Anlage 1
zur Vorlage an
den Rat Nr. 266/2002

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 428: Weißenburgstraße/Metzerstraße/Habichtshöhe

1. Geltungsbereich

Der Bebauungsplan Nr. 428 umfaßt im wesentlichen das Areal der ehemaligen Hindenburgkaserne (Südteil) sowie die südlichen Grundstücke an der Metzerstraße.

Innerhalb des Plangebietes liegen folgende Flurstücke:

Gemarkung Münster,

Flur 202
Flurstücke: 301, 302, 317, 318, 346, 347, 349, 350, 401 - 404, 431, 435, 436, 445 - 447, 511, 611, 617, 618.

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

2. Planungsanlaß

Das Gelände der ehemaligen Hindenburgkaserne an der Weißenburgstraße wurde in seinem nördlichen Teilbereich bereits Mitte der 80er Jahre geplant und nach Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 304 mit der heute bestehenden Wohnsiedlung „Hagenauer Weg / Breisacher Weg“ bebaut.

Im Geltungsbereich des aufzustellenden Bebauungsplanes besitzt § 34 Baugesetzbuch (BauGB) - Einfügen von Bauvorhaben in die Eigenart der näheren Umgebung - Geltung. Insbesondere die Größe des zur Bebauung anstehenden Areals sowie die sehr heterogene Baustruktur und die ungeklärte Erschließungssituation lösen ein Planungserfordernis i.S. des § 1 (3) BauGB aus. Der Auftrag an die Bauverwaltung, auch für den südlichen Teilbereich ein Verfahren zur Schaffung von Baurecht mit der **Zielrichtung Wohnungsbau** einzuleiten, besteht durch Aufstellungsbeschluß des Rates der Stadt für einen Bebauungsplan bereits seit Mai 1990.

Die Konkretisierung einer neuen Nutzungsperspektive wurde jedoch erst 1995/1996 möglich, da die Einrichtungen des Katastrophenschutzzentrums Münster (kommunaler Katastrophenschutz) eine andersartige, **stadtstrukturell sinnvollere Nutzungsentwicklung** bis zu diesem Zeitpunkt blockierten.

...

Parallel zur absehbaren, anderweitigen Verfügbarkeit der Flächen zu diesem Zeitpunkt wies eine Vielzahl von Standorten im Stadtgebiet vergleichende und bewertende **Standortuntersuchung des Stadtplanungsamtes** in 1995 das Areal der ehemaligen Hindenburgkaserne als **hervorragend geeignet** für die Realisierung eines Wohnprojektes „ohne (eigenes) Auto“ aus. Eine Bewerbung der Stadt Münster zur Teilnahme an einem Pilotprojekt des Landes NRW mit dieser besonderen Nutzungszielrichtung mündete 1997 in die Teilnahme am **Landeswettbewerb „Wohnen ohne (eigenes) Auto“.** Das Wettbewerbsgebiet umfaßte den engeren Bereich der ehemaligen Kasernenfläche sowie benachbarte Grundstücke, um die unabdingbar notwendige Verzahnung mit den umgebenden Nutzungsstrukturen und dem Stadtquartier Geist herzustellen.

Aufgrund der vorzufindenden Lagegunst der Fläche sollte die Planung auf die Zielrichtung der Schaffung von Wohnbebauung in verdichteteter Bauweise in unterschiedlichen Bau- und Vermarktungsformen - **Zielzahl 200 bis 250 Wohneinheiten** - abheben. Ergänzend waren Einrichtungen der Johanniter-Unfall-Hilfe - JUH -(Altenstift, Stadtteiltreff, ...), ein öffentlicher Kinderspielplatz sowie eine Kindertagesstätte zu planen.

Hinsichtlich des Autoverkehrs war neben der Bedarfsdeckung der JUH-eigenen Schulungs-, Verwaltungs- und Pflegeeinrichtungen (ca. 80 Stellplätze mit Option auf weitere 40) von **lediglich 0,2 Besucher-Stellplätzen je Wohnung** des neuen, autofreien Wohnquartiers - ergänzt durch eine car-sharing-Station - auszugehen. Die Erschließungsmöglichkeiten wurden - bedingt durch liegenschaftliche Hemmnisse sowie unter Empfindlichkeitsgesichtspunkten der umgebenden Bebauung - auf die Weißenburgstraße begrenzt.

