B e g r ü n d u n g

zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 114 Teilabschnitt V: Zentrum Nord – nördlich Landesversicherungsanstalt

Inhalt

1. Geltungsbereich
2. Planungsanlass
3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan
4. Aufhebung von Bebauungsplänen
5. Räumliche und strukturelle Situation
6. Planungsziele
7. Inhalt des Bebauungsplanes
7.1 Grundzüge der Planung
7.2 Bauliche Nutzung
    7.2.1 Art der baulichen Nutzung
    7.2.2 Maß der baulichen Nutzung
    7.2.3 Baugestaltung und Denkmalschutz
    7.2.4 Ruhender Verkehr
    7.2.5 Private Grünflächen, Begrünung
7.3 Öffentliche Verkehrsflächen/Erschließung
7.4 Ver- und Entsorgung
7.5 Auswirkungen auf die Umwelt
    7.5.1 Grundwasser, Boden
    7.5.2 Klima
    7.5.3 Immissionen
    7.5.4 Eingriffe in Natur und Landschaft/Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen
8. Flächenbilanz
9. Kostenschätzung
10. Durchführungsmaßnahmen

1. Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich im Norden der Stadt Münster im mittleren Teil des "Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum Nord" an der Bahnlinie ‘Münster-Rheine-Emden’. Es wird über die Gartenstraße und die Anton-Bruchausen-Straße erschlossen.

2. Planungsanlass

Die Deutsche Telekom AG beabsichtigt, im Zentrum Nord ein Verwaltungsgebäude zu errichten, um die derzeit auf mehreren Standorten im Stadtgebiet Münster verteilten Organisationseinheiten des Konzerns in einem großen, zusammenhängenden Gebäudekomplex unterzubringen. Aus diesem Grunde hat die DeTe Immobilien Grundeigentum im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 114 Teilabschnitt V erworben.

Im Rahmen der Planung des konkreten Bauvorhabens hat ein unternehmensinternes architektonisch-funktionales Optimierungsverfahren stattgefunden, für den als Rahmenbedingung u. a. der Bebauungsplan Nr. 114 V zugrunde lag. Die DeTe Immobilien hatte sich für einen der diskutierten Entwürfe entschieden der entsprechend der nachrichtlichen Darstellung im Plan zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 114 Teilabschnitt V nach der Offenlegung modifiziert wurde. Seine Realisierung löst ein Planerfordernis im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB aus und bedingt damit die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 114 V.

...

3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Münster stellt für das Plangebiet "gemischte Baufläche" dar. Es handelt sich hierbei um den mittleren Abschnitt des "Zentrum Nord", welches als Entlastungszentrum zur Innenstadt für Großverwaltungen geplant und entwickelt worden ist.

Die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 114 Teilabschnitt V setzt bzgl. der Art der Nutzung weiterhin Kerngebiet (MK) im Sinne des § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) fest. Demnach ist der Bebauungsplan nach § 8 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

4. Aufhebung von Bebauungsplänen, Landschaftsplänen

Die Änderungen betreffen einen Teilbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 114 V sowie einen geringen Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 114 IV. Aus diesem Grund tritt in dem "überplanten" Teilbereich zur Vermeidung von entgegenstehenden Festsetzungen und Doppelausweisungen der geänderte Bebauungsplan an die Stelle des alten Rechtes und wird zur neuen planungsrechtlichen Beurteilungsgrundlage. Die Festsetzungen in den übrigen Bereichen des o. g. Bebauungsplanes Nr. 114 IV bleiben als eigenständige Festsetzungen bestehen.

5. Räumliche und strukturelle Situation

Das ”Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum Münster-Nord”, kurz ”Zentrum-Nord”, resultiert aus Planungsüberlegungen und aus der Planungsphilosophie der 70er Jahre. Die Zielrichtung der konzentrierten Ansiedlung von Großbauvorhaben aus dem Bereich von Behörden, Versicherungen, Krankenkassen, Banken, Versorgungskassen o.ä. hat unter den Aspekten von Verlagerungsnotwendigkeiten aus Innenstadtlagen wegen mangelnden Expansionsmöglichkeiten sowie unter dem Gesichtspunkt der Bereithaltung eines entsprechend umfangreichen und flexiblen Flächenangebotes für Tertiärnutzer noch heute ihre Berechtigung und Bedeutung.

