B e g r ü n d u n g

des Bebauungsplanes Nr. 114 Teilabschnitt V:
Zentrum Nord - Nördlich Landesversicherungsanstalt -

1. Begrenzung:

Der Bebauungsplan Nr. 114 umfaßt das geplante Zentrum Nord im Bereich zwischen Kanalstraße und der Bahnlinie Hamm - Emden nördlich des Cheruskerringes. Unter Berücksichtigung der Größe des Bereiches und aus verfahrenstechnischen Gründen wurde der Bebauungsplan in Teilabschnitte unterteilt.

Der Teilabschnitt V erstreckt sich im Zentrum Nord auf den Bereich nördlich der Landesversicherungsanstalt zwischen der Kanalstraße und der Eisenbahnlinie Hamm - Emden.

Innerhalb des Plangebietes liegen folgende Grunstücke:

Flur 120 Flurstück 23; Teilbereiche der Flurstücke 12, 15, 22, 25, 26, 27 und 28.

Flur 121 Teilbereich des Flurstücks 28.

Flur 122 Flurstück 178; Teilbereiche der Flurstücke 176, 177, 180 und 182.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sind im Plan durch einen grauen Farbstreifen bezeichnet.

2. Ausweisung des Flächennutzungsplanes:

Der Bebauungsplan Nr. 114 Teilabschnitt V: Zentrum Nord - Nördlich Landesversicherungsanstalt - wurde gemäß § 8 (2) Bundesbaugesetz (BBauG) aus dem seit dem 09.05.1980 wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Münster entwickelt und stimmt insgesamt mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes überein.

3. Planungsziele:

Für die Weiterentwicklung der Stadt ist es erforderlich ein ausreichendes Angebot an Grundstücken für Gewerbe- und Handelsbetriebe sowie für Einrichtungen der Wirtschaft und Verwaltung zur Verfügung zu stellen. Dies soll u. a. durch diesen Bebauungsplan erreicht werden.

Für den Gesamtbereich des Zentrums Nord wurde aufgrund des Gutachterwettbewerbes aus dem Jahre 1969 der vom Rat der Stadt Münster am 28.05.1973 beschlossene Strukturplan 73 erarbeitet. Dieser Strukturplan sah zur Entlastung der Innenstadt eine gemischte Wohn-, Gewerbe- und Verwaltungsnutzung für das Zentrum Nord vor.

...

Aufgrund der Anforderungen die heute an ein gesundes Wohnen gestellt werden, wird die frühere Zielrichtung, im Zentrum Nord auch Wohngebiete auszuweisen, nicht weiter verfolgt. Daher werden Wohnungen nur noch für Betriebsinhaber und Betriebsleiter zugelassen. Weitere Wohnungen sind nur ausnahmsweise zugelassen, soweit der Charakter des Zentrums Nord hierdurch nicht verändert wird.

4. Planinhalte:

Bauliche Nutzung

Die im Bebauungsplan ausgewiesenen MK-Gebiete schaffen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Unterbringung von Handelsbetrieben sowie zentralen Einrichtungen der Wirtschaft und Verwaltung.

Das gemäß Baunutzungsverordnung jeweils zulässige Maß der baulichen Nutzung wird, um im gesamten Plangebiet eine aufgelockerte städtebaulich erwünschte Bebauung zu erreichen, deutlich unterschritten. Um jedoch für die Bauvorhaben eine ausreichende Flexibilität zu erreichen, sind die ausgewiesenen überbaubaren Grundstücksflächen und Geschoßflächen im Verhältnis zur zulässigen Grund- bzw. Geschoßfläche erheblich erhöht ausgewiesen worden. Außerdem wurde unter Berücksichtigung der Umgebung eine gegliederte Bauhöhe der Bauwerke - bis zu 16 m im westlichen und südlichen und bis zu 19 m im nördlichen Bereich - festgesetzt. Gleichfalls wurde aus den v. g. Gründen eine Sonderbauweise gemäß § 22 (4) BauN VO festgesetzt wobei die Mindestlänge der Bauwerke 30 m beträgt.

Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wurde der Anregung generell alle Großflächigen Einzelhandelsbetriebe und sonstigen großflächigen Handelsbetriebe auszuschließen nicht gefolgt. Durch die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes wurde die Zulässigkeit und Größe dieser Handelsbetriebe, die an Endverbraucher verkaufen, stark eingeschränkt. Ein generellerAusschluß derartiger Einrichtungen erfolgt nicht, da dies im Zentrum Nord das Entstehen einer Monostruktur im Sinne eines reinen Verwaltungszentrums begünstigen würde. Eine derartige Entwicklung ist aber städtebaulich nicht erwünscht.