Der Wettbewerb wurde mit diesen Inhalten im Frühjahr 1997 europaweit offen ausgeschrieben und gliederte sich in die Stufen ‘Städtebauliche Realisierung’ und ‘Architektonisch-hochbauliche Realisierung’. In einer ersten Phase der ersten Stufe wurden 237 Arbeiten und Ideen im September letzen Jahres begutachtet und 27 der städtebaulichen Entwürfe vom Preisgericht für eine konkretisierende Weiterbearbeitung zugelassen. Mit Jurysitzung Anfang Januar 1998 wurde aus diesen 27 Wettbewerbsbeiträgen der **Entwurf des Architekturbüros Luggenhölscher** aus Gladbeck mit dem ersten Preis ausgezeichnet und **als Grundlage für die weitere Realisierung des Projektes** empfohlen. Dies wurde im Februar 1998 vom Planungsausschuß des Rates der Stadt bestätigt, indem die Bauverwaltung beauftragt wurde, den ersten Preis als Basis für das Bebauungsplanverfahren anzuhalten und das Verfahren mit der frühzeitigen Bürgerinformation einzuleiten.

Parallel hierzu bearbeiteten auf Grundlage des Städtebaulichen Grundgerüstes des ersten Preises 9 Architektenteams die **hochbaulich-architektonische Konkretisierung und Optimierung**. Mitte Mai waren die auf diesem Wege entwickelten Gebäudeansichten, die Gestaltung des Wohnumfeldes sowie des Umfeldes JUH, Grundrißlösungen sowie die Wirtschaftlichkeit der Neubauten erneut Gegenstand einer kritischen Würdigung durch das erneut tagende Preisgericht.

Der den 1. Preis der städtebaulichen Stufe leicht nachverdichtende sowie in Gebäudeausrichtung und Wegeführung optimierende **1. Preis der hochbaulichen Stufe** wurde vom **Architekturbüro Pries/Pries-Bültmann**, Münster, gewonnen. Die städtebaulichen Verbesserungen wurden im Juni 1998 vom Planungsausschuß des Rates der Stadt bestätigt, so daß nunmehr der 1. Preis der hochbaulichen Stufe des Wettbewerbes **die entwurfliche Basis für das Bebauungsplanverfahren** darstellt.

...

3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Die Aufstellung eines Bebauungsplans unterliegt dem Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan (FNP). Die Darstellungen des derzeit wirksamen FNPs für den Geltungsbereich des Bebauungsplans weisen überwiegend ‘Gemischte Baufläche’ aus. Lediglich in Randbereichen der Metzer Straße im Südwesten des Plangebietes besteht derzeit eine Darstellung als Wohnbaufläche.

Die Darstellungen des FNP widersprechen somit für den engeren Bereich der ehem. Kasernenfläche den Zielsetzungen des Bebauungsplans (Wohnen). Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans wird somit der FNP im Parallelverfahren geändert. Der Bebauungsplan ist im Zuge dieses Änderungsverfahrens als i.S. des § 8 (2) BauGB aus dem FNP entwickelt anzusehen.

4. Aufhebung von Bebauungsplänen

Der Bebauungsplan Nr. 428 überlagert und überplant in geringfügigen Teilbereichen bereits rechtskräftige Bebauungspläne:

- im westlichen und südwestlichen Bereich des Plangebietes den Bebauungsplan Nr. 237: Grüner Grund,

- im nördlichen Bereich des Plangebietes den Bebauungsplan Nr. 304 - Weißenburgstraße/Heimstättenweg,

In den überlagerten Bereichen tritt der Bebauungsplan Nr. 428 an die Stelle des alten Rechts und wird zur neuen planungsrechtlichen Beurteilungsgrundlage. Die Festsetzungen in den übrigen Bereichen der Bebauungspläne Nrn. 237 und 304 bleiben hiervon unberührt.

