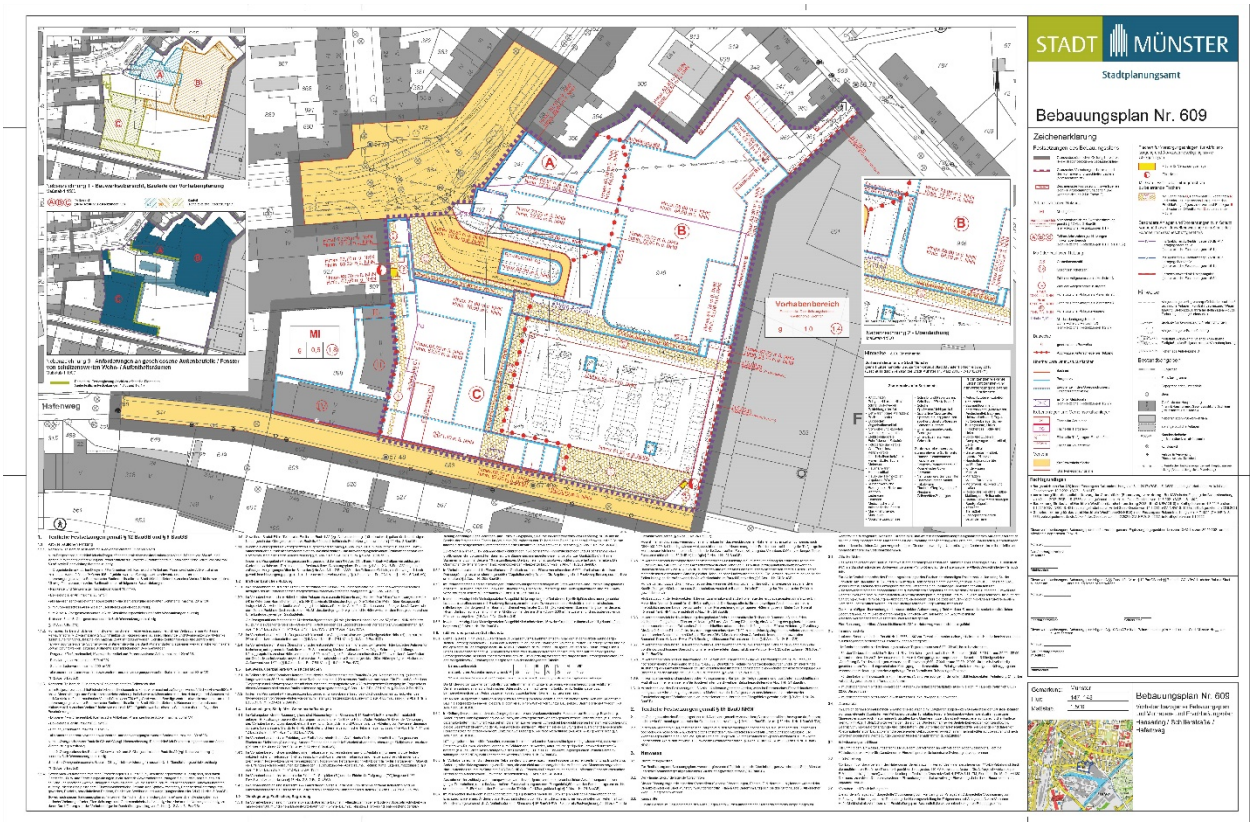
STADT MÜNSTER
Stadtplanungsamt

Zusammenfassende Erklärung

zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 und Vorhaben- und Erschließungsplan: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg



1. Verfahrensverlauf

Beschluss des Rates zur Aufstellung des Bebauungsplans	11.12.2019
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses im Amtsblatt Nr. 24; erneute Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. 1	20.12.2019 10.01.2020
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB Bürgerinformationsveranstaltung	 03.03.2020
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB	02.03.2020 - 05.04.2020
Anhörung der Bezirksvertretung Münster-Mitte zur Kenntnisnahme des Planentwurfs	16.02.2021
Vorberatung zur Kenntnisnahme des Planentwurfs im Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung	03.03.2021
Vorberatung zur Kenntnisnahme des Planentwurfs im Hauptausschuss und Entscheidung des Rates über die öffentliche Auslegung des Planentwurfs gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	17.03.2021
Bekanntmachung der Offenlegung im Amtsblatt Nr. 8	26.03.2021
Öffentliche Auslegung des Planentwurfs nach § 3 Abs. 2 BauGB	06.04.2021 - 21.05.2021
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher	06.04.2021 - 21.05.2021

Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB	
Erneute öffentliche Auslegung des geänderten Planentwurfs nach § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB	13.09.2021 - 30.09.2021
Erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB	13.09.2021 - 30.09.2021
Anhörung der Bezirksvertretung Münster-Mitte zum Satzungsbeschluss	22.03.2022
Vorberatung zum Satzungsbeschluss im Ausschuss für Verkehr und Mobilität	30.03.2022
Vorberatung zum Satzungsbeschluss im Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung	31.03.2022
Vorberatung im Hauptausschuss und Entscheidung des Rates über den Satzungsbeschluss	06.04.2022
In Kraft getreten durch Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 19	08.07.2022

2. Planungsziele

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 und der 97. Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des als „HafenMarkt“ bezeichneten Vorhabens geschaffen. In diesem wird eine gemischt genutzte Bebauung begründet, die unter anderem Einzelhandelsflächen, Dienstleistungsnutzungen, Gastronomie, soziale Infrastruktur (Kindergroßtagespflegestellen), Wohnnutzungen und eine öffentlich zugängliche Tiefgarage beherbergen soll. Der HafenMarkt stellt somit einen vielfältigen urbanen Quartiersmittelpunkt dar, der zudem als Gelenk für zum Teil neue Wegebeziehungen zwischen Hansaviertel, Hafen und Stadthafen-Nord fungiert.

