

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 401: Stadthafen I/Albersloher Weg

1. Begrenzung

Der Bebauungsplan Nr. 401 erstreckt sich auf den Bereich zwischen Hansaring, Schillerstraße, Dortmund-Ems-Kanal und Albersloher Weg.

Innerhalb des Plangebietes liegen folgende Grundstücke:

Gemarkung Münster,

Flur 147, Flurstücke: 329, 345 - 350, 352, 354, 356, 360, 361, 363, 364, 367 - 370, 372 - 374, 523, 524, 527 - 535, 555 - 559, 623 - 628, 634 - 636, 712, 722, 724 - 727, 732, 735 - 738, 800 - 804, 809, 812 - 814,

Teile der Flurstücke 782, 784 und 808

Flur 148, Flurstücke: 92 - 95, 97, 99 - 111, 113, 114, 116 - 118, 121, 126 - 135, 137 - 163, 166, 169 - 172, 174, 181 - 183, 186, 189 - 196, 198, 201 - 204, 206, 207, 211, 219, 232, 255 - 257, 273, 274, 281 - 283, 294 - 296, 298, 301, 304, 305, 308, 309, 313 - 315, 318, 344, 347 - 351, 353, 354, 356, 357, 359, 360, 363, 364, 367, 368, 370, 377, 385, 401, 402, 404, 406, 411, 412, 414 - 418, 420, 421, 423, 427, 431, 433, 434, 437, 444 - 453, 456, 465 - 468, 470 - 488, 490,

Teile der Flurstücke 167, 327, 392, 457, 458, 461, 469 und 489

Flur 149 Teil des Flurstücks 96

Flur 179 Teile der Flurstücke 140 und 347

Flur 180, Flurstücke: 261, 263,

Teile der Flurstücke 260, 262, 283 und 313.

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

2. Planungsanlaß

Basierend auf den „Leitplan Stadterneuerung“ faßte der Haupt- und Finanzausschuß der Stadt Münster bereits Ende 1988 sowohl den Beschluß über vorbereitende Untersuchungen im Südosten der Stadt als auch in deren Folge über die Durchführung von Maßnahmen zur Stadt- und Strukturverbesserung. Wesentliche Grundlage dieser planerischen Initiative stellte die Erkenntnis dar, daß die Stadtbereich beiderseits der Haupteinfallsstraßen Albersloher Weg und Hafenstraße nicht die Aufgaben erfüllen, welche ihnen angesichts ihrer Lagegunst und -qualität in Verbindung mit ihrer stadtstrukturell sinnvollen Funktion zukünftig zukommen.

Die Ende der 80er Jahre formulierten planerischen Leitvorstellungen für den „Stadterneuerungsschwerpunkt Südost“ sahen

- den Ausbau des Albersloher Weges als südöstliche Stadtzufahrt in Verbindung mit der Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und damit eine Entlastung der übrigen Haupteinfallsstraßen,
- die Etablierung von Dienstleistungsnutzungen beiderseitig dieser City-Zufahrt und Schaffung einer „Adresse Albersloher Weg“ sowie
- die Erneuerung der bestehenden innenstadtnahen Gewerbe- und Industriegebiete vor.

Diese noch vergleichsweise abstrakten städtebaulichen Zielsetzungen wurden zur Vorbereitung ihrer Umsetzung durch die „städtebauliche Rahmenplanung“ in den Jahren 1989 – 1992 für den engeren Bereich der münsterischen Stadthäfen konkretisiert. Allgemeine Ziele über die Leitvorstellungen des „Leitplan Stadterneuerung“ hinaus bestanden in

- der Verbesserung der verkehrlichen Erschließung durch leistungsfähigen Ausbau mit optimierter Anbindung an das Stadtzentrum sowie der Neuordnung der gebietsinternen Straßen- und Schieneninfrastruktur als entscheidend standortprägende Faktoren,
- der Reaktivierung der Hafenfunktionen im Bereich Stadthafen I (Logistik; Umschlag),
- dem Ausbau des Veranstaltungs-, Kongreß- und Messestandortes Halle Münsterland,
- der Stärkung des ÖPNV durch Errichtung eines Bahnhaltdepot westlich der Halle Münsterland,
- der entscheidenden Verbesserung der Grün- und Freiraumsituation,
- der Verbesserung des städtebaulichen Erscheinungsbildes sowie
- dem Erhalt bzw. der Stärkung der Wohnfunktion und der Sicherung gewerblich-industrieller Strukturen in den Gemengelage.

Diese Zielsetzungen wurden gestützt sowohl durch Absichten von im Planungsbereich ansässigen Unternehmen bzw. Institutionen (Stadtwerke, Halle Münsterland) als auch ursprünglich von privaten Projektentwicklern, welche – zum Teil auf Grundlage von städtebaulichen Wettbewerben – konkrete Realisierungs- und Umstrukturierungsabsichten im Sinne der Ziele der Rahmenplanung bekundeten.

Der Rat der Stadt Münster hat den „städtebaulichen Rahmenplan Hafen/Halle Münsterland“ durch seinen Beschluß vom 08.07.1992 zur Grundlage der Erneuerung im Bereich der münsterischen Stadthäfen gemacht, deren Umsetzung auf Basis der Bebauungspläne in Verbindung mit ergänzenden städtebaulichen Rechtsinstrumentarien (Sanierung, Umlegung) erfolgt.

Die Zielaussagen der „städtebaulichen Rahmenplanung“ werden durch die Bebauungspläne Nr. 401: Stadthafen I/Albersloher Weg und Nr. 402: Halle Münsterland/Stadthafen II umgesetzt, die zeitlich und inhaltlich in Abhängigkeit zueinander zu betrachten sind und im Verfahren parallel zueinander betrieben werden.

3. Darstellung des Flächennutzungsplanes

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Münster stellt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes westlich und südlich des Stadthafens I Industriegebiete dar. Der Bereich der Stadtwerke ist als Fläche für die Ver- und Entsorgung - mit den Zweckbestimmungen Umspannwerk und Heizkraftwerk – sowie als Fläche für den Gemeinbedarf – Verwaltung – dargestellt.

In der südlichsten Spitze des Plangebietes (Eckbereich Albersloher Weg/Dortmund-Ems-Kanal) stellt der Flächennutzungsplan ein Regenwasserrückhaltebecken dar. Darüber hinaus ist die den Bereich südlich des Stadthafens I in Ost-West-Richtung querende Richtfunktrasse nachrichtlich aufgenommen.

Die Flächen zwischen Hansaring und Hafenweg sind, nur geringfügig unterbrochen durch eine gewerbliche Baufläche sowie eine Fläche für Gemeinbedarf - Post -, als gemischte Bauflächen dargestellt. Die Flächen zwischen Hafenweg und Stadthafen I sind im westlichen Bereich als gewerbliche Baufläche, im östlichen Bereich einschließlich des bestehenden Holzbe- und -verarbeitungsbetriebes als industrielle Baufläche dargestellt.

Für die in der Fassung des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes der Stadt Münster dargestellte örtliche Hauptverkehrsstraße zwischen Albersloher Weg (Einmündungsbereich Hafenweg) und Hansaring (Einmündungsbereich Soester Straße), die „Südumgehung“, befindet sich u. a. die 60. Änderung des Flächennutzungsplanes im Verfahren. Diese hat mit Stand der Offenlegung zum Inhalt, diese Verkehrsplanung entfallen zu lassen und als gemischte Baufläche darzustellen.

Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Zielsetzung und des im Plangebiet vorhandenen Entwicklungspotentials sind diese Darstellungen des Flächennutzungsplanes teilweise als überholt anzusehen. Entsprechend den Planungszielen werden die vorgenannten Darstellungen im Rahmen der 84. Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren - § 8 (3) Baugesetzbuch (BauGB) – geändert.

Der Bebauungsplan Nr. 401 sieht diesen geänderten Darstellungen entsprechende Festsetzungen vor und ist insofern aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Münster entwickelt.

4. Vorhandener Bestand und Nutzungen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 401: Stadthafen I/Albersloher Weg stellt gemeinsam mit dem südwestlich angrenzenden Bereich des Bebauungsplanes Nr. 402: Halle Münsterland/Stadthafen II den südöstlichen Anschluß zur Innenstadt – unmittelbar an den 2. Tangentenring angrenzend und an einer der Haupteinfallstraßen Münsters gelegen – dar. Die besondere Qualität des Plangebietes liegt in seiner Lagegunst zur Innenstadt mit seinen Nutzungsmöglichkeiten hinsichtlich der Verknüpfung der vorhandenen Verkehrsträger „Straße/Schiene/Kanal“ begründet: Die Entfernung zum Hauptbahnhof beträgt ca. 1000 m, zum Promenadenring ca. 1500 m und zum Stadtzentrum ca. 2000 m. Dieser Standortvorteil kommt jedoch besonders wegen der trennenden Wirkung der Bahntrasse (DB) und der fehlenden attraktiven Verkehrsanbindungen an die Innenstadt nicht voll zur Geltung. Darüber hinaus ist das Gebiet über die Umgehungsstraße (B 51) mit Anschluß an das Autobahnkreuz Münster-Süd (A1/A 43) gut an das regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden.

Der Güterverkehrsanschluß an das nationale und internationale Wassernetz ist über den Dortmund-Ems-Kanal mit seinem Stadthafen I und an das Schienennetz über mehrere Gleise gegeben.

Die gebietsinterne Erschließung ist unter Qualitätsgesichtspunkten dagegen kritisch zu bewerten:

- Die einzigen Binnenerschließungsstraßen „Hafengrenzweg“ und „Am Mittelhafen“ sind in ihrer Funktion unzureichend und im Erscheinungsbild unbefriedigend.
- Der Albersloher Weg ist dem derzeitigen Verkehrsaufkommen nicht gewachsen, zwei niveaugleiche Bahnübergänge stellen zusätzliche Behinderungen für den Verkehrsfluß dar und können besonders kritische Situationen in den Einmündungsbereichen der Straßen aus dem Hafengebiet (Hafengrenzweg, Hafenweg, Bernhard-Ernst-Straße, Dortmunder Straße) in das übergeordnete Straßensystem entstehen lassen.
- Funktionale Verknüpfungen zum Gebiet des Stadthafen II existieren nicht.
- In den überwiegenden Bereichen des Plangebietes fehlen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum.

Das Erschließungssystem im südlichen Hansaviertel orientiert sich an den dort noch vorhandenen oder erkennbaren Blockstrukturen.

Derzeit verlaufen zwei Gütergleise – ausgehend von der westlich des Plangebietes gelegenen Strecke der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) – durch den Planbereich. Eine der Trassen zur Andienung Stadthafen I quert den Albersloher Weg in Höhe der Einmündung des Hafenweges. Die zweite Bahntrasse quert den Albersloher Weg in Höhe der Einmündung der Straße Am Hawerkamp, führt von dort aus in West-Ost-Richtung zum Hafengrenzweg und weist in nordwestlicher Richtung einen Anschluß zum bestehenden Heizkraftwerk der Stadtwerke auf.

Das Plangebiet grenzt im Südosten mit einem Parallelhafen unmittelbar an den Dortmund-Ems-Kanal. Die Umschlagskapazitäten des Stadthafens I werden heute nicht voll ausgenutzt.

Das Gebiet entlang des Albersloher Weges ist sehr heterogen geprägt: Es bestehen einzelne Dienstleistungsfunktionen (insbesondere die Hauptverwaltung der Stadtwerke); den überwiegenden Charakter bestimmen derzeit jedoch gewerbliche Betriebe verschiedener Art (Saatzuchtbetrieb, Kraftwerks-Nebenanlagen, Taxiunternehmen etc.). Der Innenstadteingangsbereich zwischen Hafenweg und Bahnanlagen der Bundesbahn ist derzeit baulich nicht genutzt; die vorhandenen Parkplätze entsprechen nicht der Lagequalität direkt an der Haupteinfallsstraße. Neben der suboptimalen Nutzung und der unzureichenden Erfüllung der verkehrlichen Funktion ist die städtebauliche und stadtgestalterische Qualität dieser südöstlichen Stadtzufahrt mangelhaft.

Die Stadtwerke mit ihrer Hauptverwaltung und rückwärtigen weiteren Betriebseinrichtungen prägen im wesentlichen das Plangebiet. Ihr Heizkraftwerk ist auf die Andienung durch den Stadthafen I angewiesen.

