



Stadtplanungsamt

05.11.2019

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Fiegen

Telefon: 492 61 21

Fiegen@stadt-muenster.de

## Öffentliche **Beschluss**vorlage

### Betrifft

1. 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg  
Beschluss zur Änderung
2. Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 609: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg  
Beschluss zur Aufstellung  
[Hafenmarkt]  
Beschluss zur Aufstellung

### Beratungsfolge

21.11.2019	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
26.11.2019	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
04.12.2019	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
11.12.2019	Rat	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

#### I. Sachentscheidung:

1. Der Flächennutzungsplan (FNP) ist gemäß §§ 2 (1) und 1 (8) Baugesetzbuch (BauGB) im Stadtbezirk Münster-Mitte, im Stadtteil Hafen im Bereich Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg zu ändern (97. Änderung des FNP).
2. Für den Bereich Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg ist gemäß § 2 (1) i. V. m. § 12 BauGB ein vorhabenbezogener Bebauungsplan u. a. zur Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung, der überbaubaren Grundstücksflächen und der Verkehrsflächen aufzustellen (Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 609).

Innerhalb dieses Gebietes liegen die folgenden Grundstücke:

#### Gemarkung Münster

Flur 147,  
Flurstücke 361, 727, 898, 933, 935, 945, 946, 947, 961, 962,  
Teil des Flurstücks 897,

Flur 148,  
Teile der Flurstücke 647, 683.

## II. Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Beschlüsse zur Änderung bzw. Aufstellung der Bauleitpläne entstehen der Stadt Münster keine Kosten.

### **Begründung:**

Mit Antrag vom 28.10.2019 hat die Stroetmann Grundbesitz-Verwaltung GmbH & Co. KG aufgrund einer Umplanung des bisherigen Vorhabens Hafencenter einen Antrag auf Durchführung eines Verfahrens zur Aufstellung eines neuen vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gestellt.

Mit dem Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des als „HafenMarkt“ bezeichneten Vorhabens geschaffen werden. In diesem soll eine gemischt genutzte Bebauung entstehen, die unter anderem Einzelhandelsflächen, eine öffentliche zugängliche Tiefgarage, Dienstleistungsnutzungen, Gastronomie, soziale Infrastruktur (Kindergroßtagespflege und Quartiersbüro) und Wohnen beherbergen soll. Der HafenMarkt soll somit einen vielfältigen urbanen Quartiersmittelpunkt darstellen, der zudem als Gelenk für Wegebeziehungen zwischen Hansaviertel, Hafen und Stadthafen-Nord fungiert.

### **Geschichte**

Der Vorhabenträger erwarb 2001 das Postareal Hansaring 64, im Jahr 2007 wurde das Grundstück der ehemaligen Holzhandlung Wehmeyer gekauft. Der Postzustellstützpunkt wurde durch den Vorhabenträger auf das Grundstück Am Mittelhafen 55 verlagert. Der Vorhabenträger ist darüber hinaus im Eigentum des Grundstücks der ehemaligen Tankstelle am Hansaring, die ebenfalls zurückgebaut und nach den Vorgaben der unteren Bodenschutzbehörde saniert wurde.

Seit dem Masterplan Stadthäfen 2004 weisen die städtischen Planungen für das Hafengebiet den Standort als Einzelhandelsstandort aus. Diese Festlegung wurde auch im Rahmen der Überarbeitung des Masterplans 2012 aufrechterhalten. Auf Basis dieser Zielrichtung hat die Verwaltung auf Antrag des Vorhabenträgers die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 535 Hansaring/Schillerstraße/ Hafenweg/Dortmunder Straße für das sog. „Hafencenter“ begleitet, den der Rat der Stadt am 16.12.2015 als Satzung beschlossen und parallel dazu den Flächennutzungsplan entsprechend geändert hat.

Auf dieser planungsrechtlichen Grundlage hat der Vorhabenträger durch das Bauordnungsamt der Stadt Münster zunächst am 04.05.2016 einen positiven Bauvorbescheid erhalten, im Anschluss am 30.10.2017 eine Baugenehmigung für das Hafencenter.