Kern der Planung ist ein Verbrauchermarkt mit einem modernen Markthallenkonzept mit einer Verkaufsfläche (VK) von maximal 2.950 m² (inklusive Konzessionäre), ein Lebensmitteldiscounter mit einer VK von maximal 900 m², ein Drogeriefachmarkt mit maximal 550 m² VK sowie eine Apotheke mit einer Verkaufsfläche für bestimmte Sortimente von maximal 50 m². Die Gesamtverkaufsfläche im Vorhaben beträgt 4.450 m². Zur Sicherung der Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzungen werden in Abgleich auf die Sortimentsliste für die Stadt Münster sowohl für den Verbrauchermarkt, den Lebensmitteldiscounter als auch den Drogeriefachmarkt einzelne Sortimente und Warengruppen mit Beschränkungen in den Verkaufsflächenanteilen belegt. Neben den bauordnungsrechtlich erforderlichen Kunden- und Nutzerstellplätzen - ebenerdig und anteilig in einer Tiefgarage - ist eine öffentliche Quartiersgarage mit 220 Stellplätzen Bestandteil des Vorhabens. Die Ergänzungsnutzungen umfassen insgesamt 7.750 m² Nutzfläche mit ca. 3.700 m² für Dienstleistungsbetriebe einschließlich zweier Kindergroßtagespflegestellen, 950 m² für Gastronomie und ca. 3.100 m² für rd. 34 Wohneinheiten. In Anlehnung an das Münsteraner Modell zur sozialgerechten Bodennutzung entsprechen 1/3 der Wohnungen den Wohnraumförderungsbestimmungen für öffentlich geförderte Wohnungen. In der Nutzungsdurchmischung mit den zusätzlichen Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten sowie den ergänzenden Wohnnutzungen werden bestehende Bedarfe des Quartiers gedeckt und ergänzende Angebote geschaffen. Über die im Zusammenhang mit dem Vorhaben geplante öffentliche Quartiersgarage soll den erhöhten Stellplatzbedarfen im Hansaviertel und am Hafen entsprochen und der Parkdruck mit belastenden Parksuchverkehren in der angrenzenden Wohnnachbarschaft reduziert werden. Mit einem umfangreichen Angebot an Stellplätzen für Fahrräder und Lastenräder sowie über Ladestationen

für die E-Mobilität (E-Pkw, E-Bike, Pedelec) wird ein weitergehendes Angebot zur Stärkung der Radinfrastruktur mit positiven Wirkungseffekten auf den Umweltverbund geschaffen.

Das Planvorhaben ist Teil der Umstrukturierung im südöstlichen Innenstadtbereich von Münster, deren wesentliche Zielaussagen zur Sicherung der stadträumlichen und nutzungsspezifischen Qualitäten im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Masterplan „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012)) sowie im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster (Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) niedergelegt sind. Entsprechend den Zielen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes sollen im Bereich Hansaring/Osmo großflächige und nichtgroßflächige Einzelhandelseinrichtungen mit überwiegend nahversorgungsrelevanten Sortimenten in der Ziel-Perspektive B „Stadtbereichszentrum“ als zentraler Versorgungsbereich (ZVB) zur langfristigen Sicherung und Entwicklung der Versorgungsfunktion im Stadtquartier angesiedelt werden. Der Vorhabenbereich einschließlich der westlich bis zur Dortmunder Straße angrenzenden Flächen ist hierbei unter der Nummer B_4 als neu zu entwickelndes Stadtbereichszentrum „Hansaring / Osmo“ mit mittelzentraler Versorgungsfunktion dargestellt. Zusammen mit den bereits bestehenden Einrichtungen an der Warendorfer Straße und der Wolbecker Straße soll der Standort siedlungsbereichs- bzw. stadtteilübergreifende Versorgungsaufgaben im Stadtbereich Ost übernehmen.

Über die politischen Beschlüsse zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept (zuletzt im März 2018) und zum Masterplan Stadthäfen als übergeordnete Zielplanungen ist die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches für den Vorhabenbereich ein wesentlicher Baustein des Integrierten Handlungskonzeptes Stadthafen I (Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, September 2018). In den getroffenen Festsetzungen entspricht das Vorhaben uneingeschränkt den Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts und den Entwicklungszielen des Masterplans. Die städtebauliche Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzungen im Vorhaben ist gutachterlich nachgewiesen, mit Schreiben der Bezirksregierung Münster vom 29.03.2022 über das Ergebnis der landesplanerischen Anfrage gemäß § 34 LPIG zur 97. FNP-Änderung ist die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den geltenden Zielen der Raumordnung bestätigt.

Die Zielsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 gehen zurück auf den Vorgängerbebauungsplan Nr. 535 zum sogenannten „Hafencenter“ mit der damaligen 39. FNP-Änderung, mit dessen Rechtskraft bzw. Wirksamkeit im April 2016 die städtischen Entwicklungsziele für den Standort bereits in die Bauleitplanung übertragen worden waren und auf dessen Grundlage im Januar 2018 mit den Bauarbeiten am Standort begonnen wurde. Mit dem Normenkontrollurteil des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen zur Unwirksamkeit des VBP Nr. 535 im April 2018 und der Aussetzung der Vollziehung der Baugenehmigung durch das OVG NRW erfolgte im Februar 2019 ein „Baustopp“ über die laufenden Bauarbeiten. Das Hafencenter ist im Rohbau zu rund 2/3 hergestellt.