Die übrigen zwischen Stadthafen I und Albersloher Weg gelegenen Flächen werden teilweise von hafenfremden Gewerbebetrieben genutzt. Das Umschlagaufkommen des Stadthafens I und mit ihm hafenorientierte Betriebe gingen in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich zurück. Viele Betriebsflächen sind zersplittert; für flächenintensive Umschlagbetriebe fehlt es an Expansionsmöglichkeiten.

Das südliche Hafenviertel wird – mit Ausnahme eines großen Holzbe- und verarbeitungsbetriebes am Ende des Hafenweges – geprägt von einer kleinteiligen Nutzungsmischung. Während am Hansaring Wohnnutzung mit stadtteilbezogenen Versorgungseinrichtungen dominiert, schließen sich bis zum Hafenweg überwiegend kleingewerbliche- und Handelsnutzungen an. Da die Grundstückstiefen am Nordufer des Stadthafens sehr gering sind, Erweiterungsmöglichkeiten in der Fläche nicht bestehen, überwiegen hier Betriebe, die keinen Wasseranschluß benötigen.

5. Planungsziele

Als Schwerpunkt der Stadterneuerung werden auf der Grundlage des vom Rat der Stadt Münster beschlossenen städtebaulichen Rahmenplanes durch den Bebauungsplan die Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung und die Basis für die Durchführung von Sanierung in Verbindung mit Umlegung geschaffen.

Durch den Bebauungsplan wird in diesem Zusammenhang insbesondere die Zielrichtung verfolgt, die Nutzungs- und Erschließungsstruktur im Plangebiet – insbesondere südlich des Stadthafen I unter teilweiser Überplanung bestehender betrieblicher und baulicher Strukturen entscheidend zu verbessern. Die nach der städtebaulichen Konzeption notwendigen öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen und die neu entstehenden Baugebiete sind hinsichtlich der anzusiedelnden Art der Nutzungen, der Ausnutzungs- und Gestaltungsmöglichkeit planerisch zu sichern. Durch überwiegend geringe Regelungsdichte – mit Ausnahme wesentlicher städtebaulicher und stadtgestalterischer Zielrichtungen – wird

ein Höchstmaß an Flexibilität für die Eigentümer und Nutzer der zukünftigen Grundstücke in diesem Stadtbereich erreicht.

Neben der Neustrukturierung des überwiegenden Teiles des Plangebietes stellt die planungsrechtliche Bewältigung der Gemengelagensituation im südlichen Hansaviertel ein weiteres wesentliches Ziel dar. Hier gilt es – nach Maßgabe des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme – den Bestand an Wohn- und gewerblichen Nutzungen zu sichern und – soweit das planungsrechtlich möglich ist – Nutzungsänderungen oder – erweiterungen im Rahmen des Nebeneinanders von Wohnen und Gewerbe zu ermöglichen.

Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 BauGB-MaßnahmenG soll bei der Aufstellung von Bauleitplänen einem dringenden Wohnbedarf der Bevölkerung besonders Rechnung getragen werden. Innerhalb des Plangebietes des Bebauungsplanes ist diese Zielrichtung jedoch aus stadtstrukturellen und bauplanungsrechtlichen Gründen (Gebot der Konfliktbewältigung) nur sehr bedingt umzusetzen. Die bestehende Nutzungsstruktur weist südlich des Stadthafens I und entlang des Albersloher Weges außer betriebsbezogenem Wohnen derzeit keine Wohnnutzung auf. Die Nähe zu den Bahnanlagen, der Verbleib und der Ausbau des Messe-, Veranstaltungs- und Kongreßstandortes Halle Münsterland mit entsprechenden Ausstrahlungseffekten sowie insbesondere die im Plangebiet angesiedelten gewerblich-industriellen Nutzungen südlich des Stadthafens I lassen hier eine Wohnbebauung nicht zu. Die Ausweitung von Wohnnutzungen würde aufgrund des Umfeldes einerseits einem gesunden Wohnen widersprechen und andererseits negative Rückwirkungen auf den derzeitigen Produktionsprozeß bzw. Erweiterungsmöglichkeiten der umliegenden Gewerbe- und Industriebetriebe nach sich ziehen. Der Bebauungsplan ermöglicht, soweit planungsrechtlich vertretbar, die Realisierung von Wohnnutzungen in Teilen der festgesetzten Kerngebiete als Ausnahme.

Darüber hinaus werden die Baugebiete zwischen Hansaring und Hafenweg bzw. im Eckbereich Hansaring/Schillerstraße als Mischgebiete, die gleichrangig dem Wohnen und Arbeiten dienen, festgesetzt. Über die bestehende Baustruktur hinaus sind in diesen Bereichen Nachverdichtungen im Wege der Blockstrukturerschließung in einer Größenordnung von ca. 160 Wohneinheiten (bei 100 m² Bruttofläche je Wohneinheit) realisierbar.

In Gemeinden mit einem dringenden Wohnbedarf der Bevölkerung soll bei der Aufstellung von Bebauungsplänen für Gewerbe- und Industriegebiete gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 BauGB-MaßnahmenG zudem einem durch den Bebauungsplan voraussichtlich hervorgerufenen zusätzlichen Wohnbedarf in geeigneter Weise Rechnung getragen werden. In diesem Zusammenhang ist für diesen Bebauungsplan festzustellen, daß die gewerblich-industrielle Nutzung gegenüber der bisherigen Nutzungsstruktur in der Gesamtfläche reduziert wird.

6. Inhalt des Bebauungsplanes

Grundzüge der Planung

Substanzielle Bedeutung kommt dem auszubauenden und damit wesentlich leistungsfähigeren Albersloher Weg als Rückgrat der Erschließung und für die Entwicklung und Ansiedlung neuer/veränderter Nutzungsformen in den an diese Hauptverkehrsachse angrenzenden Baugebieten (vgl. auch Bebauungsplan Nr. 402: Halle Münsterland/Stadthafen II) zu. Das veränderte, wesentlich ergänzte und optimierte Verkehrsererschließungskonzept für den Binnenbereich des Plangebietes südlich des Stadthafens I knüpft hieran an. Es basiert auf einer neuen Haupteerschließungsstraße. Sie wird ausgehen vom zukünftig leistungsfähigen Knoten Albersloher Weg/Straße Am Hawerkamp und läuft parallel zur bestehenden Straße Am Mittelhafen, mit der sie durch zwei Straßenverbindungen verknüpft wird. Neben dieser Haupteerschließungsstraße kommt einer weiteren neu konzipierten und parallel zum Dortmund-Ems-Kanal geführten Erschließungsspanne eine erhebliche Verknüpfungsfunktion zu: sie unterquert zum einen den Albersloher Weg

in dem Bereich der zukünftigen Kern- und Gewerbegebiete im Bereich des Stadthafens II und erhält zum anderen, unter Nutzung der derzeit privaten Lippstädter Straße (Südteil) und unter Umfahrung des Bereiches Halle Münsterland, Anschluß an den Industrieweg und damit zusätzlich zum Albersloher Weg an die Umgehungsstraße. Auf Grundlage dieses optimierten Erschließungskonzeptes kann der Anknüpfungspunkt des Hafengrenzweges an den Albersloher Weg entfallen, um Einmündungsbereiche auf diese Hauptverkehrsstraße aus Gründen des Verkehrsflusses zu minimieren. Im übrigen bleibt das bestehende Erschließungsnetz im Plangebiet weitgehend unverändert.

Die Neutrassierung der die Gewerbe- und Industrieflächen südlich des Stadthafens I erschließenden Bahnlinie erfolgt effektiv und flächensparend parallel zur Verknüpfungsstraße zum Gebiet Stadthafen II mit Anschluß an die weiter im Westen befindliche Strecke der WLE. Von dieser neuen Trasse aus erfolgt sowohl der Gleisschluß zu den südlich des Stadthafens I bestehenden Bahngleisen im Bereich Stadthafen I/Dortmund-Ems-Kanal als auch die Anknüpfung und Bahnerschließung des Heizkraftwerkes der Stadtwerke über ein Nebengleis.

Aufgrund des geplanten Ausbaues des Dortmund-Ems-Kanals wird zwischen Albersloher Weg und Stadthafen I im Plangebiet eine neue Liegestelle entstehen. Die Möglichkeit zum Be- und Entladen von Schiffen in diesem Bereich ist vom Grundsatz her gegeben, so daß neben dem Stadthafen I eine weitere Umschlagseite zur Verfügung steht. Zur Stärkung seiner Umschlagfunktionen und vor dem Hintergrund der Zielrichtung, im Gebiet des Stadthafens I Logistik- und Umschlagfunktionen für die Innenstadt zu ermöglichen (City-Logistik-orientierte Betriebe), kommt insbesondere entlang der Liegestelle der Verknüpfung mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße besondere Bedeutung zu.

Eine erhebliche städtebauliche und stadtgestalterische Aufwertung als wesentliche Standortvoraussetzung für die Etablierung neuer Nutzungen westlich des Stadthafens I stellt die Planung und Realisierung des „Hafenplatzes“ – südlich des Hafenweges zwischen Albersloher Weg und Stadthafen I – dar. Der Ausbau, als für Bürgerinnen und Bürger erlebbarer, urbaner Stadtplatz im Angelpunkt der Fußgängerverbindungen zwischen Hauptbahnhof und Halle Münsterland, ermöglicht die stadtgestalterische und stadträumliche Einbeziehung der Wasserflächen und der gewerblich-industriell geprägten Strukturen entlang des Stadthafens I in die städtebauliche Gesamtkonzeption.

Die zur Erschließung der Grundstücke und zur Bewältigung des Verkehrs festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen und deren Zweckbestimmung, die zum Umschlag von Gütern festgesetzten Flächen für Bahnanlagen, die festgesetzten Wasserflächen und die erforderlichen öffentlichen Grünflächen sind somit entscheidende Bestandteile der Planung.

Die Neuplanung der Verkehrsinfrastrukturflächen schafft eine sinnvolle Zonierung und Anlehnung der zukünftigen Baugebiete an diese Achsen in Verbindung mit sich ergebenden Grundstückstiefen, die eine optimale Ausnutzung des jeweiligen Baugebietes ermöglichen. Gemäß den Zielen und dem Zweck des Bebauungsplanes ist in diesem Zusammenhang die Gliederung der Baugebiete von grundsätzlicher Bedeutung. Der Bereich zwischen Bernhard-Ernst-Straße und Albersloher Weg (einschließlich der Feuerwache II und dem dort vorhandenen Kinderspielplatz) sowie die gesamten Flächen, die an den Albersloher Weg nordöstlich angrenzen, sind als Kerngebiete festgesetzt. Hierdurch entstehen an dieser Zufahrt zum Stadtkern hervorragend erschlossene Standorte für Dienstleistungen und Großverwaltungen. Im Zusammenhang mit den geplanten Nutzungen auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Albersloher Weges (vgl. Bebauungsplan Nr. 402: Halle Münsterland/Stadthafen II), tragen sie wesentlich zur Qualitätsverbesserung des Stadtbildes und der Nutzungsstruktur an diesem Einfallstor zur Innenstadt bei. Das Baugebiet unmittelbar nördlich des Stadthafens I, das Gebiet zwischen dem Stadthafen I und der Schillerstraße sowie die Gebiete zwischen Hafengrenzweg (neue Trasse) und den sich anschließenden Kerngebietsnutzungen sind als Gewerbegebiete festgesetzt. Hierdurch werden einerseits vorhandene Betriebe gesichert und zum anderen Erweiterungen und neue Betriebe im Zusammenhang mit den angrenzenden Nutzungen unter Berück-

sichtigung der durch den Kanalhafen und den Gleisanschluß gegebenen Nutzungsmöglichkeiten ermöglicht.

Die Flächen südlich des Stadthafens I bis zur Straße „Am Hawerkamp“ (verlängerte Trasse) und entlang des Dortmund-Ems-Kanals sind als Industriegebiete festgesetzt, um vorhandene Betriebe zu sichern und Entwicklungsmöglichkeiten für neue, insbesondere umschlagorientierte Betriebe zu schaffen. Entsprechend den Betriebserfordernissen der Stadtwerke sind für den Bereich des Heizkraftwerks Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen festgesetzt.

Im nördlichen Bereich des Plangebietes sind entsprechend dem Bestand und in dessen Ergänzung zwischen Hansaring und dem Hafenweg sowie im Eckbereich Hansaring/Schillerstraße Mischgebiete festgesetzt.