5. Räumliche und strukturelle Situation

Das Plangebiet ist in der südlichen Innenstadt Münsters in ca. 2,5 km Entfernung vom Zentrum befindlich und zeichnet sich u.a. durch seine **verkehrliche Lagegunst** aus:

- die Bushaltestellen „Heilig-Geist-Kirche“ an der Metzer Straße sowie „Metzer Straße“ an der Hammer Straße sind zu Fuß in 3 bis 10 Minuten zu erreichen; die Busse verkehren im 20- bzw. < 10-Minuten-Takt und benötigen gut 10 Minuten Fahrzeit in die Innenstadt;

- ausgebaute, die Straßen beidseitig begleitende Radwegeverbindungen beginnen bereits am Metzer Platz und schaffen in Fortführung über die Hammer Straße eine hervorragende Erreichbarkeit des Stadtzentrums in einer Fahrzeit von max. 15 Minuten.

Ähnlich gute Bedingungen gewährleistet die **plangebietsnahe Versorgungsinfrastruktur**: zahlreiche bestehende Gemeinbedarfseinrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Sportplätzen, Stadtbad und Kirchen liegen in 200 bis max. 700 m Entfernung. Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs und Dienstleistungseinrichtungen sind in unmittelbarer Nähe an der Metzer Straße sowie im weiteren Umfeld an der Hammer Straße in einem breiten Spektrum vorhanden.

...

Das Plangebiet ist darüber hinaus gekennzeichnet durch seine **baulich gänzlich integrierte Lage, umgeben von einer abgeschlossenen Siedlungsentwicklung**.

Die Gebäude Weißenburgstraße 48 und 64 werden derzeit zu Schulungs- und Verwaltungszwecken durch die JUH genutzt. Die Gebäude und deren Nutzung stellen einen Fixpunkt der Planung dar. Sie prägen durch ihre Masse, Höhe (3 bzw. 4 überhöhte Geschosse) mit steiler Dachkonstruktion sowie die strenge architektonische Grundhaltung das nähere und weitere bauliche Umfeld.

Im Bereich des Hagenauer Weges bestehen zweieinhalbgeschossige Reihen- und Mehrfamilienhaustypen, welche Ende der 80er Jahre errichtet wurden. An der Weißenburgstraße in unmittelbarer Nähe grenzen zweieinhalbgeschossige Reihenhäuser unterschiedlicher Entstehungszeit - 30er, 50er und 70er Jahre - an.

Im Gegensatz zur sehr uneinheitlichen Baustruktur an der Metzer Straße gehört die westlich an die Habichtshöhe angrenzende Bebauung zu den Ausläufern der städtebaulich, stadtgestalterisch und stadthistorisch bedeutsamen Gartenvorstadt „Grüner Grund“ aus den Jahren 1924-1931. Desweiteren im Westen liegen wenig raumwirksam über private Stichwege erschlossene eingeschossige, freistehende Einfamilienhäuser sowie ein großer Garagenhofkomplex.

Das von der Baustruktur insgesamt sehr heterogene Umfeld des Plangebietes wird durch die einheitlich verwandte, streng orthogonal orientierte Block- und Straßenrandstruktur „zusammengefaßt“. Es dominieren helle Putzfassaden und steile Dächer als Gestaltungselemente.

6. Planungsziele

Aus gesamtstädtischer und stadtstruktureller Sicht bestehen im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans nachfolgende **übergeordnete Zielsetzungen**:

- **Schaffung von Wohnbebauung in verdichteter Bauweise zur Deckung eines Wohnbedarfs der Bevölkerung** in einer Lage mit hoher Wohnqualität und Wohnakzeptanz;

- **Umnutzung mindergenutzter innerstädtischer Grundstücksflächen** i. S. einer stadtstrukturell sinnvollen Innenentwicklung ohne fortschreitenden Flächenverbrauch „auf der grünen Wiese“ und unter optimaler Ausnutzung bestehender technischer und sozialer Infrastruktur;

- **bauliche Nachverdichtung im Siedlungszusammenhang** i.S. der verträglichen Komplettierung der bestehenden, im näheren Umfeld des Plangebietes heterogenen Baustruktur mit insbes. räumlich-funktionaler **Vernetzungs- und Bindegliedfunktion mit/zum Gesamt-Quartier „Geist“**;

- **Realisierung eines neuen Wohnstandortes ohne Autoverkehr** mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Umwelt sowie zum Nutzen der zukünftigen Bewohner und Anwohner.

  In Konkretisierung der stadtstrukturellen Planungsinteressen sowie auf Basis der Zielrichtungen des Landeswettbewerbes werden mittels des aufzustellenden Bebauungsplanes **zudem nachfolgende Ziele** verfolgt:

...