Seit Januar 2018 befindet sich das Vorhaben im Bau, die baulichen Anlagen unter der Geländeoberfläche sind im Rohbau fertiggestellt, ebenso weite Teile der aufgehenden Gebäude.

Das Vorhaben ist in mehrfacher Hinsicht Gegenstand gerichtlicher Entscheidungen gewesen. Zum einen hat das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen den Bebauungsplan aufgrund eines im Juni 2016 eingereichten Normenkontrollantrages im April 2018 für unwirksam erklärt. Neben dem Normenkontrollantrag ist auch eine Klage gegen die erteilte Baugenehmigung eingereicht worden. Über diese Klage hat das zuständige Verwaltungsgericht Münster bis heute nicht entschieden. Im Rahmen des sog. Eilverfahrens hat allerdings das Oberverwaltungsgericht in zweiter Instanz

die aufschiebende Wirkung der Klage angeordnet und somit im Februar 2019 einen „Baustopp“ verhängt. Seitdem ruhen die Bauarbeiten mit Ausnahme von erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.

Mit Kenntnisnahme der Fachgremien hat die Verwaltung seit dem Normenkontrollurteil den Vorhabenträger dabei unterstützt, die Überarbeitung des für unwirksam erklärten Bebauungsplanes mit dem Ziel vorzunehmen, diesen Bebauungsplan nach Behebung der vom Gericht gerügten Mängel wieder in Kraft zu setzen („Heilungsverfahren“). Im Rahmen dieses Prozesses sind bereits die gutachterlichen Untersuchungen zu den Themenbereichen Einzelhandel, Verkehr, Schallimmissionen und Luftschadstoffe überarbeitet worden.

In den vergangenen Wochen hat der Vorhabenträger eine Überarbeitung des Vorhabens durchgeführt, die im jetzt gestellten Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans berücksichtigt ist. Um Planungsrecht für das nunmehr beantragte Vorhaben zu schaffen, bedarf es einer erneuten Begutachtung unter Berücksichtigung der neuen Projekthalte. Im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses kann daher zum jetzigen Zeitpunkt auf die bereits vollständig erarbeiteten Gutachten für das Heilungsverfahren Hafencenter zurückgegriffen werden, um so eine erste Einschätzung der Ansiedlungsinteressen vornehmen zu können.

### **Das Vorhaben**

Das Plangebiet liegt östlich des Hansarings zwischen der Schillerstraße und dem Hafenweg im Stadtbezirk Hafen als Teil des Hansaviertels. Westlich und nördlich grenzen im Wesentlichen Wohngebiete mit gründerzeitlichem Ursprung an, im Süden grenzt der Stadthafen I mit der hier in den letzten Jahrzehnten entstandenen Bebauung aus Büro- und Gastronomieflächen an. Östlich des Plangebietes liegt ein als Stadthafen Nord bezeichnetes ehemaliges Gewerbegrundstück („OSMO-Gelände“), das ebenfalls zu einem urbanen Quartier umgestaltet werden soll.

#### *Allg. Beschreibung*

Der Hafenmarkt besteht städtebaulich aus zwei Gebäudekomplexen, die eine gemeinsame Erschließungszone umrahmen. Der westliche Gebäudeteil schließt an die vorhandene Bebauung am Hansaring an und erstreckt sich von dort entlang der Grundstücksgrenze bis zum Hafenweg. Die Bebauung am Hansaring ist hier viergeschossig vorgesehen, die übrigen Gebäudebereiche im Plangebietsinneren und zum Hafenweg sind dreigeschossig geplant. Am Hafenweg endet die Bebauung wiederum mit einem viergeschossigen Hochpunkt. Für die Erdgeschosszone sind hier ein Lebensmitteldiscounter sowie weitere Flächen für Dienstleistungsnutzungen und Gastronomie vorgesehen. Die oberen Ebenen werden zum Hansaring und im Plangebietsinneren als Wohnungen, zum Hafenweg hin als Büroflächen genutzt.