Besondere Bedeutung kommt den konkreten Festsetzungen der Art der baulichen Nutzung in den einzelnen Baugebieten zu. Diese schaffen die Grundlage für die Realisierung der städtebaulichen Nutzungsabsichten einerseits und die Grundlage für den Abbau und die Vermeidung möglicher Immissionskonflikte andererseits. Damit die städtebauliche Ordnung gewahrt bleibt, sind die Einhaltung der jeweils festgesetzten Grundflächenzahl und Geschößflächenzahl, der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse (zwingend bzw. Mindest- oder Höchstzahl), der festgesetzten Bauhöhe und der zu den öffentlichen Verkehrsflächen hin festgesetzten Baulinien und Baugrenzen Bestandteil der Grundzüge der Planung. Insbesondere ist hier auf die Zielrichtung der Planung abzuheben, den Hauptanteil der zukünftig entstehenden Baumassen unmittelbar den Haupterschließungsstraßen und den sonstigen stadträumlich wirksamen und prägenden Räumen zuzuordnen.

Bauliche Nutzung

Über die wesentliche Zielrichtung der Planung hinaus, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein zusätzliches Angebot für Dienstleistungs- und Großverwaltungsnutzungen zu schaffen, schränkt der Bebauungsplan die Nutzungspalette allgemein und ausnahmsweise zulässiger Nutzungen in den Kerngebieten gemäß § 7 BauNVO nur unwesentlich ein. Einzelhandelsbetriebe und sonstige Handelsbetriebe mit mehr als 1200 m² Geschößfläche, die an Endverbraucher verkaufen, sind ausgeschlossen, um ein mit der Innenstadt konkurrierendes Angebot zu vermeiden. Die Konzentration von Einzelhandelsnutzungen an diesem Standort widerspräche der einzelhandelskonzeptionellen Zielsetzung für die Stadt Münster. Wohnnutzungen mit Ausnahme solcher, die Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhabern und Betriebsleitern dienen, sind in den Kerngebieten unzulässig. Die von den angrenzenden Industriegebieten, vom Veranstaltungs-, Kongreß- und Messebereich der Halle Münsterland auch in den Abendstunden sowie dem unmittelbar angrenzenden Heizkraftwerk der Stadtwerke ausgehenden Emissionen lassen in diesem Bereich des Plangebietes ein vergleichsweise störungsfreies Wohnen nicht zu. Darüber hinaus ist in dieser zentralen Lage zur Innenstadt den kerngebietstypischen Nutzungen Vorrang einzuräumen. In den dem Albersloher Weg zugewandten Teilbereichen der übrigen Kerngebiete (Bereiche mit festgesetzter zwingender Geschössigkeit) ist festgesetzt, daß Wohnen oberhalb des zweiten Vollgeschosses ausnahmsweise zulässig ist. Die Beschränkung der Zulässigkeit auf Teilbereiche der Kerngebiete ist durch die Nähe zu den nördlich angrenzenden gewerblich-industriellen Nutzungen geboten. Um eine entsprechende Flexibilität in der Ansiedlung von Wohnnutzungen in den Kerngebieten einerseits zu erreichen und andererseits die allgemeine Zweckbestimmung der Kerngebiete – insbesondere vor dem Hintergrund der Immissionsschutzdiskussion – nicht zu gefährden, werden diese Wohnnutzungen als ausnahmsweise zulässig erklärt. Die Beschränkung auf die Obergeschosse dient dem Ziel, in den unteren zwei Vollgeschossen durch entsprechend kerngebietstypische Nutzungen „Leben und Urbanität“ für die den Albersloher Weg begleitenden Stadträume zu erzielen. Die besondere städtebauliche Situation und die damit gegebenen besonderen städtebaulichen Gründe haben im vorliegenden Fall dazu geführt, daß im Hinblick auf die in der BauNVO veran-

kerte Generalklausel Einschränkungen zur ausnahmsweisen Zulässigkeit in horizontaler und vertikaler Sicht im Bebauungsplan vorgenommen wurden.

Wohnnutzungen in Kerngebieten unterliegen gegenüber Immissionen jeglicher Art im Gegensatz zur Festsetzung in Allgemeinen Wohngebieten oder Mischgebieten einem in erheblichem Maße verringerten Schutzanspruch. Der Herabsetzung der zulässigen Anlagen und Betriebe in den Gewerbegebieten mit den Kennziffern 3 und 4 um eine Abstandsklasse liegen grundsätzliche immissionsschutzrechtliche Überlegungen in der Zonierung von Kern- und Gewerbegebieten zugrunde. Sie sind aufgrund der fachbehördlichen Anregung des staatlichen Umweltamtes im Rahmen der ersten Offenlegung des Bebauungsplanes Nr. 401 erfolgt. Diese Fachbehörde hat im Zusammenhang mit der zweiten Offenlegung keine Bedenken und Anregungen mehr vorgebracht.

In diesem Zusammenhang wird damit auch die Beeinträchtigung betrieblicher Belange nicht gesehen. Die derzeit im Gewerbegebiet mit der Kennziffer 4 angesiedelten Betriebe werden durch die beabsichtigten erschließungsstrukturellen Maßnahmen nur noch kurz- bis mittelfristig an dieser Stelle Bestand haben. Die im Bestand im Rahmen des Gewerbegebietes mit der Kennziffer 3 durch die Planung aufgegriffenen Gewerbebetriebe nördlich des Hafengrenzweges werden durch die Reduzierung der Abstandsklasse nicht überplant und dürften sich mit ihrem Emissionsverhalten im Rahmen der zulässigen Abstandsklasse VII bzw. der ausnahmsweise zulässigen Abstandsklasse VI bewegen.

Die Ansiedlung von Tankstellen, mit Ausnahme solcher, die den eigenen dienstlichen oder betrieblichen Erfordernissen dienen, wird planungsrechtlich ausgeschlossen, um die Zielrichtung der Ansiedlung höherwertiger Nutzungen in den einzelnen Kerngebieten nicht zu gefährden und den Albersloher Weg nicht mit zusätzlichen Zu- und Abfahrten zu belasten.

Die Festsetzung von Mischgebieten in den bestehenden bzw. ergänzten Bereichen zwischen Hansaring und Hafenweg orientiert sich zum einen an den dort bestehenden Nutzungen, zum anderen an der in diesen Bereichen notwendigen Pufferfunktion zwischen gewerblich-industriellen Nutzungen und den nördlich und südlich des Hansaringes bestehenden Wohnnutzungen.

Aus städtebaulichen Gründen sind Gartenbaubetriebe ausgeschlossen. Tankstellen und Vergnügungsstätten sind in den Teilen der Mischgebiete, die überwiegend durch gewerbliche Nutzung geprägt sind, ausnahmsweise zulässig. Um die bestehenden Einzelhandelsnutzungen entlang des Hansarings zu stärken und nicht zusätzliche Verkehre mit entsprechenden Emissionen in die rückwärtigen Bereiche der Mischgebiete zu ziehen, wird dort die Verkaufsfläche im Einzelhandelsbereich auf maximal 250 m² begrenzt und Lebensmitteleinzelhandelsnutzung ausgeschlossen. Diese Mischgebiete weisen bereits erhebliche Vorbelastungen durch (Schwerlast-) Verkehr auf dem Hafenweg auf, die in der bestehenden Gemengelage nicht durch weitere verkehrsintensive Nutzungsarten verschärft werden dürfen. Im MI-9-Gebiet sind Wohngebäude nur ausnahmsweise zulässig, bedingt durch die unmittelbare Nachbarschaft des Holzbe- und -verarbeitungsbetriebes. Es ist Wesen eines qualifizierten Bebauungsplanes, für die bestehenden bzw. geplanten Baugrundstücke die Art ihrer baulichen Nutzung im Sinne der BauNVO festzusetzen. Die derzeitige gemeinbedarfsorientierte postdienstliche Nutzung ist mit der Festsetzung als MI-Gebiet nicht überplant, sondern – da hier sowohl sonstige Gewerbebetriebe als auch Anlagen für Verwaltungen allgemein zulässig sind – entsprechend seiner jetzigen Situation mit Entwicklungsmöglichkeit so festgesetzt, daß die derzeitige Nutzung am Standort auch zukünftig gesichert ist.

Die derzeitigen Nutzungen der Post genießen Bestandsschutz. Eine indirekte Verschlechterung der Emissionsmöglichkeiten gegenüber der vorherigen planungsrechtlichen Beurteilungsgrundlage in Form des § 34 BauGB wird nicht gesehen, da sich der Status Quo der Nutzungen im Bereich des Grundstücks und dessen Umfeld als stark gemischt (Dienstleistung, Einzelhandel, Wohnen, Gewerbe) darstellt und insbesondere bereits jetzt

eine Rücksichtnahme auf die entlang des Hansaringes sowie der Schillerstraße überwiegenden Wohnnutzungen erfolgen muß.

Die Festlegungen hinsichtlich der Erschließungs-, Bau- und Nutzungsstruktur für das Grundstück Hansaring 64 verfolgen i. S. einer Angebotsplanung die Schaffung einer Option für verbesserte Verwertungs- und Nutzungsmöglichkeiten der Grundstücksfläche i. V. m. einer den städtebaulichen Ordnungsnotwendigkeiten unterliegenden Vorgabe zur zukünftigen, ergänzenden Baustruktur. Diese Planungsoption stellt die derzeitigen Nutzungs- und Funktionsabläufe auf dem Gelände in keiner Weise in Frage. Alle getroffenen Festsetzungen entfalten ihre Wirkung erst bei Annahme eben genannter Option. Dies gilt insbesondere für die vorgesehenen Erschließungsflächen, welche erst bei absehbarer Realisierung der Neuplanung umgesetzt würden. Die vermeintliche Zerschneidung der Grundstücksflächen basiert auf einer neuen, sinnvollen und dem derzeitigen baulichen Bestand Rechnung tragenden baustrukturellen Ordnung; die jetzige bauliche Ergänzung der postdienstlichen Nutzung in Richtung Norden bzw. Westen erscheint angesichts der derzeit vorhandenen Baustruktur als völlig unrealistisch.

In den Gewerbegebieten werden gewerbliche Nutzungen entsprechend der Abstandliste zum Abstandserlaß NW vom 21.03.1990 unter Berücksichtigung der Entfernung zu den benachbarten Kern- und Mischgebieten ausgeschlossen. In den Gewerbegebieten können Anlagen und Betriebe der jeweils nächstniedrigeren Abstandsklasse zugelassen werden, wenn durch Gutachten eines Sachverständigen ihre Verträglichkeit nachgewiesen wird. Die derzeitige Immissionssituation für die Wohnnutzungen im nordöstlichen Teil des Plangebietes wird nachhaltig durch die Nutzungen im GE-2-Gebiet geprägt. Aufgrund der bestehenden Nutzungen kommt hier das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme zum Tragen. Daher werden nur die bestehenden Nutzungen oder Betriebe mit vergleichbarem oder geringerem Emissionsgrad als zulässig festgesetzt. Dies schließt betriebliche Umnutzungen und Umstrukturierungen unter der Maßgabe des jetzigen Emissionspotentials nicht aus.

Einzelhandelsnutzungen sind zur Sicherung und Entwicklung von produzierendem, freizeit- oder dienstleistungsorientiertem Gewerbe und zur Vermeidung von mit der Innenstadt konkurrierenden Angeboten in den Gewerbegebieten ausgeschlossen. Dies gilt nicht für untergeordnete Teile eines Gewerbebetriebes in einer Größe von maximal 500 m² Verkaufsfläche und zum Verkauf der im Betrieb hergestellten Waren an den Endverbraucher. Tankstellen sind ausgeschlossen mit Ausnahme solcher, die ausschließlich den eigenen dienstlichen oder betrieblichen Erfordernissen dienen. Hierdurch sollen die mit dieser Nutzung verbundenen Verkehre nicht zusätzlich in diese zum Teil durch Mischgebiete erreichbaren Areale hineingezogen werden. Anlagen für sportliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke werden in den GE-3- und GE-4-Gebieten ausgeschlossen, um diesen Bereich aufgrund seiner Vorprägung und Lagequalität für produzierendes bzw. umschlagorientiertes Gewerbe im klassischen Sinne freizuhalten.

In den festgesetzten Industriegebieten werden Betriebe entsprechend der Abstandliste zum Abstandserlaß NW vom 21.03.1990 unter Berücksichtigung der Entfernung zu den benachbarten Kern-, Misch- und Gewerbegebieten ausgeschlossen. In den Industriegebieten können Anlagen und Betriebe der jeweils nächst niedrigeren Abstandsklasse zugelassen werden, sofern der Immissionsschutz gewährleistet ist.