- **Realisierung eines Wohnquartiers mit ca. 225 Wohneinheiten** in drei- bis viergeschossiger Bauweise als flexibles Angebot für unterschiedliche Bau- und Vermarktungsformen;

- **stringente Umsetzung der Zielrichtung „Wohnen ohne (eigenes) Auto“** durch entsprechend restriktive Festsetzungen;

- **Erhalt und Fortentwicklungen der Nutzungen der JUH** am Standort „Weißenburgstraße“ (Verwaltung, Landesschule für Zivildienstleistende, Wohnstift, Stadtteiltreff, Rettungs-Zentrale);

- **Vernetzung und Anbindung des Wohnquartiers über für die Öffentlichkeit nutzbare Wegeführungen** mit dem umgebenden Straßen- und Wegesystem;

- **Absicherung eines öffentlichen Kinderspielplatzstandortes**;

- baustrukturelle und bauplanungsrechtliche **Ermöglichung der Errichtung einer Kindertagesstätte** ohne konkrete Standortbindung;

- **klare Lenkung und Standortbestimmung für den** sowohl ebenerdig als auch in einer Tiefgarage zu realisierenden **ruhenden Verkehr**;

- **Schaffung von Verträglichkeit mit den umliegenden Nutzungen** im Hinblick auf die bestehenden und neu zu etablierenden Nutzungsarten einschl. Stellplätze sowie hinsichtlich von geplanter Baumasse und Baustruktur;

- **Schaffung von Erweiterungs- und/oder Neustrukturierungsmöglichkeiten** im baulichen Bestand, insbes. **für den derzeit bestehenden Supermarkt**-Standort an der Metzer Straße.

7. Inhalte des Bebauungsplans

7.1 Grundzüge der Planung

Damit die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und Ordnung gewährleistet ist, sind für die Realisierung der Ziele des Bebauungsplans - auf der Grundlage des Städtebaulichen Entwurfs als Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens - die Festsetzungen bzgl.

- Art und Maß der baulichen Nutzung,
- der Einhaltung der Baulinien und Baugrenzen - unter Berücksichtigung der Abweichungsmöglichkeiten - zum öffentlichen und halböffentlichen Raum hin,
- der öffentlichen Verkehrsflächen,
- der öffentlichen Grünflächen,
- der Regelungen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs,
- der Zweckbestimmung des privaten Erschließungssystems (mit Rechten zu belastende Flächen) sowie
- der Begrünung in den Baugebieten

von substanzieller Bedeutung und stellen die Grundzüge der Planung dar.

...

7.2 Bauliche Nutzung

7.2.1 Art der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan setzt im Bereich der Metzer Straße - an den bestehenden Nutzungen orientiert - im westlichen Teil Allgemeines Wohngebiet und im östlichen Teil Mischgebiet fest. Die Festlegung als Mischgebiet ist i.S. des Aufgreifens und der Stärkung der stadtstrukturell sinnvollen Versorgungsstrukturen im Bereich Metzer Platz und in Ergänzung zu den Versorgungsstrukturen an der Hammer Straße zielgerichtet städtebaulich begründet.

Das engere ehemalige Kasernenareal erfährt eine Zonierung mittels Festsetzung eines Reinen Wohngebietes im westlichen, der Realisierung eines autofreien Wohnquartiers dienenden Teil und durch Festlegung eines Allgemeinen Wohngebietes im östlichen Teil mit Bezug zu den bestehenden und in einer zweiten Bautiefe perspektivisch zu erweiternden Nutzungen der JUH (Verwaltung - Schule).

Die derzeitigen Nutzungen der JUH am Standort sind baurechtlich genehmigt. Im Falle einer Überplanung der bestehenden Nutzungen wäre eine Entschädigungspflicht seitens der Stadt wahrscheinlich. Im Übrigen wird die generelle stadtstrukturelle Unverträglichkeit der Nutzung der JUH am Standort nicht gesehen.

In einem Allgemeinen Wohngebiet sind Anlagen für schulische Zwecke sowie zudem auch für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke allgemein (§ 4 (2) BauNVO) zulässig. Dies betrifft auch die Nutzungsform "Wohnheime". Zudem sind innerhalb eines Allgemeinen Wohngebietes Anlagen für Verwaltungen ausnahmsweise zulässig, sofern sie den Gebietscharakter nicht stören bzw. prägen. Es ist nicht erkennbar, inwiefern die primäre Nutzung "Schule" der JUH sowie die sekundären Nutzungen "wohnheim- oder internatsähnlicher Betrieb" sowie die untergeordneten sozialen- und Verwaltungsnutzungen innerhalb des festgesetzten Allgemeinen Wohngebietes unzulässig sein sollten.