Versorgungsanlagen

Im nördlichen Bereich des Bebauungsplanes ist zur Energieversorgung eine Trafostation erforderlich. Über die genaue Lage wird in Abstimmung mit dem Bauträger bei der Baugenehmigung entschieden.

Erschließung

Aufgrund umfangreicher Verkehrsuntersuchungen soll die Erschließung des Plangebietes über die Kanalstraße, die geplante verlängerte Gartenstraße/Bahnparallele und das daran anschließende Erschließungsnetz erfolgen. Den Bedenken und Anregungen bezüglich der teilweise verkehrlichen Erschließung des Zentrums Nord über die verlängerte Gartenstraße wurde nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander nicht gefolgt. Der Ausbau der Gartenstraße ist aufgrund von Verkehrsuntersuchungen zur Gesamter-

...

schließung des Zentrums Nord zwingend erforderlich. Darüber hinaus führt die verlängerte Gartenstraße eine wichtige Hauptverkehrsstraße zwischen dem Hauptbahnhof und dem geplanten III. Tangentenring nach Norden fort und ist im Flächennutzungsplan entsprechend dargestellt.

Bei den Untersuchungen wurde außer den in § 1 BBauG aufgeführten Belangen als besonderer Belang auch das Interesse der LVA berücksichtigt, zwischen dem Verwaltungsgebäude und der Aa aus Gründen des Immissionsschutzes eine Grünfläche freizuhalten, wie dies in einem Vertrag vom 23.06.1961 vereinbart worden ist, der im Zuge der Verlagerung der LVA aus dem Stadtkern zwischen der LVA und der Stadt abgeschlossen wurde.

Umfangreiche Untersuchungen haben ergeben, daß zwar technisch zwei andere Varianten möglich sind, ihre Auswahl gegenüber der vorgesehenen Verkehrsführung bei Abwägung aller nach § 1 Abs. 6 BBauG hier in Betracht kommenden Belange städtebaulich nicht vertretbar wäre, auch wenn der vertraglichen Zusicherung der Stadt gegenüber der LVA dabei eine besonders schwerwiegende Gewichtung zugemessen würde. Dabei war jedoch zu beachten, daß nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 29.05.1981 - 4 C 72.78 - eine rechtliche Bindung für die Planung der Stadt aus dem Vertrag vom 23.06.1961 nicht herzuleiten ist, das der Vereinbarung zugrunde liegende Interesse der LVA vielmehr nur als ein spezieller Belang unter den übrigen in Betracht kommenden Belangen Berücksichtigung finden könne.

Die im Bebauungsplan getroffene Planungsentscheidung entgegen den Bedenken und Einwendungen der LVA beruht auf den nachstehenden Feststellungen und Erwägungen:

Die Führung der Gartenstraße in einem Mindestabstand von eta 50 m zum Verwaltungsgebäude der LVA bewirkt im ungünstigsten Fall einen Lärmmittelungspegel von 61 dB(A) am Verwaltungsgebäude der LVA. Dieser Pegel bleibt im Rahmen der Vornorm DIN 18.005 =Schallschutz im Städtebau" sowie der Immissionsschutzwerte des Entwurfes zum Verkehrslärmschutzgesetz. Er liegt lediglich um 1 dB(A) über dem Richtpegel für MK-Gebiete des Erlasses des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr vom 20.11.1978. Somit werden bei der gewählten Führung der verlängerten Gartenstraße die für das Verwaltungsgebäude der LVA maßgebenden Lärmschutznormen eingehalten.

...

Besondere Belästigungen durch Staub und Abgase sind durch die Führung der Straße für das LVA-Gebäude bei entsprechender Bepflanzung im verbleibenden Grünraum nicht zu befürchten.

Zwar wird der Grünraum zwischen Aa und LVA-Gebäude durch die verlängerte Gartenstraße eingeengt, die Aa bleibt aber in ihrem Verlauf und mit der beiderseitigen Pappelbepflanzung erhalten. Die vorhandene Geländeform wird durch den Bau der Straße nur geringfügig verändert. Durch intensive Bepflanzung läßt sich die Straße gut in die Umgebung einfügen.