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 sollen die Entwicklungsziele für den Standort wieder aufgenommen und das Vorhabengrundstück als derzeit teilbebaute Brachfläche einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden. In der Überarbeitung zum Planvorhaben „HafenMarkt“ wurden dabei neben der Behebung der gerügten Mängel aus dem Altverfahren das Ladenkonzept des Lebensmittelvollsortimenters konzeptionell geändert, die Verkaufsfläche im Vorhaben weiter reduziert und zusätzliche Dachbegrünungen sowie weitere Pflanzungen am Planvorhaben vorgenommen. Eine reale Förderung von Wohneinheiten im Planvorhaben

nach den Wohnraumförderungsbestimmungen für öffentlich geförderte Wohnungen war aufgrund des bereits erfolgten Baubeginns des damaligen Hafencenters ausgeschlossen.

Als sogenannter Ergänzungsbereich nach § 12 Abs. 4 BauGB ist die Fläche des Flurstücks Nr. 898 im westlichen Anschluss des Vorhabens zum Hafenweg in den Geltungsbereich mit einbezogen. Auf dem Flurstück wurde auf Grundlage des damaligen vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 zwischenzeitlich ein Gebäude mit Wohnungen, Büros und Praxen errichtet, das mit Unwirksamkeit des Bebauungsplanes nun über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 planungsrechtlich neu zu sichern ist. Mit der Festsetzung eines Mischgebietes gemäß § 6 BauNVO für das Ergänzungsgrundstück wurden die Nutzungsstrukturen der angrenzenden Bestandsstrukturen aufgenommen. Gemäß § 12 Abs. 4 BauGB sind außerdem die öffentlichen Verkehrsflächen des Hansarings im Nahbereich des Vorhabens in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogen worden, weil eine wesentliche Änderung der Straße unmittelbare Folge des Vorhabens ist.

Mit der Umsetzung des Planvorhabens 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 eine Stärkung des Stadtquartiers in den Zielsetzungen des Masterplans erwirkt.

3. Berücksichtigung der Umweltbelange

Die in der Umweltprüfung ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes wurden im Umweltbericht dargelegt. Dieser fasst die geprüften Umweltauswirkungen der Planung zusammen und bewertet diese umweltfachlich. Maßstab für die Bewertung der Umweltauswirkungen sind die im Baugesetzbuch sowie in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes. Für die zu prüfenden Schutzgüter erfolgte entsprechend der jeweiligen Relevanz eine Darstellung und Bewertung der Bestandsituation, eine Prognose der zu erwartenden Auswirkungen der Planung sowie die Vorstellung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen.

Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele sind planbedingte Mehrverkehre auf den Straßen im Einwirkungsbereich des Planvorhabens verbunden. Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung zum VBP Nr. 609 zeigen, dass auch nach Errichtung des HafenMarktes die Belastungen der umliegenden Straßen auf einem ähnlichen Niveau verbleiben bzw. sich die Zunahme der Verkehrsbelastung im Rahmen üblicher und regelhafter Belastungsschwankungen von +/- 10 % unterschiedlicher Tage bewegt. Zwar kommen diese Steigerungen zu den üblichen Belastungsschwankungen hinzu, sie bewegen sich aber in einer Größenordnung, in der auch zukünftige Erhöhungen oder Verringerungen der Verkehrsmengen aufgrund von städtebaulichen Entwicklungen im Stadtbereich oder aufgrund von Straßenbaumaßnahmen im weiteren Umfeld sowie aufgrund von temporären Maßnahmen wie Straßenbauarbeiten, Umleitungen u. ä. zu erwarten sind. Deutliche Veränderungen in den Verkehrsbelastungen der umliegenden Straßen durch das Planvorhaben sind laut Gutachter somit nicht gegeben. Dies trifft auch für die im Jahr 2020 zur Fahrradstraße umgestaltete Schillerstraße zu. Die Mitarbeiterverkehre und ausfahrenden Lieferfahrzeuge aus dem Vorhaben können der Schillerstraße verträglich zugeleitet werden.

Auch die teilweise großräumigen Verkehrsverlagerungen infolge der abschnittsweisen Baustellen bis 2026 zur Verlegung und Sanierung von Fernwärme-Transportleitungen im Verlauf der Bremer

und der Dortmunder Straße sowie des Hohenzollernrings führen aufgrund der hohen verkehrlichen Widerstände aus den Baustellen und den Wechselwirkungen zwischen den Baumaßnahmen auf den Straßen im Untersuchungsgebiet überwiegend zu geringeren Verkehrsbelastungen als in der VTU zum VBP 609 prognostiziert. Steigerungen sind dagegen am Hafen- und Albersloher Weg sowie an kleineren Straßen im Untersuchungsgebiet zu erwarten, denen über verkehrslenkende Maßnahmen gegebenenfalls in Kombination mit Temporeduzierungen zur Minderung der temporären Störeinwirkungen begegnet werden kann.

Zur Sicherung leistungsfähiger und sicherer Verkehrsabläufe werden Maßnahmen zur äußeren Erschließung des Vorhabens auf dem Hansaring aufgezeigt, in deren Zusammenhang die derzeitige Grundstückszufahrt zur Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt auszubauen ist. Die Maßnahmen werden als Regelungen zum Ausbau der Straßenverkehrsflächen im Durchführungsvertrag zum VBP Nr. 609 zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Münster verbindlich vereinbart bzw. werden als verkehrsabhängige, koordinierte Programme an bestehenden Lichtsignalanlagen durch die Stadt Münster umgesetzt. Über die Maßnahmen können vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben werden, so dass sich hinsichtlich der Verkehrsabwicklung trotz vorhabenbezogener Mehrverkehre im belastungssensiblen Umfeld des Hansarings eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation einstellt. Über die Schaffung der zusätzlichen Quartiersstellplätze ist eine Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs im Untersuchungsgebiet zu erwarten, in Kombination mit dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit dem Vorhaben wird die Quartiersfunktion des HafenMarktes mit positiven Wirkungen auch auf den Umweltverbund gestärkt.

Etwaige Ertüchtigungs- und/oder Verkehrssicherheitsmaßnahmen an den bestehenden Knotenpunkten Hansaring / Albersloher Weg und Hansaring / Wolbecker Straße sind unbeeinflusst vom Vorhaben und unabhängig vom vorliegenden Planverfahren grundsätzlich möglich.