Der nördliche Gebäudeteil setzt ebenfalls zunächst die geschlossene Bebauung des Hansarings viergeschossig fort. Zur Betonung des Eingangsbereiches wird hier als Eckausbildung ein siebengeschossiger Hochpunkt errichtet. Die Bebauung setzt sich ins Plangebietsinnere ebenfalls dreigeschossig fort, sie schließt dann mit dem eingeschossigen Gebäude des geplanten Vollsortimenters ab. In diesem Gebäudeteil soll die gesamte Erdgeschosszone für Einzelhandel und Dienstleistungen genutzt werden, die Obergeschosse zum Hansaring sollen als Büroflächen/ Praxen und die obersten Ebenen des Hochpunktes sowie das 2. und 3. Obergeschoss im Plangebiet als Wohnungen genutzt werden, im 1. Obergeschoss sind Praxen/ Büros vorgesehen.

Zwischen den Gebäudeteilen befindet sich die zentrale Eingangssituation in den HafenMarkt vom Hansaring. Dieser Zugang dient sowohl den Fußgängern und Radfahrern als auch dem MIV als Zu-

fahrt. Die PKW können in diesem Eingangsbereich überdacht in die Tiefgarage einfahren, alternativ kann der ebenerdige Parkplatz im rückwärtigen Grundstücksteil angefahren werden. Fußgänger und Radfahrer können über separate Wegeführungen ebenfalls die einzelnen Gebäudeteile erreichen und das Plangebiet zwischen Hansaring und Hafenweg als neue Verbindungsachse durchqueren. Beide Gebäudeteile werden durch überdachte Verbindungsgänge verbunden, die gleichzeitig die Vordächer der einzelnen Erdgeschosszonen ausbilden. Am östlichen Grundstücksrand endet diese Überdachung im sog. Uhrenturm als punktförmiger Erhöhung.

#### *Einzelhandel*

Den flächenmäßig größten Anteil des Vorhabens nehmen, wie auch bereits im Hafencenter vorgesehen, ebenerdig angeordnete Einzelhandelsnutzungen mit insgesamt 4.450m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VK) ein. Hier ist die Einrichtung eines Vollsortimenters mit 2.950m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vorgesehen. Diese Fläche wurde gegenüber der genehmigten Planung um 450m<sup>2</sup> Verkaufsfläche reduziert. Der ehemals separat vorgesehene Getränkemarkt soll nunmehr in den Lebensmittelmarkt integriert werden. Der Vorhabenträger plant, Sortimentsschwerpunkte im Bereich veganer, regionaler, lokaler sowie Bioprodukte auszubilden. Für die Kunden aus dem umliegenden Quartier soll ein Lieferservice die eingekauften Waren per Lastenfahrrad ins Haus liefern. Weiterhin sollen ein Lebensmitteldiscounter (900m<sup>2</sup> VK), ein Drogeriemarkt (550m<sup>2</sup> VK) und eine Apotheke (50m<sup>2</sup> VK) entstehen, dies entspricht den bereits für das Hafencenter vorgesehenen Größenordnungen.

#### *Wohnen*

Der Vorhabenträger sieht weiterhin die Errichtung von 34 Wohnungen mit insgesamt ca. 3.000m<sup>2</sup> Fläche im Plangebiet vor. Aufgrund des bereits erfolgten Baubeginns ist eine Förderung nach den Wohnraumförderbestimmungen ausgeschlossen. Dennoch wird der Vorhabenträger 1/3 der Wohnungen so herstellen, dass sie den Vorgaben der Förderbestimmungen entsprechen („förderfähig“). Neben klassischen Wohneinheiten ist auch die Einrichtung von Pflegewohnungen geplant, die durch den ebenfalls im Plangebiet entstehenden Pflegedienst versorgt bzw. betrieben werden sollen.