Folgende technisch möglichen Varianten sind in Betracht gezogen und untersucht worden:

a) Die verlängerte Gartenstraße wird westlich des Verwaltungsgebäudes der LVA soweit wie möglich nach Westen geführt und auf einer Teilstrecke von ca. 200 m mit der Kanalstraße vereinigt, bevor sie etwa auf der Höhe der Gaststätte "Altes Försterhaus" wieder nach Osten abschwenkt und als Bahnparallele nach Norden weitergeführt wird. Diese Straßenführung bedingt ein zweimalige Überführung der Aa, die in einem Teilbereich nach Osten verlegt werden muß. Bei dieser Lösung wird weder das Baugrundstück der LVA noch das städtische Grundstück westlich hiervon berührt.

b) Die Gartenstraße wird unmittelbar nördlich der Einmündung des Hohen Heckenweges nach Osten verzogen und quer durch die Kleingartenanlage "Martini" zwischen Verwaltungsgebäude der LVA und der Bahnlinie Münster-Rheine als Bahnparallele weitergeführt. Bei dieser Lösung muß das Parkdeck der LVA teilweise abgebrochen werden.

Für die vorbezeichneten Varianten ergeben sich gegenüber der gewählten Lösung folgende Vor- und Nachteile:

zu a) Die Führung der Gartenstraße in einem Mindestabstand von etwa 50 m vom Verwaltungsgebäude der LVA würde zwar zu einer Senkung des Lärmmittelungspegels um 3 dB (A) führen. Eine solche Minderung liegt jedoch nur an der Grenze der menschlichen Wahrnehmung. Andererseits würde sich die Situation für das Wohngebiet westlich der Kanalstraße wesentlich verschlechtern. Zu den verstärkten Lärmimmissionen würden sich Belästigungen durch Abgase und Staub ergeben, die wegen des geringen Abstandes der Straße zur Wohnbebauung nicht wirksam verhindert werden könnten. Nicht nur die stärkere Verkehrsbelastung wäre dafür ursächlich, sondern insbesondere auch das ständige Anhalten und Anfahren von Kraftfahrzeugen an den bei dieser Lösung notwendigen lichtsignalgeregelten Knotenpunkten der Kanalstraße mit der verlängerten Gartenstraße.

Die das Ortsbild heute prägende Führung der Aa müßte aufgegeben werden für den Vorteil, der Erhaltung eines größeren zusammenhängenden Grünraumes zwischen der verlängerten Gartenstraße und dem Verwaltungsgebäude der LVA. Für das angrenzende Wohnviertel würde dagegen der vorhandene Grünzug der das Aabett begleitet einer erheblichen Vergrößerung von Verkehrsflächen in unmittelbarer Nachbarschaft weichen müssen.

...

Diese Lösung wäre zwar verkehrsgerecht. Es müßte jedoch zu den Verkehrsspitzenzeiten an den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten mit größeren Fahrzeugstauungen gerechnet werden.

zu b) Bei einer Führung der verlängerten Gartenstraße als Bahnparallele zwischen LVA-Gebäude und Bahnkörper würde auf der Ostseite des Verwaltungsgebäudes der derzeitig bereits durch den Bahnverkehr anzusetzende Lärmmittelungspegel von 63 dB (A) bis zu 68 dB(A) ansteigen und die Immissionsgrenzwerte des Entwurfes zum Verkehrslärmschutzgesetz, sowie den Planungsrichtpegel der Vornorm DIN 18.005 überschreiten. Für die LVA würde als weiterer Nachteil entstehen, daß das Parkdeck teilweise abgebrochen werden müßte.

Die vorhandene Kleingartenanlage "Martini" würde bei dieser Lösung diagonal durchschnitten und aufgegeben werden müssen. Der Straßenflächenanteil in diesem Bereich würde vergrößert, weil die Zufahrt zur LVA in ihrer jetzigen Lage erhalten bleiben müßte.

Bei der Lösung a) würde sich die Situation für das an der Kanalstraße liegende Wohngebiet so erheblich verschlechtern, daß es städtebaulich nicht vertretbar wäre, sich für diese Variante zu entscheiden. Da die andere Variante für die LVA selbst nachteiliger ist, als die vorgesehen Lösung und außerdem durch diese Variante die Kleingartenanlagen an deren Erhaltung neben den privaten Interessen der Kleingärtner auch ein öffentliches Interesse bsteht, aufgegeben werden müßte, kommt aus städtebaulichen Gründen auch eine Entscheidung zugunsten dieser Variante nicht in Betracht.