Der Bebauungsplan Nr. 114 V in seiner derzeit rechtskräftigen Fassung lässt die verkehrlichen und baustrukturellen Planungsvorstellungen der 70er Jahre aufleben: Neben der umfangreich dimensionierten öffentlichen Verkehrsinfrastruktur vollziehen seine Festsetzungen die zur damaligen Zeit angedachte Realisierung von ineinander verschachtelten, in der Höhenentwicklung zum öffentlichen Straßenraum hin abterrassierten, großmaßstäblichen Gebäudekomplexen auf Grundlage der damaligen ”Architekturmode” nach. Gestützt wird dieses Architekturprinzip durch die Vorgabe der Hauptstellung der Gebäude in einem streng orthogonalen System.

Diese sich in Festsetzungen niederschlagende Planungsphilosophie der 70er Jahre entspricht nicht dem heute stadtgestalterisch und städtebaulich Angemessenen und Sinnvollen. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die im Zentrum-Nord so angedachten und planungsrechtlich fixierten Baukomplexe den heutigen Bedarf an flexibel nutzbaren Bau- und Grundstückseinheiten nicht nachvollziehen und insbes. die strenge Bauhöhenstaffelung eine die architektonisch-funktionale Gestaltungsfreiheit sehr stark einengende Vorgabe darstellt, wird die Änderung des Bebauungsplanes notwendig.

Das Plangebiet umfasst im wesentlichen eine von Verkehrstrassen umschlossene ”Insel” innerhalb des Zentrum-Nord.

Östlich der verlängerten Gartenstraße verläuft parallel eine wichtige, separat geführte Fuß- und Radwegeverbindung zum in geringer Entfernung nördlich gelegenen Bahnhaltepunkt ”Zentrum Nord”. Diese übergeordnete Wegebeziehung verbindet darüber hinaus den Stadtteil Coerde mit der Innenstadt. Nochmals östlich angrenzend verlaufen in Nord-Süd-Richtung die Bahntrassen der Strecke ”Rheine-Emden”.

Die bauliche Entwicklung ist nördlich angrenzend - zwischen Albrecht-Thaer-Straße und Bahnlinie - überwiegend abgeschlossen: Dienstleistungs- und nicht-produzierende Gewerbebetriebe prägen das Bild (Gewerbegebiet). Südlich der verlängerten Gartenstraße befinden sich - wie im gesamten südlichen Bereich des Zentrum-Nord - Gebäude in jeweils eigenständiger, solitärer Formensprache (Kerngebiete).

6. Planungsziele

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 114 V werden die nachfolgenden Ziele verfolgt:

- Schaffung der planungsrechtlichen Grundlage für die Ansiedlung eines für die Stadt Münster bedeutenden Verwaltungs- und Dienstleistungsunternehmens;
- Schaffung eines flexibleren ”Festsetzungsgerüstes”, welches unter räumlich- funktionalen und betriebswirtschaftlichen Aspekten zu einer Optimierung baulicher Lösungen beiträgt;
- Stärkung der oberzentralen Bedeutung der Stadt durch Konzentration von Arbeitsplätzen;
- Erreichen einer städtebaulich verträglichen Einbindung der Ansiedlung in das Zentrum-Nord und Schaffung von Verträglichkeit gegenüber umliegenden, sensibleren Nutzungsstrukturen;
- Reduzierung der aus heutiger fachlicher Sicht zu umfangreich dimensionierten öffentlichen Verkehrsinfrastruktur; gleichwohl - wie bisher - Sicherung der Option für eine bahnparallele Straßenanbindung des Zentrum-Nord an eine nördliche Innenstadtumgehung (Entlastungsstraße-Nord).

7. Inhalt des Bebauungsplanes

7.1 Grundzüge der Planung

Damit die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und Ordnung gewährleistet wird, sind für die Realisierung der genannten Ziele die Festsetzungen des Baugebietes bzgl.

- der Art und dem Maß der baulichen Nutzung,
- der Einhaltung der Baugrenzen,
- der Regelungen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs und
- der Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern sowie der zu begrünenden Flächen

im Bebauungsplan von substanzieller Bedeutung. Diese Festsetzungen stellen die Grundzüge der Planung dar.