Der Forderung, detaillierte Nutzungs- und Immissionsauflagen innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes für die JUH festzusetzen, kann der Bebauungsplan nicht nachkommen. Er ist nicht in der Lage bzw. das unangemessene Instrument, Einzel-Nutzungskonflikte oder soziale Konflikte zu lösen. Treten im Hinblick auf sonst generell zulässige Nutzungen Immissionskonflikte mit der Nachbarschaft auf, so ist dies evtl. eine Frage von bauordnungsrechtlichen bzw. immissionsschutzrechtlichen Auflagen der zuständigen Behörden, sofern die in der Baunutzungsordnung für das Allgemeine Wohngebiet enthaltenen grundsätzlichen Regelungen der Nutzungsmischung überschritten werden.

Die **Nutzungseinschränkungen im Reinen Wohngebiet** sind vor dem Hintergrund ihrer im stadtstrukturellen Zusammenhang und im Quartier sinnvolleren Ansiedlung an der Metzer Straße bzw. am Metzer Platz unmittelbar an öffentlichen Straßenverkehrsflächen begründet. Die besondere Zielrichtung des Wohnens ohne (eigenes) Auto mit stark eingeschränkten Stellplatz- und Erschließungsmöglichkeiten sowie die angestrebte Wohnruhe - abseits der das Bebauungsplangebiet umgrenzenden Straßen - legen eine Zulässigkeit dieser Nutzungen städtebaulich nicht nahe.

Aufgrund der innerstädtischen, im „ausgefüllten“ Siedlungszusammenhang befindlichen Lage der Baugebiete wird als **Einschränkung der Nutzung in den Allgemeinen Wohngebieten** die Unzulässigkeit von Gartenbaubetrieben definiert. Der darüber hinausgehende Ausschluß von Tankstellen ist mit der Zielrichtung der Reduktion von Nutzungskonflikten in Anlieger- (Weißenburgstraße) und Sammelstraßen (Metzer Straße) sowie der stadtstrukturell und stadtgestalterisch sinnvolleren und verträglichen Ansiedlung an Hauptverkehrsstraßen - entsprechende Standortbedingungen an der Hammer Straße in unmittelbarer Nähe - begründet.

...

Nicht störende Handwerksbetriebe sollen im vorliegenden Siedlungszusammenhang den Charakter der bestehenden Allgemeinen Wohngebiete nicht in eine gewerbliche Richtung hin verändern: vielmehr sollen Wohn-, Schulungs- und Versorgungseinrichtungen im Vordergrund stehen. Dies führt zur Festlegung der nur ausnahmsweisen Zulässigkeit o.g. Handwerksbetriebe.

Das festgesetzte **Mischgebiet** unterliegt ebenfalls **Nutzungseinschränkungen.** Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind aus den bereits bezogen auf das WA-Gebiet genannten Gründen unzulässig. Der Ausschluß bzw. die Einschränkung der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten resultiert aus dem besonderen Charakter mit Lage in unmittelbarer Angrenzung an Wohngebiete und der geringen Größe des Mischgebietes: primäre Funktionen stellen das Wohnen sowie die Versorgung der umliegenden Wohngebiete dar. Im übrigen besteht unter Kompensationsgesichtspunkten entlang der durch Mischgebietsstrukturen geprägten, benachbarten Hammer Straße genügend Raum im umliegenden Stadtgefüge für die Ansiedlung der Nutzungskategorie 'Vergnügungsstätten'. Der Bebauungsplan schafft im festgesetzten Mischgebiet an der Metzer Straße das planungsrechtliche Angebot für die Neustrukturierung und Neuordnung des bestehenden Supermarkt-Standortes. Im Zusammenhang mit der geplanten privaten Wegeanbindung an das neue Wohnquartier von der Metzer Straße aus käme einem erwünschten Neubau unter gleichzeitiger Ausnutzung der Obergeschosse mit anderen Nutzungsformen sowohl eine erhebliche stadtgestalterische als auch stadtstrukturelle Bedeutung zu.

