechselwirkung der Schutzgüter

Die Schutzgüter stehen in ihrer Ausprägung und Funktion untereinander in Wechselwirkung. Hieraus resultierten Auswirkungen auf die Struktur- und Artenvielfalt von Flora und Fauna, aber auch Einflüsse auf den Boden- und Wasserhaushalt. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die über diese „normalen“ Zusammenhänge hinausgehen, bestehen nicht. Es liegen im Plangebiet keine Schutzgüter vor, die in unabdingbarer Abhängigkeit voneinander liegen (z. B. extreme Boden- und Wasserverhältnisse mit aufliegenden Sonderbiotopen bzw. Extremstandorten).

8.4.9 Zusammenfassung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Gegenüber den Festsetzungen des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplans sind die mit der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 verbundenen verbleibenden erheblichen Umweltbelastungen unter Berücksichtigung und Einhaltung der vorgeschlagenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen wie folgt zusammenzufassen:

- Mit der Umsetzung der Vorhabenplanung ist eine nahezu vollständige Überbauung und somit Versiegelung des aktuell noch weitgehend unbebauten Vorhabengrundstücks verbunden. Vor dem Hintergrund der über das bestehende Planungsrecht des Bebauungsplans Nr. 424 bereits zulässigen sehr weitreichenden Versiegelungen (GRZ 0,8) ist damit allerdings nur ein geringfügiger zusätzlicher Eingriff verbunden (Erhöhung des Versiegelungsanteiles von ca. 90 % auf nahezu 100 % – GRZ 1,0). Dieser Eingriff ist über externe Maßnahmen zu kompensieren.

- Die Planung erfordert die Rodung von drei älteren Kastanien am Busbahnhof, außerdem ist nördlich des Bahnhofsgebäudes im Zusammenhang mit den dort geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen die Rodung von acht älteren Linden wahrscheinlich. Als Ausgleich und zur Sicherung einer grünräumlichen Gestaltqualität werden für den Vorhabenbereich Pflanzgebote bzw. auf den öffentlichen Verkehrsflächen Ersatzpflanzungen planungsrechtlich festgesetzt. Die Rodung der Kastanien ist auch heute schon planungsrechtlich zulässig.

Zusammenfassend ergeben sich im Hinblick auf mögliche Mehrbelastungen für Natur, Landschaft, Mensch, Luft und Wasser aus dem Vergleich der derzeitig zulässigen mit der geplanten Nutzung keine Hinweise, dass es infolge der Umsetzung der Planung und des externen Ausgleichs zu relevanten zusätzlichen Belastungen kommen könnte.

8.5 Eingriffsregelung

Zur Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung[6] wird das Biotopwertverfahren der Stadt Münster „Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft nach § 18 BNatSchG und § 4 LG NRW im Stadtgebiet von Münster“ angewandt.

Für die Bewertung des Ausgangszustands wird der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 424 in den von der vorliegenden Planung überlagerten Bereichen als Grundlage herangezogen. Für den Planungszustand werden die vom Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen für die Bewertung genutzt. Sofern bei der Gegenüberstellung dieser beiden Bilanzierungen eine negative Differenz entsteht, wird ein Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 ff. BNatSchG vorbereitet, der gemäß § 18 BNatSchG i. V. m. § 1 a Abs. 3 BauGB vom Verursacher auszugleichen ist.

Dieser entstehende Bedarf kann hier nicht über interne Festsetzungen abgegolten werden, sodass das Defizit über externe Maßnahmen auszugleichen ist.

Die Höhe des zu leistenden externen Ausgleichs ist dem Kapitel 9.1 zu entnehmen.

Ein Ausgleichskonzept[7] mit Darstellung der durchzuführenden Maßnahmen auf der externen Ausgleichsfläche (siehe Kapitel 9.1) liegt vor.