#### *Dienstleistungen/Büroflächen, Gastronomie*

Dritter Nutzungsbaustein werden Dienstleistungs- und Büroflächen sowie Gastronomieangebote mit insgesamt rd. 4.860m<sup>2</sup> Fläche sein. Exemplarisch sollen auf diesen Flächen zum Beispiel ein Eiscafe, Bankfilialen, Finanzdienstleister, Versicherungen, Freiberufler wie Anwaltskanzleien, Notare, Wirtschaftsprüfer, Steuerberater, Ärzte, Therapeuten, aber auch nicht störende Gewerbebetriebe, Verwaltungsräume, Ladenhandwerk wie Friseur, Reinigung, gesundheitliche Dienstleistungen wie Pflegedienst, Orthopädie u.ä. entstehen können. In diesen Flächen sollen neben klassischen Büroflächen auch soziale Infrastrukturangebote für das umliegende Quartier geschaffen werden. So sollen hier zwei Großtagespflegestellen für Kinder und ein Stadtteilbüro entstehen.

#### *Mobilitätskonzept/Quartiersgarage*

Der Vorhabenträger geht davon aus, dass ein Großteil der Kunden standortnah aus den umliegenden Wohngebieten generiert wird. Deswegen sind entsprechend attraktive Zugänge für Fußgänger und auch Radfahrer vorgesehen. Insgesamt entstehen 370 Fahrradstellplätze, davon auch 30 Stellplätze für Lastenfahrräder bzw. Fahrräder mit Anhängern, die insbesondere für den Einkauf des kurzfristigen Bedarfs in Münster häufiger genutzt werden.

Der Grundstückseigentümer ist bereit, über die für die geplanten Nutzungen bauordnungsrechtlich notwendigerweise zu errichtenden Stellplätze hinaus weitere 220 Stellplätze anzubieten, die als Quartiersgarage einen Beitrag zur Linderung des im umliegenden Quartier herrschenden Parkdrucks leisten.

ten sollen. Die Stellplätze werden im Hinblick auf einen erwarteten Anstieg der Elektromobilität auch mit Ladestationen ausgerüstet. So sollen neben 25 Elektroladestationen 2 Schnellladestationen für Elektroautos sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes vorgehalten werden. Ebenso soll im Plangebiet eine CarSharing Station entstehen, die von den Bewohnern des Quartiers genutzt werden kann.

Für Fußgänger soll das Vorhaben eine neue Querverbindung zwischen Hansaring und Hafenweg herstellen. Perspektivisch ist auch eine fußläufige Anbindung an das neue Quartier Stadthafen Nord vorgesehen.

#### *Grünplanung/Freiraum*

Zur Verringerung der mikroklimatischen Auswirkungen des Vorhabens sieht der Eigentümer nunmehr vor, alle entstehenden Dachflächen zu begrünen. Neben einer Verringerung der sommerlichen Erwärmung sollen diese Maßnahmen auch dazu dienen, das Entwässerungssystem bei Starkregenfällen durch seine Speicherkapazität zu entlasten. Die Gestaltung der Freiflächen des HafenMarktes unterscheidet sich deutlich von der ursprünglichen Planung des ehemaligen Hafencenters. Dazu hat der Vorhabenträger die Anzahl der oberirdischen Kundenparkplätze im südwestlichen Grundstücksteil von genehmigten 149 auf 99 zzgl. 4 Behindertenstellplätze reduziert. Die hierdurch entstehenden Flächen werden zum einen für eine intensivere Begrünung der oberirdischen Parkplatzfläche mit Bäumen genutzt, zum anderen soll zum Hafenweg hin eine Grünfläche mit ca. 800m<sup>2</sup> Größe entstehen (sog. Pocketpark), die eine fußläufige Durchwegung des Plangebietes erleichtern und entlang des stark baulich geprägten Hafenweges eine Grünfläche mit hoher Aufenthaltsqualität bieten soll.