7.2.2 Maß der baulichen Nutzung; überbaubare Grundstücksflächen; Bauweise

~~Der Bebauungsplan setzt bewußt keine Grund- (GRZ) und Geschoßflächenzahlen (GFZ) fest. Gleichwohl wird die maximal mögliche **Baumasse als Maß der Nutzung** über die Ausfüllung der Baufenster in den vorgegebenen Geschossigkeiten konkret bestimmt. Die somit indirekt zu bestimmenden Geschoßflächenzahlen liegen bezogen auf das WR-Gebiet deutlich unterhalb der Obergrenzen des § 17 BauNVO, im WA-Gebiet an der Weißenburgstraße aus städtebaulich und funktional begründbaren Erwägungen heraus deutlich darüber. Gleiches gilt für die indirekt zu ermittelnde GRZ. In der Betrachtung der Durchschnittswerte bezogen auf das gesamte ehemalige Kasernenareal wird die Obergrenze der BauNVO bzgl. der GFZ erreicht, die GRZ liegt noch entscheidend darunter.~~
Der Bebauungsplan setzt für das WR-Gebiet, für das WA-Gebiet an der Weißenburgstraße sowie für das MI-Gebiet die Obergrenzen des § 17 (1) Bau NVO in Punkto Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) fest: 0,4 bzw. 0,6 als GRZ und 1,2 als GFZ. Lediglich im WA-Gebiet an der Metzer Straße erfolgt eine auf das Maß 1,0 fixierte Obergrenze der Geschossflächenzahl, da die eng am baulichen Bestand orientierten überbaubaren Grundstücksflächen eine höhere Ausnutzung ohnehin nicht zuließen. Dies bedeutet insgesamt eine unter Dichtegesichtspunkten vor dem Hintergrund der Lage in der südlichen Innenstadt verträgliche und angemessene Planung.

Bezogen auf das WR-Gebiet als wesentliche Neuplanung hat sich die Architektur des 1. Preises des Städtebaulichen Realisierungswettbewerbes ~~hat sich~~ aufgrund des sich anschließenden hochbaulichen Realisierungswettbewerbes verändert. Die Bebauungsdichte und Wohneinheitenanzahl hat sich jedoch gegenüber den Vorstellungen des 1. Preisträgers der städtebaulichen Stufe deutlich vermindert, da dieser in seinen ursprünglichen Entwurfsideen eine massive Nutzung auch von Souterrain-Geschossen vorsah.

Die Neunutzung dieser Fläche innerhalb der südlichen Innenstadt bietet die Chance, eine große, aber städtebaulich vertretbare Zahl von Wohnungen in unterschiedlichsten Bauformen zu realisieren. ~~Die städtebauliche Dichte innerhalb des Reinen Wohngebietes mit seiner Drei- und Viergeschossigkeit liegt unterhalb einer Geschossflächenzahl von 1,0. Vor dem~~

...

~~Hintergrund von bei einer vergleichbaren Geschossigkeit selbst in Außenstadtteilen oftmals erreichten Obergrenze von 1,2 als Geschossflächenzahl weist das angesprochene Neubaugebiet - insbesondere vor dem Hintergrund seiner Lage in der südlichen Innenstadt - eine eher unterdurchschnittliche Dichte auf.~~ Die städtebauliche Dichte ist ~~somit~~ auch im Gesamtzusammenhang des Quartieres Geist – gut erschlossener innenstadtnaher Stadtbereich - unter fachlichen Gesichtspunkten verträglich und im Sinne der städtebaulichen Innenentwicklung sinnvoll.

Das WA-Gebiet an der Weißenburgstraße sowie das Mischgebiet erfahren in der Ausnutzung hinsichtlich der Geschossflächen über die TF 1.2.1 einen zusätzlichen Bonus: Gemäß § 21a (5) BauNVO wird es für diese Grundstücksflächen möglich die zulässige Geschossfläche um die Flächen von Garagen, die unter der Geländeoberfläche hergestellt werden, zu erhöhen. Dies ist sinnvoll,

- um im WA-Gebiet an der Weißenburgstraße – zusätzlich zur Dominanz der bestehenden Bausubstanz – weitere Bebauungsflexibilitäten und –möglichkeiten gemäß den überbaubaren Grundstücksflächen im rückwärtigen, insgesamt sehr großen Grundstücksbereich zu ermöglichen, und
- im Mischgebiet den erhöhten Dichteanforderungen der Versorgungsfunktion für den Stadtbereich aktiv zu entsprechen.