Bei der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung werden die Obergrenzen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) nicht überschritten. In den Kerngebieten und im GE-1-Gebiet kann die zulässige Geschoßfläche um die Flächen notwendiger Garagen, die unterhalb der Geländeoberfläche hergestellt werden, maximal jedoch um 10 % erhöht werden, um einen zusätzlichen Anreiz in diesen besonders verdichteten Gebieten zu schaffen, den stadtgestalterisch problematischen ruhenden Verkehr im baulichen Umfeld nicht optisch wirksam werden zu lassen. Die maximale Überschreitung wird auf 10 % begrenzt, um nicht zu große, städtebaulich unerwünschte Unterschiede in der baulichen

Dichte zwischen den Kerngebieten untereinander sowie gegenüber den übrigen Baugebieten zu schaffen.

Die Geschößzahlen entlang des Albersloher Weges sowie nordwestlich und südöstlich des geplanten Hafenplatzes mit VI bzw. V Vollgeschossen sind in einer Bautiefe von 20 m zwingend bzw. als Mindestmaß festgesetzt. Damit wird gewährleistet, daß eine konzentrierte Bebauung mit einheitlicher Intensität und Wirkung an diesen das Plangebiet wesentlich prägenden Raumkanten ermöglicht wird. Vor dem Hintergrund der geplanten Breite und Dimension der öffentlichen Verkehrsflächen ist eine stadträumlich wirksame Begrenzung und massive bauliche Führung entlang dieser öffentlichen Räume unabdingbar. Die Gewährung einer Ausnahme für die von einer zwingenden oder Mindestfestsetzung betroffenen Baugebiete für maximal 1/3 der durch das jeweilige Vorhaben überbauten Flächen gewährleistet – insbesondere bei Ausführung in geschlossener Bauweise – dennoch eine hohe Flexibilität und Gestaltungsfreiheit. Herausgehoben ist zudem das MK-4-Gebiet: in einer Tiefe von jeweils 20 m wird hier eine IX-geschossige Bebauung analog der Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 402 als Torsituation im Einfahrtbereich zur Innenstadt zugelassen. Besondere Bedeutung unter Immissionsschutz-Gesichtspunkten kommt der Festsetzung der Geschossigkeit im GE-1-Gebiet zu: hier ist eine IV- bis V-geschossige Bebauung Planungsziel, um eine bauliche Riegelwirkung zwischen nördlich angelagerten Mischgebieten und südlich gelegenen industriellen Nutzungen zu schaffen.

Die in den Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten festgesetzten Bauhöhen sind jeweils so bemessen und festgesetzt, daß die Höchstzahl der Vollgeschosse erreicht werden kann. Die Bauhöhenstaffelung entspricht somit der städtebaulich beabsichtigten Höhenstaffelung der Geschossigkeit. Zur Eindeutigkeit beziehen sich das Höhenmaß und die Geschößzahl in den MK-3- und MK-4-Gebieten für eine Bautiefe von 20 m auf die Oberkante des in diesem Bereich zur Dortmund-Ems-Kanal-Brücke hin ansteigenden Albersloher Weges.

Zur Erhaltung und Erreichung der Blockstrukturen wird in den festgesetzten Mischgebieten und im GE-1-Gebiet aus Immissionsschutzgründen (Pufferfunktion) geschlossene Bauweise festgesetzt.

In den übrigen Baugebieten erfolgt eine derartige Festsetzung nicht, um eine größere Flexibilität in den Bebauungsmöglichkeiten zu erreichen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind im gesamten Geltungsbereich großflächig festgesetzt und erlauben damit optimale Bebauungsmöglichkeiten.

Die Baugrenzen weisen aufgrund der bereits bestehenden Baustrukturen im Regelfall zu den öffentlichen bzw. den privaten Erschließungsflächen keinen oder einen geringen Abstand auf. Die Baufenster in den Mischgebieten sind so ausgebildet, daß die überwiegend bereits vorhandene Blockrandbebauung komplettiert und ergänzt werden kann. Der Anregung, die überbaubare Grundstücksfläche südlich des Hafenweges nach Norden bis an die Verkehrsflächen aufzuweiten wurde nicht gefolgt. Der Abstand der Baugrenzen beiderseits der Verkehrsflächen würde auf ein Maß von ca. 10 m reduziert. Aufgrund dieser, dann unzureichenden Abstandflächen könnte die festgesetzte hochbauliche Ausnutzung von 4 – 6 Vollgeschossen in der geplanten Form nicht mehr realisiert werden. Damit würden die Grundzüge bzw. die Sinnhaftigkeit des Bebauungsplanes eingeschränkt und die privaten Nutzungsmöglichkeiten relativiert.

Die Sinnhaftigkeit und Zielgerichtetheit der Festsetzung des Bebauungsplanes wäre durch die beantragte Veränderung der Baugrenze auch dahingehend nicht gegeben, als die Planung durch Festsetzung von Mischgebieten nördlich der Straße Hafenweg eine Stärkung der Wohnnutzungen – neben den gewerblichen Aktivitäten – erreichen will. Diese Zielsetzung bedingt, daß, - soweit möglich – zwar einerseits eine die südlich des Stadthafen I entstehenden Emissionen abschirmende Baustruktur in entsprechender Höhe südlich des Hafenweges geschaffen wird, diese Baustruktur jedoch andererseits – gerade auf der Südseite der angedachten Wohnbaunutzungen nördlich des Hafenweges –

nicht so nah nach Norden rückt, daß eine Abschirmwirkung auch im Hinblick auf Besonnungs- und Belichtungsmöglichkeiten erfolgt.

Die städtebauliche Dichte im Quartier südlich des Hansaringes soll angesichts der eindeutigen Zielrichtung der Stärkung von Wohnnutzungen in diesem Bereich soweit als möglich konzentriert werden, um die angesichts der bestehenden und geplanten Blockstruktur sich ergebenden öffentlichen Räume nicht als Straßenschluchten zu begrenzen, sondern wo immer möglich in Verbindung mit Durchblicken zum Stadthafen I aufzuweiten.

Hinsichtlich der baulichen Ausnutzbarkeit der Flurstücke 315 und 488 weist der Bebauungsplan bereits eine Bautiefe von ca. 24 m bis ca. 27 m für eine Bebauung bis zu 6 Vollgeschossen auf. Diese ist für die angeführte konkrete Investitions- und Bauplanung vollkommen ausreichend.

Die Gewährung einer noch größeren Bautiefe würde den städtebaulich sinnhaften und erwünschten Anspruch einer durchgehenden, linearen ost-west-ausgerichteten Bebauung parallel zum Stadthafen bzw. zur Straße Hafenweg gänzlich in Frage stellen, da auf den einzelnen Grundstücken die Stellung der Baukörper in Nord-Süd-Ausrichtung sehr stark differieren würde. Die gleiche Problematik gilt im Zusammenhang mit der beabsichtigten und festgesetzten geschlossenen Bauweise, welche einen Anbau an die jeweilige Grundstücksgrenze erfordert: Schwierigkeiten in den Abstimmungsprozessen mit den angrenzenden Baukörpern bei unangemessener Bautiefe durch gravierende Versätze und sich daraus ergebende Verschattungen erscheinen vorprogrammiert.

Der Nachweis der erforderlichen Stellplätze ist – wie im übrigen in den meisten innerstädtischen Grundstückslagen – erschwert. Hier ist bei entsprechender Investitionstätigkeit durch Schaffung eines privaten Parkhauses in diesem Bereich durch unabdingbar notwendige Initiative des Grundstückseigentümers (Stadtwerke) als Verwertungs- und Vermarktungsinteressent Abhilfe ggf. nötig und möglich.

Im GE-1-Gebiet, östlich der Einmündung der Dortmunder Straße auf den Hafenweg, werden erweiterte Bebauungsmöglichkeiten gegenüber dem Bestand im Sinne einer Angebotsplanung ausgewiesen. Sollte dieses Ausnutzungsangebot angenommen werden, bedingte dies jedoch die Verlegung des bisher in diesem Bereich privaten Hafenweges nach Norden, wiederum als Privaterschließung.

Baulinien sind entlang der Straßenbegrenzungslinien des Albersloher Weges und des geplanten Stadtplatzes festgesetzt. Diese öffentlichen Räume erfordern durch ihre Dimension und durch die notwendige stadträumliche Fassung diese Festsetzung. Ein Zurückweichen von der Baulinie auf einer Länge von bis zu 1/3 ist zulässig, um auch hier die bauliche Flexibilität und Gestaltungsfreiheit nicht zu stark zu reglementieren.

Eine Begrünungspflicht für Freiflächen gilt für die Flächen zwischen festgesetzter Straßenbegrenzungslinie und festgesetzter vorderer Baugrenze. Ausgenommen hiervon sind notwendige Zuwegungen, notwendige Zufahrten und die Flächen mit festgesetzten Gehrechten für die Öffentlichkeit, um die Erschließung der Grundstücke ausreichend zu gewährleisten.

Darüber hinaus sind in den Mischgebieten mindestens 15 %, in den Kerngebieten und in den Gewerbegebieten mindestens 10 % und in den Industriegebieten mindestens 5 % der jeweiligen Grundstücksflächen ebenerdig dauerhaft zu begrünen. Damit wird gewährleistet, daß zusammen mit der festgesetzten Grundflächenzahl ein Mindestmaß an unversiegelter, gärtnerisch gestalteter Fläche geschaffen wird.

Ebenso gilt dies - auch aus gestalterischen Gründen - für ebenerdige Stellplätze in Verbindung mit der Pflicht zur fachgerechten Anpflanzung und dauerhaften Erhaltung von hochstämmigen, großkronigen Laubbäumen mit entsprechender Vegetationsfläche.

Bauliche Gestaltung

Gemäß § 86 BauO NW werden Anforderungen an die äußere Gestaltung von baulichen Anlagen gestellt, um die städtebaulichen und gestalterischen Absichten zu verwirklichen. Diese beziehen sich auf die Neigung von Dächern und die Zulässigkeit von Werbeanlagen.

Dächer mit einer Neigung von mehr als 30 Grad werden ausgeschlossen, sofern sie nicht aus betrieblichen oder konstruktiven Gründen erforderlich sind. Dies gilt nicht für die MI-1-bis MI-4-Gebiete. Bei Neubauten und Aufstockungen in den Bereichen mit festgesetzten geneigten Dächern ist die Dachneigung der näheren baulichen Umgebung anzupassen.

Um das bestehende und zukünftige Stadtbild verunstaltende Dimensionen, Häufungen und Anordnungen von Werbeanlagen zu vermeiden, wird deren Zulässigkeit auf die Stätte der Leistung beschränkt, soweit es sich nicht um einheitlich gestaltete, in Sammelanlagen zusammengefaßte Hinweisschilder handelt. Es ist damit Ziel, zur Erreichung einer stadtgestalterischen und städtebaulichen Qualität in den überwiegend neu zu bebauenden Kern- und Gewerbegebieten bzw. zur Erhaltung dieser Qualität in den zum Hansaring hin überwiegend bebauten Mischgebieten das Werbebedürfnis der zukünftigen Gewerbetreibenden zwar ausreichend zu berücksichtigen, die Etablierung von Fremdwerbung jedoch zu unterbinden.

Durch die Festsetzungen zu Werbeanlagen soll einerseits das zukünftig zu erwartende positive städtebauliche Erscheinungsbild der Kern- und Gewerbegebiete gesichert, andererseits das weitere Vordringen von Fremdwerbung, insbesondere von Plakatwerbung, unterbunden werden.

Darüber hinaus wird eine dem Anspruch der zukünftigen städtebaulichen und stadtgestalterischen Entwicklung innerhalb des Plangebietes sowie insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen (Albersloher Weg, Hansaring) angemessene Begrenzung der zulässigen Werbeanlagen nach ihrer allgemeinen Art sowie ihrer Höhe und Größe in den Kern-/Mischgebieten sowie den Gewerbe-/Industriegebieten unterschiedlich festgesetzt. Für öffentliche Gebäude sowie für Gebäude, die für die Öffentlichkeit von hoher Bedeutung sind, können Ausnahmen von diesen Regelungen befristet zugelassen werden.

Denkmalschutz

Der Bebauungsplan übernimmt nachrichtlich gemäß § 9 Abs. 6 BauGB die Gebäude „Hafenweg 28/30“ (Lagerhaus), „Bernhard-Ernst-Straße 12“ (Feuerwache) und „Am Mittelhafen 10“ (Hafenspeichergebäude) als Denkmale im Sinne der Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes NW. Soweit erforderlich sind hierfür dem Bestand entsprechend besondere Festsetzungen hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung getroffen. Die Gebäude der Feuerwache und des Hafenspeichergebäudes sind in die Denkmalliste der Stadt Münster eingetragen.