Da eine Anbindung des Zentrum Nord über die Gartenstraße an das übrige Straßennetz notwendig ist und die * Lösung für die LVA keine unzutr äglichen Nachteile bringt, vielmehr auch für die LVA gegenüber einer vertraglich nicht ausgeschlossenen Verkehrsführung zwischen LVA-Gebäude und Bahnkörper vorteilhaft ist, erweist sich die vorgesehene Lösung als die einzige städtebaulich sachgerechte Verkehrsführung.

*vorgesehene

Für den ruhenden Verkehr sind Tiefgaragen, Parkhäuser, Stellplätze und Garagen vorgesehen.

Die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Personennahverkehr (Bus) ist gegeben. Ferner wird von der Stadt Münster die Einrichtung eines Haltepunktes der Deutschen Bundesbahn im Bereich des Zentrums Nord angestrebt.

Grünflächen

Die ausgewiesenen Grünflächen - Parkanlage - beiderseits der Aa bilden den Übergang zwischen dem Zentrum Nord und dem geplanten Bürgerpark westlich der Kanalstraße. An der nördlichen Plangebietsgrenze sowie im südlichen Bereich sind Pflanzgebote für Sträucher gemäß § 9 (1) 25 a BBauG festgesetzt.

...

Immissionsschutz

Da in den gesamten MK-Gebieten auch Wohnungen gemäß § 7 (2) 6,7 BauN VO zulässig sind, ist der zulässige Dauerschallpegel auf 60/45 dB (A) (DIN 18005)festgesetzt. Den Bedenken gegen die Festsetzungen vom Lärmimmissionsgrenzwerten wurde nicht gefolgt. Durch diese Festsetzungen, gegen die das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt als zuständiger Träger öffentlicher Belange keine Einwendungen vorgebracht hat, sollen wesentliche Störungen auf benachbarte schützenswerte Bereiche ausgeschlossen werden. Im übrigen liegen diese Dauerschallpegel unter den entsprechenden Werten der Norm DIN 18005.

Sonstige Nutzungen

Die Aa - Wasserlauf 2. Ordnung - ist gemäß § 9 (1) 16 BBauG als Wasserfläche ausgewiesen.

Nähere Einzelheiten sind aus dem Bebauungsplan Nr. 114 Teilabschnitt V ersichtlich.

5. Kostenschätzung:

Die Stadt Münster ist Trägerin des sich aus dem Bebauungsplan Nr. 114 Teilabschnitt V ergebenden Erschließungsaufwandes. Die finanziellen Aufwendungen zur Verwirklichung des Bebauungsplanes werden z. Z. auf ca. 4 590 000 DM geschätzt, die im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten zum überwiegenden Teil der Stadt Münster durch Anliegerleistungen ersetzt werden.

Die Mittel sind im Finanz- und Investitionsplan im wesentlichen berücksichtigt. Die Restkosten sind für den künftigen Finanz- und Investitionsplan vorgesehen.

6. Durchführungsmaßnahmen:

Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes sind, soweit noch erforderlich, als Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens freihändige vertragliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Münster und den beteiligten Grundstückseigentümern beabsichtigt. Es wird der Hinweis gegeben, daß für diesen Bereich am 03.12.73 die Umlegung angeordnet worden ist. Der Einleitungsbeschluß soll aber erst gefaßt werden, wenn die angestrebte freiwillige Bodenordnung nicht zum Ziele führt.

Es kann festgestellt werden, daß sich der Bebauungsplan Nr. 114 Teilabschnitt V bei seiner Verwirklichung nicht nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der im Einflußbereich des Bebauungsplanes wohnenden und arbeitenden Menschen auswirken wird, insbesondere im wirtschaftlichen und sozialen Bereich.

Der Ausbau der Straßen, Wege und öffentlichen Grünflächen soll auf der Grundlage des Bebauungsplanes nach Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel erfolgen. Der Ausbau in Teilabschnitten bleibt vorbehalten.

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) BBauG als Anlage zu dem durch den Rat der Stadt Münster am 02.12.1981 als Satzung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 114 Teilabschnitt V: Zentrum Nord - Nördlich Landesversicherungsanstalt -.

Münster, den 9.12.81

(Dr. Pierchalla)
Oberbürgermeister