7.2 Bauliche Nutzung

7.2.1 Art der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan sieht entsprechend dem bisherigen Bebauungsplan für den Änderungsbereich ebenfalls "Kerngebiet" (MK) vor. Das Gelände ist als Teil des gesamten Dienstleistungs- und Verwaltungsstandortes "Zentrum Nord" zu sehen, welches in erster Linie für Großeinrichtungen der Wirtschaft und Verwaltung geplant und entwickelt worden ist. Die Festsetzung als Kerngebiet ist auch dadurch begründet, dass an dieser Stelle eine Verwaltungseinrichtung eines überregional wichtigen Dienstleisters gefestigt werden soll. Gerade Anlagen und Einrichtungen mit überörtlichem Einzugsbereich sollen in Kerngebieten vorherrschen.

Die textliche Festsetzung 1.1 sieht auf Grundlage des § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO einen Ausschluss von Tankstellen, Einzelhandelsbetrieben und Vergnügungsstätten vor. Diese Nutzungen sind ausgeschlossen, da sie an dieser Stelle der grundlegenden Struktur des Kerngebietes "Zentrum Nord" mit Büro-

und Verwaltungseinrichtungen widersprechen. In anderen Teilen des Kerngebietes "Zentrum Nord" sind Einzelhandelsbetriebe z. T. sogar zwingend festgesetzt, so dass die Eigenart des Kerngebietes insgesamt gewahrt bleibt (Kompensationseffekt).

Ebenfalls aufgrund der besonderen städtebaulichen Struktur durch Bürogroßeinrichtungen sind Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke nur ausnahmsweise zulässig (textliche Festsetzung 1.2).

7.2.2 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen

Die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 entspricht der bisherigen und dem überwiegend im gesamten baulichen Umfeld festgesetzten und vorherrschenden Maß.

Hinsichtlich der Geschossflächenzahl ist eine Erhöhung auf 2,0 festgesetzt, damit die beabsichtigte Nutzung in ihrer beabsichtigten städtebaulichen Dichte realisierungsfähig wird. Die in der näheren Umgebung ebenfalls mit 2,0 festgesetzte GFZ rechtfertigt diese Erhöhung und definiert damit den zentralen, nicht zum Freiraum hin orientierten Bereich des "Zentrum Nord".

Die Festsetzung der Baugrenzen ist großzügig in einem Mindestabstand von 5,0 m zu den öffentlichen Verkehrsflächen vorgenommen und ermöglicht damit ein Maximum an baulicher Flexibilität. Im städtebaulich und stadtgestalterisch ”empfindlichen”, südwestlichen Bereich des Baugebietes (Straßengabelung) ist dementsprechend der Abstand der Baugrenzen zur öffentlichen Verkehrsfläche vergrößert. Weitere nicht überbaubare Flächen ergeben sich im Bereich der geplanten Zufahrten bzw. Zugänge.

Entsprechend der konkreten Bauabsicht sind die überbaubaren Flächen überwiegend siebengeschossig und für den östlichen Bereich - in deutlicher Höhenabstaffelung zur Bahn bzw. den jenseits der Bahn bestehenden ein- bis zweigeschossigen Wohnnutzungen - fünfgeschossig festgesetzt. Diese Geschosszahlen ermöglichen die Realisierung des Projektes und sind im Rahmen der durch solitäre Baukörper geprägten Umgebung städtebaulich vertretbar und angemessen.

Korrespondierend mit der Zahl der Vollgeschosse ist die maximal zulässige Bauhöhe in den jeweiligen Baufenstern auf die maximalen Maße des konkret geplanten Bauvorhabens begrenzt, damit eine darüber hinausgehende, maßstabsverändernde, städtebaulich nicht gewollte Ausnutzung nicht erfolgen kann. Bezugspunkte für die festgesetzten Höhen baulicher Anlagen stellen die Oberkanten der zur Erschließung der Bauwerke dienenden öffentlichen Verkehrsflächen dar (textliche Festsetzung 1.3).

Aufgrund der großzügig festgesetzten überbaubaren Flächen, damit ein Mindestmaß an Be- und Eingrünung im stadtgestalterisch wichtigen Übergangsbereich zu den öffentlichen Verkehrsflächen erfolgen kann, ist die Zulässigkeit von Nebenanlagen auf dem Bereich der überbaubaren Flächen begrenzt.