Die Festsetzung des Bebauungsplanes hinsichtlich der überbaubaren Fläche sowie der Geschossigkeit vollziehen für das Solitärgebäude der Feuerwache in der Bernhard-Ernst-Straße den baulichen Bestand nach. Zwar wird die Solitärwirkung, insbesondere bedingt durch den VI-geschossigen Turm des Baudenkmals, durch die zwingende Umsetzung von VI Geschossen entlang des Albersloher Weges geschmälert. Seiner prägenden Wirkung auf die umliegenden Stadträume (Umgebungsschutz) wird jedoch durch den Ausschluß von Anbauten, einen Abstand von ca. 15 m zur nördlichen Bebauung und durch überwiegenden Erhalt des südlich angrenzenden Kinderspielplatzes, der eine Sichtbeziehung zum „öffentlichen“ Platz herstellt, ausreichend Rechnung getragen.

Die beiden übrigen denkmalwerten Gebäude werden mittels der festgesetzten überbaubaren Flächen in einen möglichen und zum Teil bereits bestehenden Bebauungszusammenhang einbezogen.

Bodendenkmalpflegerische Belange werden durch die Planung nicht berührt.

Verkehrsflächen

Die öffentlichen Verkehrsflächen berücksichtigen den Bestand und stellen zum Teil Neuplanungen auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenplanes dar. Teilweise werden bisherige private Erschließungsstraßen als öffentliche festgesetzt.

Die öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich Albersloher Weg berücksichtigen den erforderlichen Ausbau. Dieser ermöglicht sowohl eine funktionale Verbesserung der Verkehrsströme als auch die stadtgestalterische Aufwertung dieser Haupteinfallsstraße.

Wesentlicher Faktor dieser Planung ist auch die Anlage von Bussonderspuren und Busschleusen, um eine Leistungssteigerung und bessere Annahme des öffentlichen Personennahverkehrs langfristig zu gewährleisten.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Albersloher Weges erfolgen Eingriffe in die Gebäudesubstanz nordwestlich der Hauptverwaltung der Stadtwerke, ebenso südöstlich davon bis zum Dortmund-Ems-Kanal. Insbesondere die verlängerte neue Trasse Am Hawerkamp mit Verknüpfungen zur bestehenden Straße Am Mittelhafen leistet zusammen mit der Querspange parallel zum Dortmund-Ems-Kanal zwischen der Straße Am Mittelhafen und der Unterquerung des Albersloher Weges einen entscheidenden Beitrag zu einem langfristig standortprägenden, effektiven Erschließungssystem. In Verbindung mit einem erheblich leistungsfähigeren geplanten Profil des Albersloher Weges läßt das veränderte und optimierte interne Erschließungssystem südlich des Stadthafens I die Bewältigung hoher Verkehrsbelastungen vor dem Hintergrund der bestehenden und anzunehmenden Nutzungsarten zu.

Um die Zahl der Knotenpunkte mit dem Albersloher Weg als Hauptverkehrsstraße zu minimieren, ist der bisherige Anknüpfungspunkt des Hafengrenzweges an den Albersloher Weg nicht als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und verbleibt in seiner jetzigen Trasse, jedoch als Sackgasse.

Zur Erschließung der MI-8- und MI-9-Gebiete und des dort geplanten Kinderspielplatzes ist eine neue öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt; die Hauptanbindung erfolgt über den Hansaring; zur Schillerstraße ist ein Rad- und Fußweg ausreichend.

Das geplante Querprofil des Albersloher Weges weist jeweils richtungsbezogen einen zweistreifigen Ausbau auf. In den Knotenpunktbereichen sind zusätzlich separate Links- und Rechtsabbiegespuren vorgesehen. In stadteinwärtiger Richtung ist geplant, von den Stadtwerken bis zum Hafenweg eine separate Bussonderspur anzulegen. Da in stadtauswärtiger Richtung nach Ausbau des Albersloher Weges mit keinen Verkehrsstörungen zu rechnen ist, wird es nicht erforderlich, auf der gesamten Länge Bussonderspuren anzulegen. Im Bereich der Halle Münsterland soll der stadtauswärtige Verkehr jedoch über eine Busschleuse geregelt werden.

Neben dieser Aufteilung der einzelnen Fahrspuren entstehen auf beiden Seiten der City-Zufahrt Baumreihen, um aus stadtgestalterischen Gründen einen Allee-Charakter der Straße zu erzielen. An die beidseitigen Grünstreifen schließen sich zudem Radwege und im Anschluß jeweils 3 m breite Gehwege an. Der Regelquerschnitt der neuen Trasse des Albersloher Weges beträgt somit ca. 28,00 bis 31,5 m, in den Knotenpunktbereichen wächst der Querschnitt auf 35,00 – 39,00 m an. In Abhängigkeit von den zukünftig angrenzenden Nutzungen besteht die Möglichkeit, innerhalb der geplanten Baumreihen Parkstreifen für Besucher anzulegen.

Um die erforderlichen Durchfahrtshöhen für Schiffe auf dem Dortmund-Ems-Kanal zu gewährleisten und unter Beachtung einer neuen Brückenkonstruktion über den Kanal ist es erforderlich, die Gradienten des Albersloher Weges im Bereich des Kanals um ca. 1,50 m anzuheben. Im Bereich des derzeitigen Einmündungsbereiches des Hafengrenzweges in den Albersloher Weg wird die Straße die vorhandenen Höhenverhältnisse wieder erreichen. Die sich somit ergebende Längsneigung des Albersloher Weges von 3,5 % wurde planerisch so gewählt, daß für Radfahrer die auftretenden Steigungen gut befahren wer-

den können. Im Rampenbereich zum Dortmund-Ems-Kanal hin ist vorgesehen, die auftretenden Höhenunterschiede durch die sich anschließende, an der Straßenbegrenzungslinie zu errichtende Hochbebauung abzufangen. Auf dauerhafte Böschungen ist in diesen Straßenbereichen zu verzichten, da sonst keine direkte Beziehung zwischen dem Albersloher Weg und den geplanten Gebäuden zu erzielen wäre.

Aufgrund der notwendigen Abmessungen für die neue Brücke über den Kanal beträgt die freie Stützhöhe maximal rd. 7,00 m.

Für den Straßenausbau werden demzufolge bis zur späteren Realisierung der an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzenden Hochbebauung Dammböschungen vorgesehen, die zu Hochbauzwecken im Schutze von provisorischen Baugrubenabstützungen abgegraben werden können. Der sich ergebende Böschungszwischenzustand ist als Hinweis zeichnerisch gekennzeichnet.

Aufgrund der im Zuge des Ausbaus des Dortmund-Ems-Kanals zukünftig notwendigen Hebung des Brückenbauwerks Schillerstraße entstehen voraussichtlich ebenfalls vergrößerte Flächenansprüche im Rampenbereich dieser Straße.

Am Albersloher Weg, zwischen Bahntrassen der Bundesbahn und Hafenweg sowie zwischen vorhandener Einmündung des Hafengrenzweges und Kanal setzt der Bebauungsplan Ein- und Ausfahrtsverbote fest, um in diesen Bereichen keine Behinderung des Verkehrsflusses auf der Hauptverkehrsstraße zuzulassen. Die Erschließung der betroffenen Grundstücksflächen wird über das rückwärtige öffentliche Straßenverkehrsnetz sichergestellt.

Im Bereich des Brückenbauwerkes des Albersloher Weges über die Verkehrs-Querspanne zwischen Stadthafen I und Stadthafen II sichert der Bebauungsplan eine Funktionsverknüpfung für den Fußgängerverkehr über ein Treppenbauwerk, indem zusätzlich zum Straßenquerschnitt eine 15 m² große Fläche als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt wird.

Zwischen Albersloher Weg und Stadthafen I südlich des Hafenweges setzt der Bebauungsplan eine ca. 63 x 110 m große Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Stadtplatz“ fest. Durch diese urban zu gestaltende Platzfläche werden zum einen durch Anknüpfung öffentlicher Flächen die Aktivitäten rund um den Stadthafen I der Öffentlichkeit bewusst und für diese erlebbar, zum anderen stellt der sogenannte „Hafenplatz“ ein wichtiges Bindeglied in der für Fußgänger und Radfahrer bedeutsamen Beziehung zwischen Hauptbahnhof und Halle Münsterland dar. Die Gestaltung dieser Platzfläche im einzelnen erfolgt auf Grundlage einer noch zu erarbeitenden Gestaltungs- und Ausbauplanung sowohl unter Berücksichtigung der konkreten baulichen Entwicklungen im Umfeld des Platzbereiches als auch unter Einbeziehung der derzeit bestehenden und langfristig zu sichernden Verkehrsfunktionen in diesem Bereich (Integration der Bahntrassen, Verkehrsbeziehung für den motorisierten Verkehr zwischen der Straße Am Mittelhafen und dem Hafenweg).

Ergänzend zu den öffentlichen Verkehrsflächen werden eine Reihe von mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Anlieger und Erschließungsträger zu belastende Flächen festgesetzt, wie im Bebauungsplan im einzelnen ausgewiesen.

Auf den in den Gewerbe- und Industriegebieten an die Wasserflächen angrenzenden, mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten für die Anlieger und Erschließungsträger zu belastenden Flächen sind bauliche Anlagen einschließlich Nebengebäuden auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, sofern sie der Verladung von Gütern dienen, um den in diesen Bereichen beabsichtigten Umschlagaktivitäten Rechnung zu tragen.

Die Belange der Rechtsinhaber sind hierbei ausreichend zu berücksichtigen; die Erschließungsfunktion bzw. die übrigen Umschlagaktivitäten dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Der Bebauungsplan trifft keine gesonderten Festsetzungen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs auf den einzelnen Baugrundstücken. Der Nachweis der erforderlichen Stellplätze erfolgt bauvorhabenbezogen gemäß den Vorschriften der Bauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NW) innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen. Insbesondere in den festgesetzten Kerngebieten und im GE-1-Gebiet werden im Rahmen der zukünftigen Bauvorhaben die höchsten Stellplatzzahlen zu erwarten sein und die Frage nach einer städtebaulich und stadtgestalterisch verträglichen Unterbringung hervorrufen. Um eine Anreiz- und Anstoßwirkung hinsichtlich der Unterbringung des ruhenden Verkehrs „unter der Erde“ zu geben, wird auf Grundlage des § 21 a Abs. 5 BauNVO festgesetzt, daß bis zu einer maximalen Obergrenze von 10 % die GFZ überschritten werden kann.

Flächen für Bahnanlagen

Die vorhandenen Anschlußgleise werden durch Neuplanung ergänzt bzw. ersetzt und mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Anlieger und Erschließungsträger ausgewiesen.

Parallel zur geplanten Straßenverbindung zum Stadthafen II setzt der Bebauungsplan flächensparend eine neue Gleisanlage fest und schafft damit die planungsrechtlichen Voraussetzungen, die bestehende niveaugleiche Querung des Albersloher Weges in Höhe der Straße Am Hawerkamp zu ersetzen. Dabei wird durch Festsetzung neuer Gleistrassen sowohl die Erschließung des Heizkraftwerkes der Stadtwerke gewährleistet als auch der Gleisschluß zu den bestehenden Gleisanlagen südlich des Stadthafens I hergestellt.

In den Bereichen, in denen eine Überschneidung der bestehenden oder geplanten Bahnanlagen mit öffentlichen Verkehrsflächen stattfindet, setzt der Bebauungsplan – da Doppelfestsetzungen planungsrechtlich nicht möglich sind – öffentliche Verkehrsflächen oder Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung fest, um der vorherrschenden Verkehrsnutzung in diesen Bereichen Rechnung zu tragen. Die Doppelfunktion der öffentlichen Verkehrsfläche wird hierdurch nicht berührt. Der Bebauungsplan setzt lediglich die Gleistrassen, welche die Erschließung des Plangebietes wesentlich bedingen, fest. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes schließen planungsrechtlich nicht aus, daß gemäß den fachgesetzlichen Verfahren weitere betriebsbezogene Gleisanlagen in den Gewerbe- und Industriegebieten, insbesondere im Bereich der mit der Möglichkeit der Aufnahme von Umschlagfunktionen geplanten, erweiterten Liegestelle entstehen. Die Gleiskreuzungen mit den öffentlichen Straßen sind zu sichern (Signalanlage).