#### **Ersteinschätzung Auswirkungen**

Im Rahmen der Arbeiten am Heilungsverfahren für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 hat der Vorhabenträger in Abstimmung mit der Verwaltung die gutachterlichen Aussagen zur Verkehrserzeugung, zur Feinstaubbelastung, zu den schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens und die Verträglichkeitsuntersuchung aus Einzelhandelssicht gewissenhaft neu erstellen lassen. Auch wenn die gutachterlichen Aussagen aufgrund der geänderten Vorhabenkonzeption nicht vollständig kongruent mit dem beantragten Vorhaben übereinstimmen, stellen sich die darin enthaltenen Erkenntnisse im Rahmen einer Ersteinschätzung wie folgt dar:

#### *Auswirkungen Einzelhandel*

Das Vorhaben entspricht den im Jahre 2018 beschlossenen Entwicklungszielen der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Münster (V/1048/2017 und V/1048/2017/1) im Sinne eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB. Das Plangebiet liegt innerhalb des hier vorgesehenen zentralen Versorgungsbereichs Stadtbereichszentrum Hansaring/Osmo (B4). Das Konzept sieht hier einen VKF-Zuwachs von insgesamt rd. 5.500 m<sup>2</sup> durch das Hafen-Center und die beabsichtigte Erweiterung des Rewe-Marktes am Hansaring vor. Damit soll gemäß Konzept eine städtebauliche Aufwertung des Standortes und eine Stärkung der Versorgungsfunktion für das wachsende Hafenquartier erreicht werden. In der Verträglichkeitsanalyse zum Heilungsverfahren für das Hafencenter wurde bereits mit der größeren Verkaufsfläche des Vollsortimenters und den weiteren unveränderten Einzelhandelsflächen der Nachweis erbracht, dass keine städtebaulich negativen Auswirkungen in anderen zentralen Versorgungsbereichen zu erwarten sind. Das neu entstehende Vorhaben wird Wechselbeziehungen insbesondere mit dem Stadtteilzentrum Wolbecker Straße westlich aufweisen.

Bei der vorgesehenen Reduzierung der Verkaufsfläche werden voraussichtlich ebenfalls die einzelhandelsstrukturellen Auswirkungen reduziert.

### *Auswirkungen Verkehr*

Das Vorhaben wird im Wesentlichen über den Hansaring erschlossen, am Hafengeweg befinden sich lediglich eine Nebenzufahrt in die Tiefgarage und Anlieferzufahrten. Die Zufahrt zum Hansaring soll mittels einer neu zu errichtenden Lichtsignalanlage ausgebaut werden, da diese alle Ansprüche an eine funktionale Verkehrsabwicklung und Sicherheitsaspekte für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer am besten erfüllt.

Im Rahmen der für das Heilungsverfahren erstellten verkehrstechnischen Untersuchung, die auf der städtischen Verkehrsuntersuchung zum Masterplan Stadthäfen 2018 basiert, konnte eine ausreichende Erschließung und Anbindung der durch das Vorhaben induzierten Verkehre nachgewiesen werden, so dass aus verkehrlicher Sicht eine Verträglichkeit gegeben wäre.

Der Hansaring ist als innerstädtische Verbindungsstraße bereits zum Analysezeitpunkt von einer sehr hohen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von etwa 15.500 Fahrzeugen/24h geprägt. Im Rahmen der städtischen Verkehrsuntersuchung zum Masterplan Stadthäfen hat ein Gutachter die aktuellen Verkehrszahlen ermittelt und mit Hilfe des sehr detaillierten Verkehrsmodells der Stadt Münster prognostiziert, wie sich die Verkehrszahlen im Hafenumraum in der Zukunft weiter entwickeln werden.

Der Vergleich der Verkehrsanalysen aus den Jahren 2014 (altes Planverfahren) und 2018 zeigt eine Reduzierung des Verkehrs auf dem Hansaring trotz Schließung der Theodor-Scheiwe-Straße. Wurde 2014 noch eine Verkehrsstärke von etwa 17.000 Fahrten gezählt, waren 2018 knapp 1.500 Fahrten weniger, also ca. 15.500 Fahrten zu verzeichnen.

Die Verkehrserzeugung des Vorhabens wurde unter Anwendung von Literaturwerten anhand der vorgesehenen Flächengrößen prognostiziert. Um die Verkehrserzeugung für die Einzelhandelsflächen zusätzlich abzusichern, wurde darüber hinaus die Verkehrserzeugung am Nahversorgungszentrum Friedrich-Ebert-Straße erhoben, welches eine ähnliche stadträumliche Lage und einen ähnlichen Einzelhandelsmix aufweist und anhand der entsprechenden Verkaufsflächengrößen umgerechnet.