8.6 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

Bei Nichtdurchführung der Planung ist nicht mit einer deutlichen Änderung der vorhandenen Strukturen zu rechnen. Die Brachflächen würden im Laufe der Zeit verbuschen und eine zusätzliche Funktion als potenzieller Lebensraum für einige Vogelarten übernehmen. Jedoch könnte sich aufgrund der Lage und der bestehenden Beeinträchtigung keine ökologisch hochwertige Fläche entwickeln, die eine essenzielle Bedeutung für planungsrelevante Arten aufweist. Zudem wären die Flächen auch weiterhin durch den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 424 bebaubar.

Das Vorhaben könnte ohne die vorliegende Planung nicht umgesetzt werden. Die Festsetzungen aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan bieten keine entsprechenden Voraussetzungen, um das Vorhaben mit der vorgesehenen Zielsetzung zu realisieren.

8.7 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Anderweitige Möglichkeiten mit gleichem städtebaulichem Entwicklungspotenzial bestehen nicht. Mit der Umsetzung der Vorhabenplanung und der städtischen Verkehrsmaßnahmen zur Umstrukturierung des Bahnhofvorbereichs gemäß dem Strukturkonzept „Hiltrup – Bahnhofsbereich“ ist eine geordnete und nachhaltige städtebauliche Entwicklung für den Standort sichergestellt. Als Maßnahme der Innenentwicklung im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB wird mit der Neubelebung des Grundstücks insgesamt eine Stärkung des südöstlichen Stadtquartiers von Hiltrup erwirkt.

8.8 Monitoring

Gemäß § 4 c BauGB sind die vom Bebauungsplan ausgehenden erheblichen Umweltauswirkungen von den Gemeinden zu überwachen. Hierin werden sie gemäß § 4 Abs. 3 BauGB von den für den Umweltschutz zuständigen Behörden unterstützt. Die Überwachung mit Blick auf die umzusetzenden Ausgleichsmaßnahmen wird vom städtischen Amt für Grünflächen und Umweltschutz durchgeführt.

Die für das Plangebiet vorgesehene Bebauung lässt keine unvorhergesehenen erheblichen Umweltauswirkungen erwarten. Überwachungsmaßnahmen erfolgen über die Kontrolle der ordnungsgemäßen Baustellenabwicklung oder werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geregelt (Lärmschutz, Umgang mit Altlasten, Pflanzung der Bäume, etc.).

8.9 Zusammenfassung

Im Rahmen der Umweltprüfung, die im vorliegenden Umweltbericht dokumentiert ist, werden die Auswirkungen der Planung auf Menschen (einschließlich der menschlichen Gesundheit), Biotoptypen / Tiere / Pflanzen / Biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie den Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern beschrieben und bewertet. Des Weiteren werden die Auswirkungen, die durch die Planung vorbereitet werden, erläutert und Möglichkeiten bzw. Maßnahmen für die Vermeidung und Verminderung bzw. den Ausgleich dargelegt.

Anlass der Planung ist das konkrete Ansiedlungsinteresse eines großflächigen Lebensmittel-Vollsortimenters, der an diesem Standort optimale Möglichkeiten sieht, einen neuen Markt nach den modernsten Anforderungen zu entwickeln. Im Zuge dieser Planung kann gleichzeitig neuer Raum für Dienstleistungen, Büros und Wohnen geschaffen werden. Ebenso soll der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet werden. Das Plangebiet erstreckt sich auf einer Größe von ca. 1,4 ha im Süden der Stadt Münster im Stadtteil Hiltrup.

Für das Plangebiet besteht derzeit noch ein rechtskräftiger Bebauungsplan (Nr. 424), der jedoch nicht oder nur in Teilen umgesetzt worden ist. Der aktuelle Zustand des betrachteten Bereichs stellt sich vorwiegend als Brachfläche dar, die, abgesehen von einer teilweisen Nutzung als Stellplatzfläche, keine weitere Nutzung aufweist. Östlich an den Vorhabenbereich schließt sich der Bahnhof von Hiltrup an, dessen Vorplatz von der vorliegenden Planung nicht betroffen ist, aber im Zuge der Baumaßnahmen ebenfalls umgestaltet werden soll. Die hier befindlichen prägenden Bäume können voraussichtlich nicht erhalten werden. Ersatzpflanzungen sind jedoch vorgesehen.