Mit dem Planvorhaben sind Lärmzuwächse für die angrenzende Wohnnachbarschaft durch die erforderliche Errichtung der Lichtsignalanlage im neuen Knotenpunkt zum Hansaring und durch planbedingte Mehrverkehre verbunden. Mit Blick auf die hohe Vorbelastung entlang des Hansarings mit Beurteilungspegeln zum Teil im Grenzbereich der Gesundheitsgefährdung sind die planbedingten Einwirkungen auf die Verkehrslärmsituation als erheblich zu bewerten.

Die Lärmgutachten zeigen, dass im Einwirkungsbereich des baulichen Eingriffs in den Hansaring an bestehenden Fassaden die Grundlagen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erfüllt sind. Die betroffenen Wohnungen bekommen umfassenden passiven Schallschutz nach Maßgabe der 16. und 24. BImschV. Darüber hinaus verpflichtet sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag, für die Wohnungen, für die bereits Schallschutzfenster und Lüftungen von Schlafräumen nach Maßgabe der 24. BImschV eingebaut sind, weitere schallgedämmte Lüftungen für andere Räume als Schlafräume mit bis zu 3.500 € je Wohnung zu finanzieren. Die Summe dieser Maßnahmen wird dazu führen, dass auch in diesem Bereich noch angemessen gewohnt werden kann.

Für die Bereiche außerhalb des baulichen Eingriffs werden im Durchführungsvertrag differenzierte Regelungen zur Gewährung passiven Schallschutzes für Wohnungen getroffen, die von planbedingten Pegelerhöhungen aus Verkehrslärm bzw. Verkehrs- und Gewerbelärm bis in den Bereich der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts oder darüber hinaus betroffen sind. Für eine umfassende Abwägung wurden Erhöhungen bereits von 0,1 dB gutachterlich erfasst, gewährt wird ein grundsätzlicher Anspruch auf passiven Schallschutz ab einer

0,3 dB-Steigerung (aus Verkehrs- und Gewerbelärm bei Gebäuden mit fehlenden rückseitigen Lüftungsmöglichkeiten oder ungesunden Wohnverhältnissen an der Rückseite) bzw. einer 0,5 dB-Steigerung (aus Verkehrslärm bzw. Verkehrs- und Gewerbelärm im Falle gesunder Wohnverhältnisse an der lärmabgewandten Gebäuderückseite) bis in den Bereich von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts oder darüber hinaus. Die Grenze zur Gewährung passiven Schallschutzes liegt damit deutlich unterhalb der in mehreren Gerichtsentscheidungen angesetzten Schwelle der Wahrnehmbarkeit von Lärmsteigerungen. Dadurch gelingt ein angemessener Ausgleich zwischen einer den städtebaulichen Interessen der Stadt entsprechenden Maßnahme eines Privatinvestors und den berechtigten Interessen der Wohnnachbarschaft an ausreichender Lärmvorsorge in einer stark vorbelasteten Bestandssituation. Mit den vorliegenden gutachterlichen Ergebnissen sind die Betroffenheiten nicht nur eines jeden Gebäudes, straßen- und rückseitig, sondern auch geschossweise jeder einzelnen Wohnung im Einwirkungsbereich des Planvorhabens dokumentiert und in eine konkrete Abwägung eingestellt. Über die Aufnahme der Regelungen zum passiven Schallschutz in den Durchführungsvertrag einschließlich der Möglichkeit einer Nachbenennung von zusätzlichen, derzeit nicht erfassten Betroffenheiten im Einzelnachweis, ist eine umfängliche Sicherung der Maßnahmen zur Lärmvorsorge auch für die außerhalb des Geltungsbereiches bestehenden schützenswerten Wohnnutzungen sichergestellt. Mit Blick auf die innerstädtische Lage des Standortes in den Betroffenheiten eines verkehrlich stark frequentierten Ballungsraumes und den städtebaulichen Erfordernissen, eine bereits teilerrichtete Bebauung auf dem Vorhabenrundstück entsprechend den beschlossenen Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ zu vervollständigen, können die verbleibenden Lärmeinwirkungen auf die schützenswerte angrenzende Wohnnachbarschaft hingenommen werden.

Für die Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes wird die Schutzbedürftigkeit gegenüber Verkehrslärm über die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen entsprechend den Lärmpegelbereichen nach DIN 4109 erwirkt. Aktive Schallschutzmaßnahmen gegenüber Verkehrslärm sind - abseits von Abschirmwirkungen der Vorhabengebäudebereiche untereinander und einer nach Möglichkeit lärmabgewandten Anordnung und grundrisslichen Ausgestaltung der schützenswerten Wohnnutzungen im Vorhaben - aufgrund der innerstädtischen Lage mit einer gewachsenen Stadtstruktur stadtgestalterisch nicht umsetzbar.

Mit Einhaltung und Unterschreitung der Richtwerte der TA Lärm durch aktive Schallschutzmaßnahmen können unzulässige Lärmeinwirkungen des Planvorhabens aus Gewerbelärm auf die angrenzenden bestehenden und geplanten Nutzungen ausgeschlossen werden. Auch unter Berücksichtigung einer ggf. relevanten Gewerbelärmvorbelastung mit Richtwertausschöpfung ist anteilig durch das Planvorhaben von keinen unzulässigen Gewerbelärmimmissionen oder unzulässigen Verkehrslärmeinwirkungen durch anlagenbezogenen Mehrverkehr im Bereich der vorhandenen umliegenden Bebauung auszugehen. Zum östlich angrenzenden Planbereich des „Stadthafens Nord“ ist über die Festsetzung einer Lärmschutzwand entsprechend der bestehenden nachbarrechtlichen Vereinbarung aus dem früheren Planverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 535 ein grundlegender Schutz gegenüber Gewerbelärm gewährleistet. Die weitergehende Konkretisierung und Sicherung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Schutzansprüche für den Entwicklungsbereich Stadthafen Nord erfolgt über das zeitlich nachfolgende Bauleitplanverfahren des Bebauungsplans Nr. 600.