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes ersetzen nicht die Genehmigung für den Bau und Betrieb bzw. die Änderung von Bahnanlagen nach dem Landeseisenbahngesetz.

Flächen für die Ver- und Entsorgung

Um den baulichen und technischen Erfordernissen im Bereich des Heizkraftwerkes sowie des angegliederten Kohlebunkers am Stadthafen I eine höchstmögliche Flexibilität zuzubilligen, werden diese gesondert als Flächen für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung Heizkraftwerk festgesetzt. Analog gilt dies für die zentrale Anlage zur Stromversorgung - Umspannwerk Mittelhafen -. Fragen des Immissionsschutzes und des allgemeinen Standes der Technik werden im Rahmen von notwendigen Verfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz aufgegriffen.

Das im Zusammenhang mit dem Heizkraftwerk vorhandene Kühlwasserentnahmebauwerk am Dortmund-Ems-Kanal im MK-4-Gebiet wird nicht im Bebauungsplan festgesetzt, um das bauliche Entwicklungspotential einer bis zu IX-geschossige Bebauung (Kerngebiet) nicht einzuschränken. Der Bestandsschutz gewährleistet ausreichend die dauernde Funktion der Anlage. Die Kühlwasserleitung zwischen dieser Station und dem Heizkraftwerk muß im Rahmen des Umbaus und der Erweiterung des Albersloher Weges neu verlegt werden.

Die Wärme-, Energie- und Wasserversorgung sowie die Entsorgung des Plangebietes ist aufgrund der derzeit bestehenden baulichen Nutzungen vornehmlich über Trassenführungen in den bestehenden öffentlichen und privaten Verkehrsflächen gesichert.

Zusätzlich zu den für die Ver- und Entsorgung festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechten wird in der privaten Erschließungsstraße zwischen Hafenweg und Schillerstraße ein 110-kV-Kabel der VEW gesichert.

Soweit die Anschlüsse der Hauptfernwärmeleitungen an das Heizkraftwerk und der Hauptstromkabel an das Umspannwerk über das GI-2-Gebiet und das MK-2-Gebiet geführt werden, sind diese nicht gesondert festgesetzt, da sich die Flächen im Eigentum des Versorgungsträgers selbst befinden.

Darüber hinaus setzt der Bebauungsplan in dem MI-8-Gebiet, den MK-1- und MK-3-Gebieten, dem GE-1-Gebiet sowie den GI-1- und GI-3-Gebieten an mit dem Versorgungsträger abgestimmten Standorten je eine Versorgungsfläche zur Stromversorgung (Trafostation) des Plangebietes fest. Damit im Rahmen der jeweiligen privaten Baumaßnahmen ein flexibles Handeln möglich bleibt, ist nur der Standort innerhalb der überbaubaren Flächen, nicht aber die genaue zukünftige Fläche für Versorgungsanlagen festgesetzt.

Das Niederschlagswasser aus dem Plangebiet wird der geplanten Regenwasserbehandlungsanlage am Gasometer zugeführt. Hiermit wird die gesetzliche Verpflichtung zur Behandlung von Niederschlagswasser aus Gewerbe- und Industriegebieten erfüllt.

Über den Planbereich verlaufen 2 Richtfunkverbindungen für den Fernmeldeverkehr. Bei Verwirklichung der Planung ist eine Beeinträchtigung des Richtfunkverkehrs nicht zu erwarten.

Öffentliche Grünflächen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind nur bedingt Möglichkeiten gegeben, öffentliche Grünflächen in diesem durch bestehende Bebauung geprägten, sehr verdichteten Stadtbereich neu auszuweisen. Ein zwingendes städtebauliches Erfordernis wird angesichts der Eingriffsintensität in bestehende Rechte und Nutzungen lediglich bei der Deckung des Bedarfs an notwendigen öffentlichen Kinderspielflächen gesehen.

Der bisherige Bedarf an öffentlichen Kinderspielflächen für das auch Wohnnutzungen „beherbergende“ südliche Hansaviertel wird nach der Grünordnung der Stadt Münster durch den bestehenden Spielplatz „Alter Fuhrpark“ (Ecke Hafenweg/Bernhard-Ernst-Straße) mit ca. 1550 m² (B-/C-Bereich) abgedeckt. Dieser Standort wird entsprechend als öffentliche Grünfläche - Spielplatz - festgesetzt, jedoch im westlichen Bereich um ca. 200 m² reduziert, damit ein städtebaulich sinnvoller Abschluß der Bebauung im angrenzenden Kerngebiet ermöglicht und der geplante, südlich benachbarte Stadtplatz baulich ausreichend gefaßt wird.

Aufgrund der in den Mischgebieten des südlichen Hansaviertels durch den Bebauungsplan zusätzlich möglichen Wohnbebauung (ca. 160 Wohneinheiten) ergibt sich ein weiterer Bedarf von ca. 800 m² Spielplatzfläche, welche im Plangebiet nachzuweisen ist, da die Kinderspielflächen nördlich des Hansaringes und östlich der Schillerstraße aus Erreichbarkeitsgründen - Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen und große Entfernungen – nicht herangezogen werden können.

Für einen weiteren Kinderspielplatz wird eine Teilfläche des bislang zu postdienstlichen Zwecken genutzten Geländes zwischen Hansaring und Schillerstraße in einer Größenordnung von ca. 1000 m² als öffentliche Grünfläche – Spielplatz – festgesetzt.

Der Spielplatz wird über eine geplante öffentliche Verkehrsfläche an den Hansaring und über einen geplanten öffentlichen Rad- und Fußweg an die Schillerstraße angeschlossen. Der Rad- und Fußweg stellt darüber hinaus die Verbindung über einen vorhandenen Weg jenseits der Schillerstraße in die dortigen Wohnquartiere und zur Gemeinschaftseinrichtung „Bennohaus“ her.

Wasserflächen

Die zuständigen Bundesbehörden planen im Stadtgebiet Münster den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals sowie die Anhebung und Verbreiterung der zugehörigen Brückenbauwerke, um den europaweit vereinheitlichten Anforderungen an die Binnenschifffahrt Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, den bestehenden Parallelhafen zwischen Albersloher Weg und Stadthafen I nach Verbreiterung des Kanals in diesem Bereich, allerdings in erster Linie als Liegestelle, wieder herzustellen. Die hierfür erforderliche Inanspruchnahme des angrenzenden Geländes ist im Bebauungsplan nach dem derzeit bekannten Planungsstand als Wasserfläche festgesetzt. Eine Festsetzung als Wasserfläche mit der Zweckbestimmung – Hafen – wird für den bestehenden und durch die Ausbauplanung nicht betroffenen Stadthafen I vorgenommen. Die Anhebung des Brückenbauwerks „Albersloher Weg“ ist in der Entwurfsplanung berücksichtigt.

Die ausgewiesenen Fahr- und Wegrechte für den Zugang zum Kanal- bzw. Hafenufer dienen als Ersatz für ansonsten notwendige Betriebswege.

In diesem Bereich und darüber hinaus bis zu einer landseitigen Tiefe von 15 m an der Wasserfläche des Dortmund-Ems-Kanals und des Stadthafens I wird im Bebauungsplan textlich im Kartenteil darauf hingewiesen, daß aufgrund möglicher Spundwandverankerungen bei Bauvorhaben mit Mehraufwendungen statischer und konstruktiver Art zu rechnen ist, daß Bauvorhaben im Bereich der gekennzeichneten Flächen am Dortmund-Ems-Kanal mit dem Wasserstraßen-Neubauamt Datteln und im Bereich der gekennzeichneten Flächen am Stadthafen I mit der Stadtwerke Münster GmbH frühzeitig abzustimmen sind und daß grundbuchlich gesicherte Belastungen von Liegenschaften in diesen Bereichen bestehen.

Aus diesen Gründen ist am Albersloher Weg im MK-4-Gebiet innerhalb des o. g. Bereiches die Festsetzung einer Baulinie nicht vertretbar.

7. Auswirkungen auf die Umwelt

Klima

Die Klimafunktionskarte für die Stadt Münster weist das gesamte Plangebiet als stark verdichteten Siedlungsbereich aus. Im besiedelten Raum sind die mikroklimatischen Ausprägungen im wesentlichen durch die reale Flächennutzung und insbesondere durch die Art der Bebauung bestimmt, so daß die Klimatope im Geltungsbereich des Bebauungsplanes entsprechend zu kategorisieren sind. Diese Klimatope sind aufgrund ihrer Nutzungsstruktur – große Verkehrsflächen, hohe Versiegelung, großdimensionierte Baukörper, Emissionen – durch den sogenannten „Wärmeinseleffekt“ charakterisiert: bei intensiver Aufheizung am Tage bilden sich nachts aufgrund der Ausdehnung versiegelter Flächen deutlich Wärmeinseln aus. Die gewerblich-industriell geprägten Bereiche unterliegen jedoch – verglichen mit anderen Klimatopen – einer vergleichsweise verstärkten Abkühlung in den Nachtstunden. Generell sind die am Boden befindlichen Luftmassen erwärmt, trocken und schadstoffangereichert. Die bodennahe Erwärmung und die massiven Baukörper verändern das Windfeld erheblich.

Als Maßnahmen zur Verbesserung der klimatischen Situation im Plangebiet kommen Entsigelungs- und Begrünungsmaßnahmen in Betracht.

Der Bebauungsplan setzt gegenüber dem Status quo im Plangebiet (nahezu 100 %ige Versiegelung in den gewerblich-industriell geprägten Teilbereichen) die für den Versiegelungseffekt maßgebliche Grundflächenzahl mit 0,8, bzw. 0,6 fest, so daß zukünftig aus klimatischer Sicht eine Verbesserung der derzeitigen thermischen Strukturen zu erwarten ist.

Ergänzt wird dies durch kleinklimatisch relevante Begrünungsvorschriften, die in den einzelnen Baugebietskategorien – gemessen an der Grundstücksfläche – prozentuale Min-

deststandards für zu begrünende Flächen vorschreiben. Für ebenerdige Stellplatzanlagen mit in der Regel strahlungsbedingter Erhitzung dieser Oberflächen werden zur Beschattung Baumanpflanzungen im Verhältnis zur Stellplatzanzahl vorgeschrieben. Aus klimatologischen Überlegungen heraus wird der Anpflanzung von Laubbäumen hier der Vorzug gegeben, da diese im Winter die dann durchaus wünschenswerte Besonnung weitgehend zulassen. Durch Festsetzungen zur Fassadenbegrünung wird zudem die direkte Bestrahlung des wärmespeichernden Fassadenmaterials verhindert.

Grundwasser

Das Plangebiet befindet sich nicht im Einzugsbereich einer Wasserschutzgebietszone. Im Hinblick auf die Intensität der Flächennutzung, welche sowohl das Grundwasser als auch den Boden als Umweltmedien gefährden könnten, erfolgt gegenüber dem Status quo in den bis dato gewerblich-industriell genutzten Bereichen eine Verbesserung und Umstrukturierung: vor dem Hintergrund der Lagequalität zur Innenstadt und der daraus abgeleiteten Zielrichtung der Planung von Baugebieten wird über die festgesetzten Grundflächenzahlen in Verbindung mit den Begrünungsvorschriften eine den Baugebietstypen angemessene Versickerungsfähigkeit von Regenwasser zur Grundwasserneubildung gewährleistet. In diesem Zusammenhang wird bei Bauvorhaben empfohlen, die Dachflächenwässer in den nicht versiegelten, begrünten Grundstücksabschnitten zu versickern; allerdings nur in den Bereichen, welche frei von Bodenkontaminationen sind, um aus Gründen des Grundwasserschutzes ein Ausspülen von Schadstoffen zu vermeiden.

Altlasten

Im Zuge der städtebaulichen Rahmenplanung wurde ein Auftrag an eine private Firma für Bodensanierung erteilt, Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung hinsichtlich der Gefahrenfelder „Boden“, „Bodenluft“ und „Grundwasser“ durchzuführen.