7.2.3 Baugestaltung und Denkmalschutz

Um eine einheitliche Baugestaltung im gesamten "Zentrum Nord" zu gewährleisten, wo weitgehend Flachdächer vorhanden und festgesetzt sind, wird auch hier das Flachdach als gestalterische Festsetzung fortgeschrieben.

Grundstückseinfriedigungen lässt der Bebauungsplan nicht zu (textliche Festsetzung 2.1). Diese Festsetzung steht im Einklang mit der bebauten Umgebung. Es können davon allerdings in begründeten Fällen Ausnahmen zuge-

lassen werden, soweit die Grundstückseinfriedigung nicht an einer öffentlichen Verkehrsfläche liegt.

Damit von Werbeanlagen keine wesentlichen visuellen Beeinträchtigungen ausgehen, ist das Anbringen von Werbeanlagen auf die Stätte der Leistung beschränkt (textliche Festsetzung 2.2). Diese Festsetzung wirkt minimal reglementierend und schützt zusätzlich die ansässigen Geschäfts- und Betriebsnutzungen.

Aus Gründen der Bodendenkmalpflege wurde folgender Hinweis 3.1 in den Bebauungsplan aufgenommen:

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauerwerk, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt oder dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westf. Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich anzuzeigen (§§ 15 und 16 DSchG NRW). Die Entdeckungsstelle ist 3 Werktage nach einer mündlichen und eine Woche nach einer schriftlichen Anzeige unverändert zu erhalten.

7.2.4 Ruhender Verkehr

Der zur baulichen Realisierung anstehende Hochbauentwurf sieht den Nachweis des ruhenden Verkehrs in dem östlich ausgewiesenen fünfgeschossigen Baufenster in Form eines Parkhauses und in voraussichtlich drei Tiefgaragen vor. Dementsprechend - und aufgrund der Großflächigkeit des ”Baufensters” - *setzt* der Bebauungsplan fest, dass Stellplätze, Garagen und Carports nur innerhalb der überbaubaren Flächen zulässig sind (textliche Festsetzung 1.5). Die großzügig festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen ermöglichen flexible Lösungen der Unterbringung des ruhenden Verkehrs und begrenzen nur insofern, als die dauerhaft zu begrünenden Flächen ausgenommen sind.

7.2.5 Private Grünflächen, Begrünung

Damit im Baugebiet zu Durchgrünungszwecken eine angemessene Anzahl von Bäumen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen entstehen, ist - als Äquivalent zur Stellplatzzahl - je fünf Stellplätze ein einheimischer Laubbaum zu pflanzen und dauerhaft zu unterhalten. Diese Maßnahme ist darüber hinaus kleinklimatisch und gestalterisch von erheblicher Bedeutung.

Um für die den öffentlichen Flächen zugewandten Bereiche eine dauerhafte Begrünung zu ermöglichen und damit den halböffentlichen Raum mit einem Mindestmaß an einheitlicher Gestaltung zu belegen, sind die Flächen zwischen der festgesetzten Straßenbegrenzungslinie und der festgesetzten vorderen Baugrenze mit Ausnahme notwendiger Zuwegungen und Zufahrten dauerhaft zu begrünen.

Ebenso ist aus kleinklimatischen und stadtgestalterischen Gründen festgesetzt, dass Parkhäuser, -paletten o. ä. durch Rank-, Schling- und Kletterpflanzen umfänglich und dauerhaft zu begrünen sind. Die Beschränkung auf diese in der Regel rein funktionalen Gebäude - und im konkret geplanten Fall auf ein solches mit beträchtlicher Größe - rechtfertigt den erhöhten Kostenaufwand für diese Festsetzung in klimatischer und visueller Hinsicht.

7.3 Öffentliche Verkehrsmittel / Erschließung

Der Bebauungsplan Nr. 114 (Zentrum Nord) stammt aus den 70er Jahren. Die Ausweisungen der Straßen in dem Bebauungsplan wurden zum damaligen Zeitpunkt auf der Grundlage des Generalverkehrsplanes getroffen. Zwischenzeitlich sind je-

doch 30 Jahre vergangen und die damals zu Grunde gelegten Prognosezahlen wie auch Strukturveränderungen machten es erforderlich, eine neue Verkehrsprognose zu erstellen.