Dabei hätte das Hafencenter in Summe etwa 4.600 Fahrten pro Tag erzeugt. Aufgrund der modelltechnischen Variablen, die unter anderem eine Umverteilung von Verkehren (Verdrängungseffekte) und die Auswirkungen von Verbund- und Mitnahmeeffekte beinhaltet, hätte diese Zahl nicht dazu geführt, dass die Verkehrsbelastung auf dem Hansaring um die erzeugten Fahrten ansteigt. Prognostiziert wurde ein Anstieg der Verkehrsstärke um maximal 500 Fahrten (+ 3%), die sich im Vergleich zur Gesamtbelastung nur vernachlässigbar ausgewirkt hätten. Ein ähnlicher Effekt lässt sich auch für die Friedrich-Ebert-Straße in den Betrachtungszeiträumen vor und nach Inbetriebnahme des Nahversorgungszentrums entsprechend nachweisen.

Im Ergebnis wäre die Verkehrsstärke auf dem Hansaring nach Inbetriebnahme des Hafencenters 2020 mit 15.900 Fahrzeugen noch immer knapp 1.000 Fahrzeuge geringer als die 2014 gemessene Belastung ohne Vorhaben gewesen. Diese Differenz würde auch bei einer Inbetriebnahme 2022 in etwa bestehen bleiben. Aufgrund der nunmehr beantragten reduzierten Fassung des Vorhabens ist von einer leicht geringeren Verkehrserzeugung gegenüber den Zahlen aus dem Heilungsverfahren auszugehen.

### *Auswirkungen Schallemissionen*

Der Betrieb des beantragten Vorhabens ist mit Immissionen von Gewerbelärm an den umliegenden Gebäuden verbunden, der die Richtwerte der TA Lärm tags und nachts sicher unterschreitet.. Dabei fallen im Wesentlichen die Emissionen der zu erwartenden Fahrzeugbewegungen ins Gewicht, während die Anlagentechnik (Lüftungsgeräte etc.) vernachlässigbare Anteile an der Gesamtlärmerzeugung einnimmt.

Bezüglich des Verkehrslärms auf öffentlichen Straßen kommen die erstellten Gutachten zu dem Ergebnis, dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung des Hansarings bereits ohne das Vorhaben eine relativ hohe Belastung vorliegt. Im direkt an das Plangebiet angrenzenden Bereich zwischen der Dortmunder Straße und der Schillerstraße werden an einigen Fassadenabschnitten für 2022 Werte von 69 dB(A) tags und bis zu 61dB(A) nachts prognostiziert.

Die Verwaltung hat daher juristisch prüfen lassen, in wie weit eine Pegelzunahme durch ein neu geplantes Vorhaben noch der Abwägung durch die Gemeinde zugänglich ist. Diese Erkenntnisse lassen sich auf viele weitere Fälle von Neubauprojekten an bereits vorbelasteten Straßenabschnitten übertragen. Im Ergebnis werden die Orientierungswerte der DIN 18005 Schallschutz im Städtebau in nahezu allen innerstädtischen Lagen heute bereits im Bestand überschritten. Dies ist zunächst unschädlich. Sobald Werte von etwa 70dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten werden, sind jedoch Gesundheitsgefahren nicht ausgeschlossen (im beschriebenen Bereich ist diese Schwelle in der Nachtzeit im Bestand überschritten). Dies bedeutet zunächst nicht, dass eine Zunahme hier per se unzulässig ist, jedoch muss die Gemeinde im Rahmen einer intensiven Abwägung feststellen, ob eine Zunahme weiterhin zumutbar erscheint und welche Minderungsmaßnahmen vorgesehen werden können. Überschreiten die Werte die Grenze von 75dB(A) tags und 65 dB(A) nachts ist die absolute Unzumutbarkeitsschwelle überschritten, die auch einer Abwägung nicht mehr zugänglich ist.