Aufgrund der bestehenden hohen Verkehrsbelastungen auf den umgebenden Erschließungsstraßen ist der Planbereich durch Luftschadstoffe belastet. Die gutachterliche Bewertung der Schadstoffimmissionen ergab, dass der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation jedoch

eher gering ist, die NO_2 und Feinstaubgrenzwerte für PM_{10} und $PM_{2,5}$ werden sicher eingehalten. Luftverunreinigungen aus dem Verkehrsbereich durch andere Luftschadstoffe wie z. B. Benzol können als nicht abwägungserheblich vernachlässigt werden. Diese liegen nach Einschätzung des Gutachters deutlich unterhalb aller Grenzwerte und würden sich durch eine Änderung der Verkehrsmenge auch nur minimal verändern. Eine vorhabenbedingte Steigerung der Ozonbelastung während sommerlicher Strahlungswetterlagen kann aufgrund der Abbauwirkungen von Ozon durch verkehrsbedingte NOx Emissionen ausgeschlossen werden.

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der Planbereich bereits nahezu flächendeckend überbaut oder versiegelt war und mit der zwischenzeitlichen Fertigstellung der Tiefgarage aus der Baugenehmigung zum damaligen Hafencenter auch nahezu vollständig unterbaut ist, ist ein zusätzlicher Eingriff über die bereits erfolgten Eingriffe hinaus nicht gegeben, Belange von Natur und Landschaft sind von der Umsetzung der Entwicklungsziele nicht betroffen. Hinsichtlich der grünordnerischen Gestaltung des Vorhabenbereiches werden mit dem Pocket-Park, den Baumpflanzungen auf dem ebenerdigen Parkdeck und den Vorgaben zur Dachbegrünung umfangreiche Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen getroffen, die sich positiv auf das Mikroklima und die Retention von Niederschlagswasser im Planbereich auswirken. Für die Wohngebäude und Nichtwohngebäude mit einer wohnähnlichen Nutzung und einer Raumtemperatur > 19°C im Planvorhaben werden die ökologischen Baustandards der Stadt Münster umgesetzt.

Die aufgrund der früheren gewerblichen Nutzung der Grundstücke identifizierten Altlasten im Vorhabenbereich wurden im Zusammenhang mit den Erdarbeiten zur Erstellung der Tiefgarage bzw. über nachgeordnete Maßnahmen vollständig saniert, so dass eine deutliche Verbesserung des Boden- und Grundwasserschutzes gegenüber der ehemaligen Altlastensituation am Standort gegeben ist. Mit den zur Errichtung der Tiefgarage erforderlichen Grundwasserhaltungsmaßnahmen wurden keine Veränderungen des Grundwasserspiegels vermerkt und können auch zukünftig für die vollständige Realisierung des Planvorhabens ausgeschlossen werden.

Planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten wurden im Plangebiet bisher nicht nachgewiesen. Es ist allerdings nicht ganz auszuschließen, dass sich im Bereich der stillgelegten Baustelle Tierarten ansiedeln (z. B. gebäudenutzende Brutvogelarten, Fledermäuse). Artenschutzrechtliche Konflikte im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme der Bautätigkeiten können über eine baubiologische Begleitung, nötigenfalls ergänzt um CEF-Maßnahmen absehbar vermieden werden.

Mit der vollständigen Verlagerung der ehemals zwischen Stadthafen I und der Straße Am Mittelhafen befindlichen Gefahrstofflager der Spedition Lehnkering GmbH in den Jahren 2016 und 2017 sind Betroffenheiten aus Störfallbetrieben nicht mehr gegeben.

In Bezug auf die verbleibende erhebliche Umweltauswirkung des Planvorhabens auf die Lärmsituation im Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft mit Erhöhung der Verkehrslärmemissionen insbesondere durch den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt ist festzuhalten, dass mit jedweder städtebaulichen Entwicklung des Vorhabengrundstücks mit entsprechend dem Standort adäquaten Nutzungen, allein aus den nutzungsspezifischen und verkehrstechnischen Erfordernissen zur Anbindung des rd. 2 ha großen innerstädtischen Grundstücks an das vorhandene innerörtliche Straßennetz, eine Umgestaltung der bestehenden Grundstückszufahrt am Hansaring zu einem leistungsfähigen, möglicherweise lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt mit den damit verbundenen Lärmzuwächsen aus dem abstandsbedingten Zuschlag für die Ampelanlage erforderlich wäre. Vor dem Hintergrund der Belange und mit Blick auf die verkehrlichen Maßnahmen

und den umfangreichen Maßnahmen zur Lärmminderung wird in der Gesamtabwägung den Entwicklungszielen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 in den stadtstrukturellen Erfordernissen nach einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Standortes im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB entsprochen.

4. Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 609 und die damit verbundene 97. Flächennutzungsplanänderung gehen zurück auf den Vorgängerbebauungsplan Nr. 535 mit der damaligen 39. FNP-Änderung, in denen die städtischen Planungen zur Neustrukturierung des Standortes in den Maßgaben des Masterplans „Stadthäfen Münster“ und des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster bereits dokumentiert und deren Hauptzielsetzungen in vielfältigen Beteiligungsprozessen mit Politik und Bürgerschaft herausgearbeitet und zur Grundlage der politischen Beschlüsse gemacht worden waren. Als Ergebnis der Beschlüsse im Zusammenhang mit den Beteiligungsprozessen der Öffentlichkeit zur Aktualisierung des Masterplans sowie der Vorgaben zur Neuaufstellung des VBP Nr. 609 als Folge des Normenkontrollurteils des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen zur Unwirksamkeit des VBP Nr. 535 hat das Vorhaben bereits wesentliche Änderungen und Anpassungen in Folge von Bürgerbeteiligungen und Beratungsprozessen erfahren. Dies betrifft insbesondere eine erhebliche Reduzierung der Gesamtverkaufsfläche im Vorhaben auf nunmehr 4.450 m² mit einer konzeptionellen Änderung des Ladenkonzeptes des Lebensmittelvollsortimenters sowie die Festsetzung zusätzlicher Begrünungen. Die geänderten und angepassten Planungsinhalte wurden einschließlich einer Neufassung sämtlicher Gutachten in der Anpassung der Planung an aktuelle Datengrundlagen und Planungskontexte über die Beteiligungsverfahren zum VBP Nr. 609 und zur 97. FNP-Änderung in eine erneute und weitergehende Bewertung und Abwägung eingestellt.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand in Form einer Bürgerinformationsveranstaltung am 03.03.2020 in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke Münster statt. Die im Rahmen der Informationsveranstaltung geäußerten und in der Veranstaltung diskutierten und beantworteten Fragen sowie Anregungen sind in der Niederschrift über die frühzeitige Beteiligung zusammengefasst und dokumentiert. Neben der Informationsveranstaltung hatte die Öffentlichkeit in der Zeit vom 26.02.2020 bis einschließlich 11.03.2020 die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte in der Zeit vom 02.03.2020 bis einschließlich 05.04.2020. Insgesamt wurden zu den frühzeitigen Beteiligungen 12 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern und 21 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange abgegeben. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 hat mit seiner Begründung und den nach Einschätzung der Stadt wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen in der Zeit vom 06.04.2021 bis einschließlich zum 21.05.2021 nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen. Parallel zur öffentlichen Auslegung wurde die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind insgesamt 369 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern und 24 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange zum Planvorhaben eingegangen.

Mit Änderung der textlichen Festsetzungen zur Konkretisierung des Begriffes „Dienstleistungsbetriebe“ und einer Klarstellung in Bezug auf zulässige Nebenräume in den festgesetzten Flächen für Tiefgaragen wurde eine erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erforderlich.

Die erneute Offenlage mit Darstellung der verkürzten Dauer der Auslegung und der Möglichkeit zur Stellungnahme nur zu den geänderten und ergänzten Teilen des Planentwurfs wurde in der Zeit vom 13.09.2021 bis einschließlich 30.09.2021 durchgeführt, parallel erfolgte eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. Im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung wurden insgesamt 36 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern und 14 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange abgegeben.

Die Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger aus der frühzeitigen Beteiligung, der Offenlage und der erneuten Offenlage basieren in Teilen auf Musterstellungnahmen, darüber hinaus wurden teilweise gleichlautende Stellungnahmen abgegeben.

Wie auch aus den bisherigen Diskussionen mit den Bürgerinnen und Bürgern vor der Offenlegung der Planung bzw. im vorangegangenen Planverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 deutlich wurde, richtet sich die Mehrzahl der Anregungen mit unterschiedlichen Argumentationssträngen grundsätzlich gegen Basiselemente des Vorhabens bzw. gegen das Vorhaben „HafenMarkt“ insgesamt. Die Beschlussvorschläge der Verwaltung folgen diesen Anregungen vor dem Hintergrund der beschlossenen Planungsziele und nach Abwägung der städtischen Zielsetzung mit den vorgetragenen Anregungen insofern nicht. Bezogen auf die Anregungen, die eine persönliche, wirtschaftliche oder strukturelle negative Betroffenheit von der Planung vorbringen (z.B. Verkehr, Lärm) führen die Stellungnahmen der Verwaltung aus, dass diese vertretbar und durch vorhabenimmanente bzw. vorhabenergänzende Maßgaben und Maßnahmen soweit als möglich minimiert werden.

Konkret wurden seitens der Bürgerinnen und Bürger Stellungnahmen zu den Themenkomplexen „Allgemeine Belange zum Vorhaben, Planverfahren und Gutachten“, „Allgemeine Planungsbelange und Auswirkungen / alternative Nutzungen“, „Einzelhandel“, „Klima, Freiraum und Begrünung, Spielplatzflächen“, „Verkehr“, „Allgemeine Belange zu Immissionen“, „Schallimmissionen“, „Luftschadstoffe“ sowie „Persönliche Betroffenheiten“ vorgetragen. Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wurde den nachfolgenden Stellungnahmen nicht gefolgt:

- Den Anregungen, welche die Vereinbarkeit der Planung mit anderen Rechtsvorschriften und die Durchführung des Verfahrens betreffen, im Einzelnen der Einschätzung, das Altverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 werde im Kern unverändert weitergeführt, der Bebauungsplan widerspreche dem Urteil des OVG, gesetzlichen Vorgaben und kommunalen Satzungen, das Vorhaben widerspreche Gesetzen zum Klimaschutz und Nachhaltigkeitszielen der Stadt Münster, den geäußerten Zweifeln an der Neutralität der Gutachten, dem Vorwurf unzureichend durchgeführter Beteiligungsverfahren, den Bedenken wegen fehlender Verantwortung der Stadt und der Politik gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern, der Sorge um die fehlende Berücksichtigung von Interessen der Bürgerinnen und Bürger, der Anregung, die Überplanung des Vorhabens in einem verbindlichen Bürgerdialog vorzunehmen sowie dem Vorwurf, mit der Planung grundlegende Planungsbelange nicht zu berücksichtigen (siehe Beschlussvorlage Nr. V/0097/2022, Anlage 1, Kapitel II, Pkte. a.1. bis a.8. sowie b.1.).
- Den Einschätzungen, das Vorhaben werde zu einer Minderung der Lebens- und Freizeitqualitäten, einem Wertverlust der Immobilien, zur Gentrifizierung, der Verhinderung einer

positiven Quartiersentwicklung sowie negativen Auswirkungen auf das Stadtbild im Quartier führen (siehe Beschlussvorlage Nr. V/0097/2022, Anlage 1, Kapitel II, Pkte. b.2. bis b.6.).