Anhand der durchgeführten Verkehrsprognose für das Jahr 2010 kann gesagt werden, dass Teile des ehemaligen Straßennetzes reduziert werden können.

Unter der Voraussetzung, dass weiterhin über die Gartenstraße eine spätere Anbindung an eine mögliche Entlastungsstraße-Nord erfolgt, kann auf der Grundlage der ermittelten Prognosedaten von einer 2-streifigen verlängerten Gartenstraße (Bahnparallele) ausgegangen werden.

Das zukünftige Verkehrssystem, sowohl für die Erschließung des Zentrums Nord als auch für eine spätere Anbindung der Gartenstraße an ein III. Tangentensystem, sieht wie folgt aus:

– Die Gartenstraße ab dem II. Tangentensystem erhält in nördlicher Richtung bis zur Anton-Bruchausen-Straße nach wie vor einen 4-streifigen Ausbau mit entsprechenden Nebenanlagen.
– Ab der Einmündung der Anton-Bruchausen-Straße/Gartenstraße wird der 4-streifige Ausbau aufgespaltet. Danach erfolgen zwei Fahrstreifen als Optionsfläche (Bahnparallele) für eine spätere Anbindung an die III. Nordtangente. Die Anton-Bruchausen-Straße selbst wird ebenfalls als 2-streifige Straße wie vorhanden in nördlicher Richtung weitergeführt.
– Mit dem zuvor beschriebenen Verkehrssystem besteht die Möglichkeit, eine ausreichende Erschließung sowohl für das Zentrum Nord als auch für eine spätere Anbindung an ein III. Tangentensystem zu ermöglichen.

Demgemäss sind die öffentlichen Verkehrsflächen entsprechend dem verkehrstechnischen Entwurf von November 1999 für die Gartenstraße und die Anton-Bruchausen-Straße im Verhältnis zum Bebauungsplan Nr. 114 V auf reduzierten Flächen festgesetzt und ermöglichen somit eine Vergrößerung des Baugebietes. Im Einzelnen sind die nördliche und westliche Seite der Trasse der Gartenstraße , die östliche Seite der Joseph-König-Straße, die südöstliche Seite der Trasse der Anton-Bruchausen-Straße sowie der nördliche Abschnitt der Anton-Bruchhausen-Straße zwischen Albrecht-Taer-Straße und Gartenstraße entfallen und als Bauland dem Baugebiet zugeordnet worden. Ansonsten entsprechen die Verkehrsflächen dem bisherigen Bebauungsplan und sichern die Erschließung des Baugebietes.

Die Einteilung innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche Gartenstraße/parallel zur Bahnlinie (Straßentrasse/Verkehrsgrün) erfolgt nur nachrichtlich, um den späteren Ausbau flexibel an die Bedürfnisse anpassen zu können (ggf. temporärer Wendehammer in Höhe Zufahrt Parkhaus).

7.4 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Gebietes mit Strom, Wasser, Wärmeenergie sowie die Entwässerung sind im Rahmen der bestehenden Infrastruktur gegeben.

Entwässerung

Das Plangebiet ist durch vorhandene Schmutz- und Regenwasserkanäle in der Joseph-König-Straße, der Anton-Bruchausen-Straße und der Albrecht-Taer-Straße entwässerungstechnisch erschlossen.

Im nördlichen Bereich des Plangebietes sind die Schmutz- und Regenwasserkanäle durch die vorgeschlagene Abgrenzung der Bebauung überplant. Lt. Kanaluntersuchungsbericht vom 08.09.1999 sind keine Abzweige an den Haltungen vorhanden. Somit können evt. diese Haltungen (80 m Schmutzwasserkanal DN 250 Stz und 75 m Regenwasserkanal DN 300 B, Baujahr 1987) für die neue Bebauung entfallen. Der Rückbau erfolgt auf Kosten des Grundstückseigentümers. Diese Leitungen

können ggf. auch, nach Abstimmung mit dem Tiefbauamt, als Hausanschlussleitungen genutzt werden.