Die auf Grundlage der Gefährdungsabschätzung „Stadthäfen Münster“ in Verbindung mit dem Altlastenverdachtsflächenkataster der Stadt Münster (Stand 01.03.1994) ermittelten Bereiche machen erhebliche Bodenkontaminationen deutlich:

- Im Bereich Schillerstraße 164/Dortmund-Ems-Kanal:
Tankstelle eines Gewerbebetriebes; Kontaminationen mit polizyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK);
- im Bereich zwischen Hafenweg und Dortmund-Ems-Kanal:
gewerblich genutzte Lagerfläche; Kontaminationen mit PAK und Kohlenwasserstoffen (KW); vom Gutachter sind weitere Untersuchungen empfohlen worden;
- im Bereich der postdienstlichen Nutzungen südlich des Hansaringes, Hansaring 64:
Nutzung als Stellplatzfläche; Kontaminationen mit PAK und Schwermetallen (SM); vom Gutachter sind weitere Untersuchungen empfohlen worden;
- im Bereich Hansaring 66:
ehemalige Tankstelle; Kontaminationen mit KW und Benzol/Toluol/Xylol (BTX); vom Gutachter sind weitere Untersuchungen empfohlen worden;
- im Bereich der Feuerwache II zwischen Bernhard-Ernst-Straße und Albersloher Weg:
ehemaliger städtischer Fuhrpark, Stellplatzfläche, Kinderspielfeld, Feuerwache; KW- und PAK-Kontaminationen; vom Gutachter sind weitere Untersuchungen empfohlen worden;
- im südöstlichen Bereich des Geländes der Stadtwerke Münster:
PAK-Kontaminationen;
- im Bereich am Mittelhafen 51:
ehemalige Betankung eines Werkstattbetriebes; PAK-Kontaminationen;

- im Bereich am Mittelhafen 37/39:
Betankungsanlage; PAK-Kontaminationen im Oberboden;
- im Bereich am Mittelhafen 29:
Betankung einer Straßenbaufirma; PAK-Kontaminationen;
- im Bereich nördlich des Hafengrenzweges:
Gewerbegrundstück; BTX-Kontaminationen; vom Gutachter sind weitere Untersuchungen empfohlen worden;
- im Bereich nördlich des Hafengrenzweges:
BTX-Kontaminationen; vom Gutachter sind weitere Untersuchungen empfohlen worden;
- im Bereich nördlich des Hafengrenzweges:
Betankungsanlage; BTX- und PAK-Kontaminationen; vom Gutachter sind weitere Untersuchungen empfohlen worden;
- südlich des Hafengrenzweges:
Tankstelle; BTX-Kontaminationen; vom Gutachter sind weitere Untersuchungen empfohlen worden;

Vor dem Hintergrund dieser bestehenden Altlastensituation im Plangebiet ergeben sich gegen die Nutzungsfestsetzungen im Bebauungsplan dennoch keine Bedenken, da eine Sanierung der bisher festgestellten Bodenkontaminationen technisch durchführbar ist und in Abstimmung mit den zuständigen städtischen Dienststellen im Vorfeld der einzelnen Baumaßnahmen und Bauphasen nutzungs determiniert erfolgen wird.

Letzteres gilt ebenso für Flächen, auf denen im Rahmen der Gefährdungsabschätzung bzw. auf Grundlage des Altlastenverdachtsflächenkatasters nur geringfügige Kontaminationen festgestellt wurden:

- nördlich des Hafenweges in Höhe Hafenweg 26 a:
ehemalige Betankungsanlage; PAK-Kontaminationen;
- im Bereich Am Mittelhafen 14/18:
ehemalige Betankung; PAK-Kontaminationen;
- im Bereich Am Mittelhafen 46:
Betankungsanlage; PAK-Kontaminationen;
- im Bereich Am Mittelhafen 72:
Firmengelände; KW- und PAK-Kontaminationen;
- im Bereich Am Mittelhafen 43/45:
Betankung; PAK-Kontaminationen;
- im Bereich Am Mittelhafen 31/33:
Betankungsanlage; PAK-Kontaminationen;

Für die im Altlastenverdachtsflächenkataster der Stadt Münster erfaßten Flächen einer Kfz-Werkstatt am Hafenweg bzw. eines Betriebsgeländes Am Mittelhafen (Ölunfall) wurden im Rahmen der Gefährdungsabschätzung keine Kontaminationen festgestellt bzw. die Kontaminationen im Mai 1990 saniert.

Im Rahmen der Gefährdungsabschätzung „Stadthäfen Münster“ wurden Beprobungen vor allem auf den nicht hochbaulich genutzten Grundstücksflächen durchgeführt. Aufgrund der lang andauernden gewerblichen und industriellen Nutzungen und Vornutzungen der Flächen, z. T. bis in die Zeit um die Jahrhundertwende zurückgehend, sind Kontaminationen im Bereich der bestehenden Bebauung, vor allem im Umfeld der im Bebauungsplan gekennzeichneten Areale, nicht auszuschließen.

Eingriffe in Natur und Landschaft

Das von der Planung betroffene Stadtquartier ist durch seinen sehr hohen Anteil an versiegelter Fläche geprägt. Mit Ausnahme der Wasserfläche des Stadthafens I sind aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes keine nennenswerten Frei- und Grünflächen oder Einzelobjekte (Bäume, Baumgruppen o. ä.) mit entsprechender ökologischer Funktions- und Leistungsfähigkeit vorhanden. Aufgrund des bestehenden Versiegelungsgrades stellt die Verwirklichung des Bebauungsplanes keinen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Landschaftsgesetzes NW dar.

Immissionsschutz

Vor dem Hintergrund des Konfliktbewältigungsgebotes im Rahmen des Bebauungsplanes stellt die immissionsschutzgerechte Zuordnung und planungsrechtliche Festsetzung der Baugebietsflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes einen entscheidenden Aspekt dar.

Dem Belang der immissionsschutzgerechten Zuordnung kommt soweit besondere Bedeutung zu: Innerhalb des Plangebietes erfolgen einerseits grundlegende Umstrukturierungen der Art der Nutzung, welche gemäß dem Verursacherprinzip keinerlei negative Rückwirkungen auf die derzeit und zukünftig planungsrechtlich möglichen dortigen Produktions- und Betriebsprozesse nach sich ziehen, andererseits gibt die bestehende Gesamt-Gemengelagensituation um den Stadthafen I entsprechende Bindungen für mögliche Nutzungskategorien auf. Demgemäß wurde eine Baugebietsstaffelung auf der Basis der Emissionsintensität der Baugebiete von MK über GE zu GI und von GI über GE zu MI als konzeptionelle Grundlage des Bebauungsplanes unter Berücksichtigung der bestehenden Strukturen gewählt. Innerhalb der als Puffer zwischen den planungsrechtlich möglichen industriellen Nutzungen südlich des Stadthafens I und den entlang des Albersloher Weges angesiedelten Kerngebietsnutzungen einerseits sowie den südlich des Hansaringes gelegenen Mischgebietsnutzungen andererseits fungierenden Gewerbegebieten wurde die planungsrechtliche Zulässigkeit von dort zukünftig anzusiedelnden Betrieben und Anlagen gemäß der Abstandsklassen - Klassifizierung des Abstandserlasses NW vom 21.03.1990 - immissionsschutzverträglich zониert.

Bezug nehmend auf die dargestellte Nutzungsstruktur ist das enge Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe und die Nähe zu dem südlich des Stadthafens I gelegenen Industriebereich gesondert zu betrachten: die gewachsenen städtebaulichen und unter ideellen Immissionsschutzgesichtspunkten unverträglichen Nutzungen finden in der städtebaulichen Konzeption Berücksichtigung. Die Bauleitplanung verfolgt hier das Ziel, einen insgesamt erhaltenwerten Zustand zu sichern und nicht durch das Unterlassen einer erforderlichen Planung zu verschlechtern. Die gemäß ihrer städtebaulichen Vorprägung als Mischgebiete festgesetzten Baublöcke südlich des Hansaringes, die neben dem Arbeiten auch dem Wohnen als sensible Nutzung dienen und auch zukünftig dienen sollen, werden teilweise vor Emissionen dadurch geschützt, daß über die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise im GE-1-Gebiet in Verbindung mit einer Mindest-Geschossigkeit eine bauliche Abschirmwirkung erzielt wird. Außerdem wird die Zulässigkeit der Gewerbebetriebe auf nicht wesentlich störende, gemäß der Abstandsklassen-Zonierung in unmittelbarer Nachbarschaft der Mischgebiete südlich des Hafenweges begrenzt. Zur Konfliktbewältigung der besonders eklatanten Nahtstelle zwischen Mischgebieten und GE-2-Gebiet wird – vor dem Hintergrund der hier anzusetzenden Vorbelastung und unter Berücksichtigung des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme – die Immissionsbegrenzung auf die derzeit im Gewerbegebiet ansässigen Nutzungen oder Anlagen und Betriebe mit vergleichbarem Immissionsgrad festgelegt, da der Status quo hier unter Immissionsschutzgesichtspunkten gerade noch tolerabel erscheint. Die Festsetzung als Gewerbegebiet ist für die derzeitige und zukünftige betriebliche Situation ausreichend und nicht einschränkend. Die Bindung an das Emissionsverhalten des Status quo verhindert keine innerbetrieblichen Um-

strukturierungen oder Erneuerungen und Modernisierungen gemäß dem aktuellen Stand der Technik.

Zwischen Stadthafen I und der Straße Am Mittelhafen befindet sich ein Gefahrstofflager (Pflanzenschutzmittel/Lacke/Farben), von welchem, bezogen auf die schützenswerten, umliegenden Nutzungen in Form der Baugebietskategorien der BauNVO, im Grundsatz keinerlei akute Gefährdung ausgeht. Ein latentes Gefährdungspotential liegt theoretisch in anlagebezogenen Störfällen begründet, deren Auswirkungen durch dann möglicherweise freigesetzte Luftschadstoffe – in Abhängigkeit von der dann gerade vorherrschenden Windrichtung – wirksam werden könnten. Dieses latente Gefahrenpotential kann jedoch nicht dazu führen, die städtebaulichen Ziele für diesen Stadtbereich in Form der Umstrukturierung von Nutzungen in Frage zu stellen. Wohn- und Dienstleistungsnutzungen wären über den Bestand hinaus im übrigen, auf Grundlage von § 34 BauGB, intensivierbar.

Zur Ermittlung der Lärmsituation wurde ein Lärmschutzgutachten erstellt.

Das Gutachten berücksichtigt beim Straßenverkehrslärm den Prognosehorizont für das Jahr 2010. Die schalltechnischen Berechnungen erfolgten – da gegenüber der DIN 18005 wesentlich präziser und aussagekräftiger – nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Den schalltechnischen Berechnungen zur Berücksichtigung des Schienenverkehrslärms, ausgehend von den Strecken der Deutschen Bahn, sind Streckenbelegungen des Verkehrsunternehmens zugrundegelegt. Die durchgeführten schalltechnischen Berechnungen erfolgten nach den Richtlinien zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall03).

Grundlage der schalltechnischen Berechnungen zur Berücksichtigung der Schifffahrt (Wasserverkehrslärm) auf dem Dortmund-Ems-Kanal sind die Belastungsangaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Die durchgeführten schalltechnischen Berechnungen erfolgten nach DIN 18005 (Teil 1).

Bezüglich der Berücksichtigung von Geräuscentwicklungen der Industrie- und Gewerbegebiete lassen sich keine allgemeingültigen Angaben machen. Da die Art der in den Gewerbe- und Industriegebieten unterzubringenden Anlagen im Grundsatz nicht bekannt ist, greift das Gutachten gemäß DIN 18005 für die Berechnung von Mindestabständen oder zur Feststellung der Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen auf einen flächenbezogenen A-Schalleistungspegel – tags – von 65 dB für Industriegebiete und 60 dB für Gewerbegebiete zurück. Der flächenbezogene A-Schalleistungspegel – nachts – wurde jedoch sowohl für Industrie- als auch Gewerbegebiete um 10 dB niedriger in Ansatz gebracht, da davon auszugehen ist, daß die Emissionen innerhalb des Beurteilungszeitraumes „Nacht“ aufgrund der geplanten Betriebsstrukturen deutlich niedriger bzw. in Teilen nicht gegeben sein werden.

An den untersuchten Immissionsorten ergeben sich aufgrund des Verkehrslärms an den zur Straße zugewandten Fronten Überschreitungen der Orientierungspegel nach DIN 18005. Im Bereich der einmündenden Straßen, die nicht als Emittenten berücksichtigt wurden, ist auf einer Länge von bis zu 50 m eine Überschreitung der Orientierungspegel gegeben. Dort, wo die Orientierungspegel an den Baugrenzen/Baulinien überschritten werden, ist die Belastung des Verkehrslärmes maßgebend. Die DIN 4109 sieht als Bemessungszeitraum ausschließlich den Tag vor. Da im Nahbereich der Bahnstrecken die Nachtbelastung (erhöhter Ruhebedarf) den maßgeblichen Zeitraum beinhaltet, ist, zugunsten der zukünftigen Nutzung, ebenfalls der Lärmpegelbereich für die Nacht berechnet worden.