Im Hinblick auf eine mögliche Berührung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG wurde in der artenschutzrechtlichen Vorprüfung festgestellt, dass Belange des Artenschutzes einer Umsetzung der Entwicklungsziele, unter Berücksichtigung einer Bauzeitenregelung, des Bebauungsplans Nr. 543 nicht entgegenstehen.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden unter Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen und im Plan berücksichtigten Maßnahmen keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen nachteiliger Art vorbereitet.

Hinsichtlich des Immissionsschutzes werden im Bebauungsplan Festsetzungen bezüglich Maßnahmen zur Schalldämmung getroffen, die ein gesundes Wohnen und Arbeiten in den zu errichtenden Gebäuden ermöglichen. Neben einzuhaltenden Schalldämm-Maßen sind auch schallgedämpfte Lüftungssysteme, geeignete Fenster und eine vollständig eingehauste Anlieferungszone für den Lebensmittelmarkt festgesetzt.

Die verkehrliche Anbindung erfolgt über die Bergiusstraße im südlichen Bereich des Bebauungsplans. Für die übrigen Grenzen des Plangebietes wurden Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt. Weiter wurde ein Geh- und Radfahrrecht entlang der Baulinie des Gebäudes A auf der sogenannten „Passarelle“ festgesetzt. Hierüber sowie über den nördlich des Bauteils A zusätzlich geplanten Geh- und Radweg wird eine Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof aus über das Plangebiet in Richtung der Marktallee geschaffen.

Mit der Planung werden ausschließlich geringwertige Biotopstrukturen überplant, die im Rahmen der Eingriffsregelung zu beachten sind. Die Grundlage für die Bilanzierung des Eingriffs bildet der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 424. Die dort festgesetzte Grundflächenzahl von 0,8 wird durch die Planung auf 1,0 erhöht, wodurch ein Eingriff entsteht, der auszugleichen ist. Ebenfalls sind die festgesetzten Bäume aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan in der Bilanzierung zu berücksichtigen. Die Planung sieht jedoch Ersatzpflanzungen für den Wegfall der Bäume vor.

Der Boden ist bereits heute stark anthropogen überformt und Versiegelungen sind auch heute schon planungsrechtlich großflächig zulässig. Die Planung sieht eine geringfügige Erweiterung der Versiegelung vor, die jedoch keine schutzwürdigen Böden betrifft. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes ist nicht gegeben.

Das anfallende Niederschlagswasser und Schmutzwasser wird, wie es bisher auch vorgesehen ist, über das bestehende Kanalnetz der Stadt Münster fachgerecht entsorgt. Durch eine, gegenüber dem derzeit zulässigen Maß, leicht erhöhte Versiegelungsrate wird die Grundwasserneubildung hier geringfügig verändert. Die großräumigen Grundwasserzusammenhänge sind von der Planung jedoch nicht betroffen.

Bei den verbleibenden Schutzgütern Landschaft / Ortsbild, Kulturgüter und sonstige Sachgüter werden mit der Planung keine erheblichen Beeinträchtigungen vorbereitet.

Anderweitige verfügbare Planungsmöglichkeiten mit gleichem städtebaulichem Entwicklungspotenzial bestehen nicht.

Untersuchungen oder Anwendungen technischer Verfahren wurden im Rahmen der Planung nicht erforderlich. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Angaben traten nicht auf.