Eine Regenwasserversickerung oder –rückhaltung ist in dem Plangebiet auf Grund der schlechten Bodenverhältnisse und des Platzmangels nicht vorgesehen. Als Alternative wird den Bauherren eine Regenwassernutzung in dem Sinne vorgeschlagen, dass gemäß Hinweis Nr. 3.2 anfallende Dachflächenwasser nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO zur Brauchwassernutzung verwendet werden können oder gemäß gemeindlicher Abwasserplanung abzuleiten sind. Eine direkte Verbindung von Trinkwasseranlagen mit Regenwasseranlagen ist nach Trinkwasserverordnung § 17 Abs. 1 und nach DIN 1988 Teil 4 Abs. 3.2.1 nicht zulässig. Die DIN 1988 (Technische Regel des DVGW) ist bei der Errichtung und Nutzung einer Regenwasseranlage zu beachten.

Fernwärme

Im Plangebiet an der nördlichen Grenze des Änderungsbereiches liegt eine Fernwärmehauptversorgungstrasse. Zur Absicherung und Kennzeichnung ist diese Trasse durch ein Leitungsrecht für den Erschließungsträger festgesetzt.

7.5 Auswirkungen auf die Umwelt

7.5.1 Grundwasser, Boden

Mit einer Bebauung des Gebietes ist der Verlust von Staunässe- und Plaggeneschböden verbunden. Aus Sicht des vorsorgenden Bodenschutzes gilt es, die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf den Boden durch Versiegelung zu minimieren. Die Festsetzung einer GRZ von 0,6 innerhalb des Kerngebietes ist daher vorteilhaft, da hiermit gegenüber dem bestehenden Bebauungsplan (alte BauNVO) eine deutliche Verbesserung erzielt wird. Eine weitere Ausdehnung der Flächen für den ruhenden Verkehr (vgl. Nr. 7.2.4 der Begründung) sollte aus Gründen des Boden- und Klimaschutzes möglichst nicht erfolgen.

Weiterhin wäre die Möglichkeit einer extensiven Begrünung der Gebäudeteile mit Flachdächern wünschenswert. Damit ließe sich zugleich auch die Menge des von der Dachfläche abfließenden Niederschlagswassers vermindern. Dies bietet sich gerade kompensatorisch dann an, wenn der Nachweis der erforderlich zu pflanzenden Bäume gestalterisch nicht angemessen erscheint.

Für eventuelle Bodenkontaminationen durch Altlasten gibt es keine Anhaltspunkte.

7.5.2 Klima

Durch Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern im Bereich der Freiflächen und Stellplätze (ein Laubbaum je 5 Stellplätze) wird eine gestalterische und klimatische Aufwertung des Gebietes angestrebt.

7.5.3 Immissionen

Im Rahmen von schalltechnischen Gutachten wurden unter lärmemissions- und -immissionstechnischen Gesichtpunkten nachfolgende Konfliktpotentiale einer Untersuchung unterzogen:

- **Schallimmissionen in umliegenden Bauflächen:**

Geräuschemissionen auf die umliegenden Baugebiete wurden, ausgehend vom Zu- und Abfahrtverkehr einschl. Besucher- und Anlieferverkehr eines Dienstleistungs-Bauvorhabens bei maximaler Ausnutzung der GFZ mit (ca. 750 Stellplätze), ermittelt.

Darüber hinaus wurden die Geräuschemissionen durch Parkplatzverkehre in einem Parkhaus mit 6 Ebenen (oberste Parkebene offen), gelegen im nördlichen und östlichen Bereich des MK-Gebietes, nach TA Lärm in die Berechnungen integriert.

Für die schalltechnische Beurteilung wurden Immissionspunkte im unmittelbar nördlich angrenzenden Gewerbegebiet, im südlich angrenzenden Kerngebiet sowie insbes. im jenseits der Bahnlinie gelegenen Reinen Wohngebiet (”Im Hagenfeld”) festgelegt.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass die in den einzelnen Gebietskategorien einzuhaltenden Immissionsrichtwerte durch die prognostizierten Beurteilungspegel an jedem Immissionspunkt deutlich unterschritten und damit eingehalten werden. Es ist in diesem Untersuchungspunkt somit eine eindeutige schalltechnische Verträglichkeit mit den umliegenden Nutzungen gegeben.