Vor dem Hintergrund der den Baugebieten zuzuordnenden schalltechnischen Orientierungswerte setzt der Bebauungsplan zur Gewährleistung eines ausreichenden Schallschutzes auf Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB Lärmpegelbereiche fest. Die Lärmpegelbereiche sind Grundlage für die Festlegung der Außenbauteildämmung nach DIN 4109 und dienen allgemein einer einprägsamen Kennzeichnung der äußeren Lärmbelas-

tung. Der Bezug der DIN 4109 zu den festgesetzten Lärmpegelbereichen wird mittels der textlichen Festsetzung hergestellt.

Nach DIN 4109 wird für den Verkehrslärm ein „maßgeblicher Außenlärmpegel“ lediglich für die Tageszeit zwischen 06.00 und 22.00 Uhr ermittelt. Für zum Schlafen genutzte Räume sind bei Gebäudefronten mit Überschreitung der Orientierungspegel (Außenbelastung) für den Beurteilungszeitraum „Nachts“ ggf. schallgedämmte Lüftungen vorzusehen. Diesen Anforderungen trägt die textliche Festsetzung Rechnung.

Der Nachweis der Einhaltung schallschutztechnischer Auflagen in Form eines flächenbezogenen Schalleistungspegels in den Gewerbe- und Industriegebieten ist bei Errichtung, Erweiterung, Änderung und Nutzungsänderung von Gewerbe- und Industrieanlagen für die Gewerbetreibenden mit zusätzlichen Belastungen und Aufwendungen verbunden. Vor dem Hintergrund der Aussagen des Schallschutzgutachtens im Hinblick auf die Einhaltung eines flächenbezogenen Schalleistungspegels in den Gewerbe- und Industriegebieten kommt insbesondere das Staatliche Umweltamt als Umweltfachbehörde zu der Aussage, daß die bereits im Bebauungsplan enthaltene Zonierung der Gewerbe- und Industriegebiet über Abstandsklassen den Emissionsschutz umliegender, sensiblerer Nutzungsarten ausreichend gewährleistet, da das Emissionsverhalten der hierdurch zulässigen Anlagen und Betriebe o. g. flächenbezogenes Emissionsniveau nicht überschreiten dürfte. Im Bereich der Bauflächen im Zuge des Hafengrenzweges (Mischgebiet) ist durch die Gewerbelärmbelastung eine Überschreitung der Orientierungspegel an den zugewandten Fronten innerhalb des Beurteilungszeitraumes „Nacht“ gegeben. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß es sich aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse innerhalb der ausgewiesenen Gewerbegebiete nördlich des Stadthafens I nur um Gebäudeemissionen handeln kann, d. h. wenn während des Beurteilungszeitraumes „Nacht“ Emissionen auftreten, dürften diese nach dem Stand der Technik deutlich niedriger sein. Eine Ausweisung von Lärmpegelbereichen ist somit hier nicht erforderlich, da die geringen Belastungen durch den Gewerbelärm mit den Anforderungen an die Schalldämmung durch die Wärmeschutzverordnung erfüllt sind.

Nähere Einzelheiten sind aus der Darstellung im Bebauungsplan ersichtlich.

8. Flächenbilanz

	ha	ha	%	%
- Mischgebiete	5,38		17,2	12,13
- Kerngebiete	4,99		15,9	11,25
- Gewerbegebiete	9,83		31,4	22,17
- Industriegebiete	9,08		29,0	20,48
- Flächen für Versorgungsanlagen	2,05		6,5	4,62
Nettobauland	31,33		100,0	
Nettobauland	31,33		79,5	
- Albersloher Weg		2,45		
- sonstige Verk.		3,09		
- Verk. bes. Zweck		<u>0,74</u>		
Verkehrsflächen	6,28	6,28	15,9	14,17
Flächen für Bahnanlagen	1,57		4,0	3,54
öffentl. Grünflächen	0,24		0,6	0,54
Bruttobauland	39,42		100,0	
Bruttobauland			88,9	
Wasserfläche	4,92		11,1	11,10
Plangebiet	44,34		100,0	100,00

9. Kostenschätzung

Die von der Stadt Münster zur Realisierung der Sanierungsumlegung im Bereich Hafen/Halle Münsterland (Bebauungsplan Nr. 401 und 402) aufzuwendenden Kosten werden z. Z. auf ca. 146 Mio. DM geschätzt. Diese Kosten beinhalten Aufwendungen für Vorbereitungsmaßnahmen - § 140 Baugesetzbuch -, Ordnungsmaßnahmen, Freilegung von Grundstücken, Erschließungsmaßnahmen, Baumaßnahmen und sonstige Maßnahmen.

Diesen Ausgaben stehen Einnahmen – die durch die Sanierungsumlegung bedingte Erhöhung der Bodenwerte – von ca. 83. Mio. DM gegenüber, so daß noch Kosten in Höhe von ca. 63 Mio. DM bei der Stadt verbleiben. Von diesen aufzuwendenden Kosten wurden bislang ca. 23 Mio. DM von der Stadt für verschiedene Untersuchungen, Gutachten, Maßnahmen und Grunderwerb verausgabt, so daß zur Verwirklichung der Bebauungspläne 401 und 402 in den nächsten 10 - 15 Jahren auf den städt. Haushalt Kosten in Höhe von ca. 40 Mio. DM zukommen werden.

Über Förderungsmittel und Zuschüsse von Seiten Dritter können noch keine Angaben gemacht werden; von einer Förderung im Rahmen der Städtebauförderung kann jedoch ausgegangen werden.

10. Durchführungsmaßnahmen

Die Realisierung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist nicht ohne Eingriffe in vorhandene Eigentums- und Nutzungsrechte möglich. Die Eingriffe sind insbesondere für die funktionsgerechte Erschließung des Gebietes unumgänglich. Eine privatrechtliche Rege-

lung ist aufgrund der hier vorliegenden Eigentumsstruktur nicht zu erwarten. Damit die im Bebauungsplan vorgesehene Erschließung und Bebauung von Grundstücken in einem absehbaren Zeitraum erfolgen kann, bedarf es der Umlegung, die durch den Rat der Stadt Münster am 25.09.1991 angeordnet wurde.

Das Umlegungsverfahren ist durch Beschluß des Umlegungsausschusses der Stadt Münster am 10.12.1992 eingeleitet worden. Hiervon betroffen ist der überwiegende Bereich des Bebauungsplanes.

Sofern die Festsetzungen im Bebauungsplan der ausgeübten Nutzung entgegenstehen, sind gegebenenfalls auch Ersatzflächen außerhalb des Plangebietes notwendig. Dies gilt insbesondere für störende Gewerbe- und Industriegebiete.

Parallel zur städtebaulichen Rahmenplanung hat der Rat der Stadt Münster am 26.04.1989 die Durchführung vorbereitender Untersuchungen gemäß § 141 BauGB für ein Sanierungsverfahren beschlossen. Die Satzung über die förmliche Festlegung des „Sanierungsgebietes Hafen/Halle Münsterland“ hat der Rat der Stadt Münster am 08.07.1992 beschlossen; die Sanierungssatzung trat am 13.11.1992 in Kraft und gilt für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

Im Bereich des Sanierungsgebietes „Hafen I“ – nördlich des Stadthafens I mit dem Ergänzungsgebiet Bennohaus – wird die Sanierung im „vereinfachten“ Verfahren durchgeführt, d. h. die Vorschriften des 3. Abschnittes des Baugesetzbuches (§§ 152 – 156) finden keine Anwendung und die Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB wird insgesamt ausgeschlossen.

Mit der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Hafen II“ – westlich der Bernhard-Ernst-Straße und südlich des Stadthafens I – als „klassisches“ Sanierungsverfahren sind Rechtswirkungen im Sinne der Genehmigungsvorbehalte gemäß § 144 BauGB eingetreten. Die Genehmigung darf nur versagt werden, wenn Grund zur Annahme besteht, daß das Vorhaben, die Teilung eines Grundstücks, der Rechtsvorgang oder die damit erkennbar bezweckte Nutzung entweder die Durchführung der Sanierung unmöglich macht bzw. wesentlich erschwert oder den Zielen und Zwecken der Sanierung zuwiderläuft. Die inhaltlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes bilden somit eine Voraussetzung zur Durchführung des Sanierungsverfahrens.

Die Verwirklichung des Bebauungsplanes wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet lebenden und arbeitenden Menschen auswirken. Soweit notwendig, soll bei der Umsetzung von Mietern und Pächtern eine einzelfallbezogene Sozialplanung im Rahmen der Sanierungsumlegung erfolgen.

Im Hinblick auf die bauliche Nutzung der aus der Sanierungsumlegung hervorgehenden Zuteilungsgrundstücke kann planungsrechtlich lediglich auf den Charakter der Angebotsplanung des Bebauungsplanes verwiesen werden. Der Bebauungsplan impliziert keine Bauverpflichtung. Auch aus Sicht des Sanierungsrechtes bleibt die Durchführung von Baumaßnahmen den Eigentümern überlassen. Nach derzeitigem Kenntnisstand gibt es konkrete Anhaltspunkte für die Realisierung hochbaulicher Maßnahmen im Sinne der Ziele und Inhalte des Bebauungsplanes. In diesem Zusammenhang beabsichtigen die Stadtwerke ihre Betriebsflächen zu erweitern und ein neues Kundenzentrum am Albersloher Weg – unter Umständen zum zukünftigen Hafenplatz hin orientiert – zu errichten. Mit der Zielsetzung, die Funktionsabläufe auf dem Betriebsgelände zu optimieren und eine qualitätvolle Gestaltung der Gebäude zu erreichen, haben die Stadtwerke bereits ein Gutachterverfahren zur Entwicklung eines einheitlichen städtebaulichen Rahmens durchgeführt. In Ergänzung zu diesem Ideenwettbewerb wurde in 1994 ein Realisierungswettbewerb durchgeführt. Vorzeitige Genehmigungen auf der Grundlage des § 34 in Verbindung mit § 145 BauGB in Teilbereichen des Plangebietes sowie mit fortschreitendem Verfahren gemäß § 33 in Verbindung mit § 145 BauGB sind denkbar.

11. Teilaufhebung von Bebauungsplänen

Der Bebauungsplan Nr. 401 überplant im Bereich Hansaring den seit 1990 rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 356: Hauptbahnhof. Dieser Bebauungsplan setzt für die südlich des Hansaringes gelegenen Grundstücke (Nr. 2 – 48) Mischgebiet und die südlichen Einmündungsbereiche der Soester- und Dortmunder Straße als öffentliche Verkehrsflächen fest. Der Bebauungsplan Nr. 356 hat entlang des Hansaringes als wesentliches Ziel die Rahmenbedingungen für die Genehmigung von Vergnügungsstätten und Werbeanlagen zu setzen.

Durch die Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 356 werden die Grundzüge der Planung dieses Bebauungsplanes nicht berührt. Der Aufhebungsbereich erstreckt sich auf die Grundstücke Hansaring 2 – 48. Dieser Bereich kann – ohne daß dies zu Auswirkungen auf andere Bereiche des Bebauungsplanes Nr. 356 führt – indirekt aufgehoben und durch den Bebauungsplan Nr. 401 überplant werden.

Der Bebauungsplan Nr. 356 soll mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 401 zur Vermeidung von Doppelausweisungen und entgegenstehenden Festsetzungen insoweit außer Kraft treten.

Der Bebauungsplan Nr. 401 erstreckt sich teilweise auf den Geltungsbereich des vom Rat der Stadt Münster am 06.11.1991 aufgestellten Entwurfes des Bebauungsplanes Nr. 369: Albersloher Weg/Hansaring/Hafenstraße. Da die Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 401 mit den geplanten Ausweisungen im Bebauungsplan Nr. 369 nicht insgesamt übereinstimmen, wird der Teilbereich aus dem Geltungsbereich des Entwurfes des Bebauungsplanes Nr. 369 herausgenommen.

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch als Anlage zu dem durch den Rat der Stadt Münster am 22.05.1996 als Satzung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 401: Stadthafen I/Albersloher Weg.

Münster, **10.06.1996**

M. Tüns (L.S.)

Marion Tüns
Oberbürgermeisterin