Gemäß den Lärmgutachten zum Hafencenter aus dem Heilungsverfahren treten im Nahbereich Pegelzunahmen von 0,4 – 4,7 dB(A) am Tag und 0,4-1,7 dB(A) in der Nacht auf. Die maximalen rechnerischen Pegelzunahmen liegen im direkten zukünftigen Kreuzungsbereich der Einmündung zum Hafenmarkt. Dies ist insbesondere dadurch begründet, dass aufgrund der Berechnungsvorschriften ein Zuschlag für die Effekte der Ampelanlage von 3dB(A) erfolgen muss.

Die im Ergebnis errechneten Mitteilungspegel an den Fassaden im Umfeld liegen somit innerhalb des Rahmens einer möglichen Abwägungsentscheidung zur Zumutbarkeit, allerdings in Teilen über der Schwelle zur Gesundheitsgefahr.

Im Rahmen der ursprünglichen Abwägungsentscheidung sind diese Auswirkungen als zumutbar eingeschätzt worden. Dies auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass an einigen Fassaden ein grundsätzlicher Anspruch auf Lärmsanierung nach den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung wegen der wesentlichen Änderung der Straße vorliegt. Der Vorhabenträger hat sich bereit erklärt, die hieraus entstehenden Kosten mit zu tragen und hat darüber hinaus für besonders betroffene Fassadenbereiche außerhalb des konkreten Umbaubereiches auf freiwilliger Basis ebenfalls eine Kostentragung eventueller Sanierungsmaßnahmen für passiven Schallschutz in Aussicht gestellt.

### *Auswirkungen Luftschadstoff*

Im Luftschadstoffgutachten zum Heilungsverfahren für den Bebauungsplan Hafencenter ist der Nachweis erbracht worden, dass sämtliche Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub

deutlich unterschritten werden. Dieses Ergebnis wird sich unter der Prämisse weiter sinkender Verkehrserzeugung am Standort nicht verändern.

### **Verfahren**

Nach Aufhebung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 535 durch das OVG NRW ist der für das Grundstück vormals geltende Bebauungsplan Nr. 401 „Stadthafen I/Albersloher Weg“ wieder aufgelebt. Dieser setzt für das Vorhabengrundstück im nördlichen Bereich am Hansaring ein Mischgebiet, im südlichen Bereich zum Hafengeweg ein Gewerbegebiet für Holzbearbeitungsbetriebe fest. Die Umsetzung des Vorhabens „HafenMarkt“ ist unter den vorhandenen planungsrechtlichen Voraussetzungen mittels eines sogenannten Heilungsverfahrens nicht möglich, weil die Vorhaben Hafencenter und Hafenmarkt hierzu zu deutliche Unterschiede aufweisen. Zur Realisierung des nunmehr vom Eigentümer vorgesehenen Vorhabens ist die Aufstellung eines neuen vorhabenbezogenen Bebauungsplanes im Vollverfahren erforderlich. Aus Gründen der Rechtssicherheit wird empfohlen, auch die Änderung des Flächennutzungsplanes erneut parallel zu betreiben.

Als nächster Verfahrensschritt soll daher für beide Verfahren nach Überarbeitung der gutachterlichen Aussagen eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden stattfinden. Dazu soll im 1. Quartal 2020 den Bürgern die Chance geboten werden, sich über das geänderte Vorhaben und dessen Auswirkungen bei Vorhabenträger und Gutachtern zu informieren. Die Verwaltung wird hierzu entsprechend separat Termine bekanntgeben und einladen.

Der Eigentümer hat sich bereit erklärt, die im Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 535 („Hafencenter“) getroffenen Vereinbarungen und Kostentragungsregelungen mit gleicher Zielsetzung auch im anstehenden Verfahren zu übernehmen.

Das Plangebiet ist ca. 2,7 ha groß, die Abgrenzung des Geltungsbereiches ist der beigefügten Übersicht (Anlage 1) zu entnehmen.

i. V.  
gez.

Robin Denstorff  
Stadtbaurat

### **Anlagen:**

Anlage A  
Anlage 1: Geltungsbereich  
Anlage 2: Antrag auf Aufstellung und Ansichten des Vorhabens  
Anlage 3: Vorhabenvergleich