9 Abwägung

9.1 Eingriffe in Natur und Landschaft, Ausgleich

Zur Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung[6] wird das Biotopwertverfahren der Stadt Münster angewandt. Dieses Verfahren wird für die Bewertung des Bestands vor dem Eingriff und des Zustands nach dem Eingriff durchgeführt. Die Biotopwertdifferenz zeigt auf, ob ein Ausgleich der potenziellen Eingriffe innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans möglich ist.

Die Bewertungen der Ausgangs- und Planungszustände sind der Begründung im Anhang beigefügt, wobei der Ausgangszustand einem Biotopwert von 23.570 Punkten und der Zielzustand einem Biotopwert von 18.551 Punkten entspricht. Es entsteht somit eine Gesamtdifferenz von – 5.019 Punkten.

Das ermittelte Biotopwertdefizit kann nicht über interne Festsetzungen innerhalb der Grenzen des Bebauungsplans ausgeglichen werden. Daher werden externe Maßnahmen erforderlich, um den ökologischen Ausgleich zu gewährleisten. Für den externen Ausgleich ist folgende Fläche vorgesehen:

Gemarkung Nienberge, Flur 28, Flurstück 101 (teilw.)
Eigentümer: Stadt Münster
Größe: 1.877 m²
Registriernummer im Kompensationsflächenkataster der Stadt Münster: 3602
Aufwertungspotenzial 5.029 Biotopwertpunkte

Der Eingriff wird durch zwei unterschiedliche Verursacher hervorgerufen. Hierbei handelt es sich um die Stadt Münster und um den privaten Vorhabenträger. Der durch die Vorhabenplanung entstandene Eingriff wird über eine vom Vorhabenträger zu leistende Ersatzgeldzahlung geregelt. Die Höhe der Kostenanteile und die Details zum Umgang mit den externen Ausgleichsmaßnahmen werden im Durchführungsvertrag verbindlich vereinbart. Der erforderliche externe Ausgleich kann in seiner Gesamtheit auf einer städtischen Fläche erfolgen. Ein Ausgleichskonzept[7] mit Darstellung der durchzuführenden Maßnahmen auf der externen Ausgleichsfläche liegt vor.

9.2 Sonstige Umweltbelange, verbleibende Auswirkungen

Sonstige Umweltbelange, die von den oben behandelten Schutzgütern abweichen oder sonstige verbleibende Auswirkungen sind von der Planung nicht betroffen.

9.3 Gesamtabwägung

Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind im Rahmen der Eingriffsregelung erfasst und bilanziert worden. Das ermittelte Ausgleichsdefizit wird mit geeigneten Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebietes vollständig kompensiert, sodass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbleiben.

Allerdings ist das Gebiet auch nach Realisierung der geplanten Schutzmaßnahmen insbesondere in den Obergeschossen bzw. deren Außenräumen wie Balkone und Terrassen Immissionsbelastungen ausgesetzt, die im Wesentlichen aus der bestehenden Vorbelastungssituation resultieren. Diese Auswirkung ist in Abwägung zu dem Belang, in innenstadtnaher Lage familiengerechten Wohnraum schaffen zu können und die Nahversorgung ausreichend zu sichern, tolerierbar.

10 Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen

Zur Realisierung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 werden ergänzende öffentlich-rechtliche vertragliche Vereinbarungen gemäß § 12 Abs. 1 BauGB in einem Durchführungsvertrag zwischen der Stadt Münster und dem Vorhabenträger abgeschlossen.

Eine Bodenordnungsmaßnahme nach §§ 45 ff BauGB zur Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 ist nicht erforderlich und wäre gemäß § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB auch nicht möglich.

Die Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 543 wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der angrenzend zum 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 § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB) als Anlage zu dem durch den Rat der Stadt Münster am **11.11.2015** als Satzung beschlossenen vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 543 „Hiltrup – Glasuritstraße / Osttor / Bergiusstraße“.

Münster, den **12.11.2015**

Markus Lewe **(L.S.)**
Oberbürgermeister