- Den Anregungen zu alternativen Planungsansätzen und Modifikationsvorschlägen für die Planung (siehe Beschlussvorlage Nr. V/0097/2022, Anlage 1, Kapitel II, Pkte. b.7., b.8. und b.10.).
- Den Anregungen und Bedenken zum Themenfeld Einzelhandel, im Einzelnen zur bestehenden Versorgungssituation und zur zukünftigen Überversorgung, zum angeblichen Widerspruch des Vorhabens zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster, zur städtebaulichen Unverträglichkeit der Einzelhandelsnutzungen, zu Auswirkungen auf die fußläufige Erreichbarkeit von Einzelhandelsnutzungen, zum ungenügenden Markthallenkonzept, zum fehlerhaften Verträglichkeitsgutachten, zur Unzulässigkeit der Verkaufsflächenerweiterung sowie zur veralteten Konzeption des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts (siehe Beschlussvorlage Nr. V/0097/2022, Anlage 1, Kapitel II, Pkte. c.1. bis c.8.).
- Den Anregungen und Bedenken zum Themenfeld Klima und Freiraum, im Einzelnen zur Klimaschädlichkeit des Vorhabens, zu Negativeffekten aus zusätzlicher Versiegelung, zu fehlender Begrünung und fehlender nachhaltiger Nutzung der Dach- und Fassadenflächen, der Anregung zum Wegfall der Dachbegrünung zugunsten von Photovoltaikanlagen, der Kritik an unzureichenden Festsetzungen zu Baumpflanzungen und der Forderung nach Spielplatzflächen (siehe Beschlussvorlage Nr. V/0097/2022, Anlage 1, Kapitel II, Pkte. d.1 bis d.6).
- Den Anregungen und Bedenken zum Themenfeld Verkehr, im Einzelnen zur bestehenden und zukünftigen Verkehrssituation, zu Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, zu Auswirkungen auf Stausituationen, Straßenbaumaßnahmen, die Schillerstraße und den Hafenweg, die Situation des ÖPNV und den Parksuchverkehr, zum Betriebskonzept der Tiefgarage, zur fehlenden Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern, zum fehlenden und unzureichenden Verkehrsgutachten, zur Forderung nach einem Gesamtverkehrskonzept sowie zu verkehrlichen Maßnahmen und alternativen Verkehrslösungen (siehe Beschlussvorlage Nr. V/0097/2022, Anlage 1, Kapitel II, Pkte. e.1. bis e.12. sowie e.14.).
- Den allgemeinen Bedenken zum Immissionsschutz, im Einzelnen zur Zunahme der Immissionsbelastungen und den daraus resultierenden Auswirkungen und Maßnahmen sowie den angeblich fehlerhaften Untersuchungen (siehe Beschlussvorlage Nr. V/0097/2022, Anlage 1, Kapitel II, Pkte. f.1. und f.2.).
- Den Anregungen und Bedenken zu den Schallimmissionen, im Einzelnen der Hinnehmbarkeit der Immissionen, der Ungleichbehandlung schützenswerter Nutzungen, der unzureichenden Schallschutzmaßnahmen, der Unvereinbarkeit des Vorhabens mit der Lärmaktionsplanung der Stadt, der Bewertung des baulichen Eingriffs in die Verkehrsflächen sowie der fehlerhaften und unzureichenden Berechnungen zum gewerblichen Lärm (siehe Beschlussvorlage Nr. V/0097/2022, Anlage 1, Kapitel II, Pkte. g.1. bis g.6.).
- Den Anregungen und Bedenken zu den Luftschadstoffen, im Einzelnen zur Zunahme dieser Schadstoffe und zur angeblichen Fehlerhaftigkeit des Gutachtens (siehe Beschlussvorlage Nr. V/0097/2022, Anlage 1, Kapitel II, Pkte. h.1. und h.2.).

- Den Anregungen und Bedenken, die aus einer persönlichen Betroffenheit durch das Vorhaben entstehen, hier im Einzelnen aufgrund der zusätzlichen Verkehrs- und Lärmbelastungen, der zusätzlichen Verkehrsbelastung außerhalb des Plangebietes, des Mangels an Freiflächen, der Zunahme der freizeitbezogenen Nutzungen im Hafenbereich, der Nichteinhaltung der Klimaschutzziele der Bundesregierung und der Erschließung des Plangebiets (siehe Beschlussvorlage Nr. V/0097/2022, Anlage 1, Kapitel II, Pkte. i.1. bis i.4. und i.6.).

Zu Anregungen zur Ausweisung von Ladesäulen für die E-Mobilität, zur Erstellung von Dachbegrünungen und zur Errichtung einer Quartiersgarage im Planvorhaben wurde keine Beschlussfassung erforderlich, da diesen Belangen bereits mit der vorliegenden Planung entsprochen wurde. Eine Kenntnisnahme ohne Beschlussfassung erfolgte in Bezug auf die Bestätigung des Nutzungskonzeptes bzw. zu Anregungen und Maßnahmen außerhalb des vorliegenden Planverfahrens wie Stellungnahmen zu Inhalten zum Entwicklungsbereich „Stadthafen Nord“ oder zur Theodor-Scheiwe-Straße, die im Bestand als auch zukünftig als abgebundene Straße bereits gutachterlich berücksichtigt worden war.