- **Schallimmissionen im östlich der Bahn gelegenen Wohngebiet durch Schallreflexion des Bahnlärms:**

Das östlich des Bahndamms gelegene Reine Wohngebiet ist bereits jetzt durch den Schienenverkehr mit einem hohen Lärmpegel belastet. Im Zusammenhang mit der Änderung des Bebauungsplanes galt es abzuprüfen, inwiefern durch die Massivität entstehender Gebäudekomplexe im Plangebiet, insbes. entlang der östlichen Grundstücksgrenze unter maximaler Ausnutzung der festgesetzten Bauhöhe, Schallreflexionen des Bahnlärms die bestehende Wohnnutzung im Bereich ”Im Hagenfeld” zusätzlich belasten.

Aufgrund des mittleren Abstandes zwischen Bahntrassen und Häuserzeile mit ca. 40 m dominiert der Direktschall der Bahnlinie den Immissionsschallpegel an den Wohngebäuden so deutlich, dass der Immissionsschallpegel durch Reflexion des Bahnlärms - über eine Entfernung von ca. 90 m - nur geringfügig i.S. einer Erhöhung um max. 0,4 dB(A) beeinflusst wird. Zugrunde gelegt ist ein Parkhaus mit max. 13,5 m Höhe (Offene oberste Parkebene) und offener Fassade an der Ostseite.

Die Status-quo-Belastung würde damit lediglich in sehr geringem Maße erhöht: Es ist in diesem Untersuchungspunkt somit ebenfalls eine schalltechnische Verträglichkeit im Hinblick auf die umliegende Wohnnutzung gegeben.

- **Schallimmissionen in den Bauflächen des Änderungsbereiches:**

Auf das Kerngebiet wirkt Verkehrslärm durch die östlich benachbarte Bahnlinie sowie durch den motorisierten Individualverkehr auf der Albrecht-Thaer-Straße und der verlängerten Gartenstraße ein. Flächig entstehende Schallemissionen aus dem nördlich angrenzenden Gewerbegebiet durch produzierende Betriebe sind nicht gegeben.

Auf Grundlage einer Prognose der Verkehrsplanung der Stadt für die Belastungszahlen der Straßenemittenten sowie auf Grundlage der Angaben der DB-AG ergeben sich - auf Grundlage der Berechnungen - an den äußeren Rändern der überbaubaren Grundstücksflächen maßgebliche Außenlärmpegel, welche nach DIN 4109 in entsprechende Lärmpegelbereiche eingeteilt werden können. Aus dieser Angabe ergeben sich die maßgeblichen Schalldämm-Maße für die Außenfassaden und deren Bauteile.

I. S. der einzuhaltenden schalltechnischen Orientierungswerte im Kerngebiet gewährleistet der Bebauungsplan den notwendigen passiven Schallschutz für Bauten mittels Festsetzung der entsprechenden Lärmpegelbereiche entlang der Baugrenzen.

...

Im Falle eines Zurückbleibens von den Baugrenzen ist eine Reduzierung des festgesetzten Schalldämm-Maße bzw. die Annahme eines niedrigeren Lärmpegelbereiche nur im Wege des vorhabenbezogenen Einzelschallnachweises im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens möglich.

- **Sonstige Immissionen**

Der Investor plant derzeit ein Parkhaus im östlichen Grundstücksbereich. Durch die Lage und Größe des Parkhauses mit ca. 410 Stellplätzen kann es zu erheblichen Schadstoffemissionen im Gebäude durch die Parkverkehre v.a. zu den Berufsverkehrszeiten kommen. Bei warmen Motoren, d.h. vor allem bei den Zielverkehren mittags, spielt auch die Tankatmung bei den VOC-Emissionen eine Rolle.

Durch die Entfernung von mindestens 60 m zwischen Wohngrundstück und Parkhaus sowie die nutzungsbedingt auf die Zeiten des Berufsverkehrs beschränkten Fahrzeugbewegungen ist an diesen immissionsempfindlichen Nutzungen jedoch nicht mit schädlichen Umweltauswirkungen zu rechnen.