Von den Trägern öffentlicher Belange wurden lediglich von der Direktion Verkehr des Polizeipräsidiums Münster Bedenken vorgetragen. Die Bedenken betreffen die verkehrliche Situation in der Schillerstraße sowie die Beachtung der Ergebnisse der Unfallkommission zum Knotenpunkt Hansaring/Wolbecker Straße. Mit Verweis auf die Stellungnahme der Verwaltung zu gleichlautenden Inhalten aus der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden die Bedenken in Bezug auf die Schillerstraße zurückgewiesen, der Beachtung der verkehrlichen Belange aus den Beschlüssen der Unfallkommission wurde über nachgeordnete gutachterliche Prüfungen entsprochen.

Von den übrigen Trägern öffentlicher Belange wurden Hinweise vorgetragen. Die Hinweise wurden im Wesentlichen ohne das Erfordernis einer Beschlussfassung zur Kenntnis genommen. Sie betreffen insbesondere Hinweise von Versorgungsträgern oder Netzbetreibern zu im Plangebiet oder außerhalb des Plangebiets verlaufenden Ver- und Entsorgungs- bzw. Kommunikationsleitungen oder die Stromversorgung u. a. zur E-Mobilität. Auf die Beachtung der Belange durch eine u. a. nachrichtliche Aufnahme von Trassenverläufen in den Bebauungsplan oder Sicherung der Inhalte über den Durchführungsvertrag wird verwiesen. Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde aus dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren zum Umweltbericht, Arten- /Klimaschutz und zu Begrünungsmaßnahmen wurden zur Kenntnis genommen bzw. wurde den Hinweisen im Rahmen der Überarbeitung der Planunterlagen zum Entwurf gefolgt bzw. teilweise gefolgt.

Nach Beschluss über die Stellungnahmen zum Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 wurde der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 609 einschließlich seiner Begründung durch den Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 06.04.2022 als Satzung beschlossen. Die Abwägung der Stellungnahmen ist in der Vorlage Nr. V/0097/2022 - insbesondere in der Anlage 1 - umfassend und abschließend dokumentiert.

5. Geprüfte anderweitige Planungsmöglichkeiten

Das Planvorhaben des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 ist Teil der Strukturmaßnahmen im südöstlichen Stadtgebiet von Münster, basierend auf dem Masterplan „Stadthäfen Münster“ und dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster. In Fortführung des

Vorgängerbebauungsplans Nr. 535 setzt das Planvorhaben des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 die Zielsetzungen des Masterplans und des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster für den Standort konsequent um. Über die räumliche und funktionale Vernetzung des Grundstücks insbesondere zu den südlich und östlich angrenzenden Entwicklungsflächen ist ein Einfügen des Vorhabens in die bestehende und zukünftige Stadtstruktur sichergestellt.

Alternative Standorte für ein Stadtbereichszentrum als zentraler Versorgungsbereich im Bereich Hansaring/Osmo kamen vernünftigerweise nicht in Betracht. Standorte östlich des Dortmund-Ems-Kanals oder südlich des Stadthafens 1 wären von der östlichen Innenstadt, insbesondere von dem gesamten Stadtteil zwischen Hauptbahnhof und Hansaring, zu stark abgetrennt und würden aufgrund der langen Umwege nicht angenommen. Eine Flächenverfügbarkeit für ein Vorhaben dieser Größe ist nur im Bereich zwischen Hansaring und Dortmund-Ems-Kanal auf dem Vorhabengrundstück oder im östlich angrenzenden Bereich des „Stadthafens Nord“ gegeben. Mit Blick auf die Schillerstraße als Fahrradstraße und die eingeschränkten Verkehrsverhältnisse auf dem Hafenweg ist der Bereich des Stadthafens Nord jedoch den verkehrsschwächeren Nutzungen eines urbanen Wohnquartiers mit Erschließung über die Schillerstraße und den Hafenweg vorzubehalten und sind die verkehrsstärkeren Nutzungen des großflächigen Einzelhandels sinnvollerweise an den Hansaring zu legen. Auch eine Verschiebung der Einzelhandelseinrichtungen und der im Vorhaben geplanten Quartiersgarage in östliche Richtung bei verbleibender Anbindung des Stadtbereichszentrums an den Hansaring, würde den Hansaring in keiner Weise entlasten, sondern nur zu längeren Verkehrswegen mit mehr Verkehrslärm auch im östlichen Hafenabschnitt führen.

Die gutachterlichen Untersuchungen zu den Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrs- und Lärmsituation bestätigen die städtebaulichen Zielsetzungen für den Planstandort. So ist über die aufgezeigten verkehrlichen Maßnahmen zur äußeren Erschließung mit Ausbau des Anbindungspunktes des Vorhabens an den Hansaring zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt eine sichere und leistungsfähige Ableitung der planbedingten Mehrverkehre gewährleistet; über die im Durchführungsvertrag gesicherten Lärmminderungsmaßnahmen als vertragliche, über das gesetzliche Maß hinausgehende Leistung der Vorhabenträgerin bzw. über Ausgleichsmaßnahmen gemäß der 16. BImSchV im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring, kann den Belangen zur Lärmvorsorge angemessen entsprochen werden.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten wie ein Wohn- oder Gewerbegebiet oder die Überplanung des Standortes mit Gemeinbedarfs- oder Grünflächen sind zwar theoretisch gegeben, entsprechen jedoch nicht den formulierten Stadtentwicklungszielen zur Neustrukturierung des südöstlichen Innenstadtquartiers. Vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich erfolgten Teilbebauung des Vorhabengrundstücks würde darüber hinaus die Nichtfertigstellung des Vorhabens als Bauruine im Kontext der bereits realisierten bzw. in Planung befindlichen Projekte zur Neugestaltung der Stadthafenbereiche jegliche stadtbildgestaltenden Maßnahmen konterkarieren und das erforderliche stadträumliche und funktionale Zusammenwachsen des Quartiers dauerhaft und nachhaltig stören. Aufgrund der benannten Inhalte erwiesen sich alternative Planungsmöglichkeiten nicht als vorzugswürdig.