7.5.4 Eingriffe in Natur und Landschaft / Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Auf den Flächen im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung befindet sich keine erhaltenswerte und/oder wertvolle Grünsubstanz. Der Bereich charakterisiert sich hinsichtlich der vorhandenen Biotop-/Nutzungstypen vorwiegend durch ein Vorkommen relativ junger Brachestadien. Ein erhaltenswerter Gehölzbestand ist nicht vorhanden.

Zudem besteht gültiges Planungsrecht (MK): Die in diesem Zusammenhang zu Grunde liegende BauNVO von 1977 sieht keine Möglichkeit der Begrenzung der Versiegelung, z.B. bei der Herstellung von Stellplätzen, vor. Aufgrund der Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 114 V ist derzeit eine vollständige Versiegelung des Grundstücks planungsrechtlich zulässig, da die bisherige GRZ lediglich den Versiegelungsgrad des Grundstücks durch Gebäude limitiert.

Im Gegensatz hierzu entfaltet mit der Änderung § 19 Abs. 4 Satz 2 der BauNVO von 1990 Wirkung. Gegenüber den Festsetzungen des derzeit rechtsverbindlichen Bebauungsplans wird zwar eine Ausweitung der überbaubaren Grundstücksflächen vorgenommen, diese wird jedoch durch die Geltung der aktuellen BauNVO sowie durch die im Wege der Änderung erfolgende deutliche Rücknahme der öffentlichen Verkehrsflächen mehr als kompensiert.

Zudem wirken sich auch die textlichen Festsetzungen bzgl. der Begrünung der Stellplätze, das Begrünungsgebot der Freiflächen zwischen Straßenbegrenzungslinie und vorderer Baugrenze sowie die Festsetzung von Fassadenbegrünung an Parkhäusern hinsichtlich landschaftsökologischer Belange positiv aus.

Hieraus folgt, dass der Vergleich der landschaftsökologischen Qualitäten der Bestandssituation (Planungsrecht Bebauungsplan Nr. 114 V) im Abgleich mit denen der Planung demnach keine Verschlechterung der Qualitäten erkennen lässt.

Eingriffe in Natur und Landschaft werden mittels der Festsetzungen der Änderung des Bebauungsplanes demgemäss nicht ausgelöst. Ein Ausgleichsbedarf ist somit nicht gegeben.

8. Flächenbilanz

Fläche	Größe	in % vom Änderungsbereich
Änderungsbereich	4,5 ha	100 %
Öffentliche Verkehrsfläche inkl. Verkehrsgrün	1,4 ha	31 %
Kerngebiet (MK)	3,1 ha	69 %

9. Kostenschätzung

Bei der Verwirklichung der Planung entstehen für die Stadt Münster keine Grunderwerbskosten, da die als Straßenverkehrsflächen und als Verkehrsgrün ausgewiesenen Bereiche bereits im Eigentum der Stadt stehen.

Die Herstellung der Gartenstraße zwischen derzeitigem Ausbauende und der Zufahrt ins Parkhaus erfolgt durch den Bauherrn der MK-Nutzung zu seinen Lasten (Erschließungsvertrag mit der Stadt Münster).

Die Erschließungs- und Entwässerungsbeitragspflichten für das Grundstück sind bereits abgegolten. Straßenbaubeiträge nach § 8 KAG kommen nicht zur Erhebung. Die geschätzten Straßenbaukosten betragen ca. 130.000 €.

Durch die Änderung des Bebauungsplanes entstehen der Stadt Münster keine zusätzlichen Kosten.

10. Durchführungsmaßnahmen

Die Verwirklichung des Bebauungsplanes wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet lebenden und arbeitenden Menschen zwar auswirken, nachteilige Auswirkungen in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht sind jedoch nicht ersichtlich. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich.

Der Ausbau der Straßen, Wege und Verkehrsgrünflächen (mit Ausnahme der kurzfristig geplanten Erschließung zum Parkhaus / s.o.) soll auf der Grundlage des Bebauungsplanes nach Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel erfolgen. Der Ausbau in Teilabschnitten bleibt vorbehalten.

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch als Anlage zu der durch den Rat der Stadt Münster am 09.02.2005 als Satzung beschlossenen 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 114 Teilabschnitt V: Zentrum – Nord – nördlich Landesversicherungsanstalt.

Münster, **11.02.2005**

Tillmann **(L.S.)**
Dr. Tillmann
Oberbürgermeister