Eine Unterschreitung der bauordnungsrechtlichen Abstandflächenerfordernisse innerhalb des neuen Baugebietes durch Festsetzung von Baulinien in Verbindung mit einer zwingenden Vollgeschossigkeit ist durch das besondere städtebauliche Konzept - hervorgegangen aus einem städtebaulichen Wettbewerb - begründet. Hinsichtlich des Übergangsbereiches zwischen Wohnungsneubau und bestehenden Bauten im Umfeld des Plangebietes werden die Abstandsflächenerfordernisse eingehalten.

Eine einseitige Bevölkerungsstruktur ist aufgrund der Planung nicht zu erwarten. Sozial- und Bauverwaltung gemeinsam haben gegenüber der das Projekt realisierenden Wohnungsbaugesellschaft bereits sehr frühzeitig deutlich gemacht, dass Wohnformen, die eine einseitige Bevölkerungs- und Sozialstruktur im neuen Baugebiet manifestiert, absolut unerwünscht sei. Nach eingehender Diskussion mit der Verwaltung und vor dem Hintergrund der Kenntnis über die von den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern artikulierten Wohnwünsche sieht - vorbehaltlich der konkreten Bedarfslage - die derzeitige Zielrichtung der Investorin die Realisierung von frei finanzierten Reihenhäusern im Eigentum, von öffentlich geförderten Mietreihen-Eigenheimen, von Eigentumswohnungen, ggf. frei finanzierten Mietwohnungen sowie von öffentlich geförderten Mietwohnungen in allen drei im Land Nordrhein-Westfalen möglichen Förderwegen vor.

Vor dem Hintergrund der Vielschichtigkeit dieser Bau- und Vermarktungsformen sind die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung in besonderer Weise berücksichtigt. Diese Zielrichtung der städtebaulichen Innenentwicklung in Verbindung mit der hohen Wohnqualität und Wohnakzeptanz des Quartieres Geist läßt erwarten, dass für diese innenstadtnahe Fläche ein Wohnbedarf der Bevölkerung besteht. Die v. g. Nachfragen sind hier ein eindeutiger Beleg.

Insbesondere in den potentiellen Neubaubereichen setzt der Bebauungsplan mittels enger **überbaubarer Flächen** (Baufenster) das stringente, in der Formensprache logische und Raum- und Blickbeziehungen zu den bereits bebauten Bereichen herstellende Städtebauliche Konzept aus dem Wettbewerbsverfahren fest. Die Bautiefe im Wohnungsbau entspricht den heutigen baulichen Erfordernissen und wird durch erleichternde Festsetzungen noch im Wege der Eröffnung von Gestaltungspielräumen flexibilisiert.

Um den Baukörpern nicht ihre lineare und damit raumbildende Wirkung zu nehmen, stehen die bezogen auf den Baukörper punktuell nochmals weitergehenden textlichen Erleichterun-

...

gen unter dem Vorbehalt klar festgesetzter Maximalwerte bzgl. Tiefe, z.T. ergänzend bzgl. Breite bzw. Längenausdehnung der Vor- und Ausbauten. Als weitere Bedingungen für die Gewährung dieser Ausnahmebestimmungen fungieren die Einhaltung der gem. BauO NW einzuhaltenden Abstandsflächen sowie die generelle städtebauliche und damit auch stadtgestalterische Vertretbarkeit.

Die Baufenster in zweiter Bautiefe der Weißenburgstraße ermöglichen eine beabsichtigte Ausdehnung der Nutzung der JUH, indem sie zum einen Verbindungen zu den Bestandsgebäuden ermöglichen, zum anderen aber auch direkt mit dem Städtebau im Reinen Wohngebiet korrespondieren. Notwendige Durchfahrten für die Feuerwehr zu den Innenhofsituationen in einer lichten Mindesthöhe von 3,50 m werden durch den Bebauungsplan abgesichert.

Im Bereich des jetzigen, in der Baumasse untergeordneten Supermarktes an der Metzer Straße wird eine neue bauliche Option i.S. einer Angebotsplanung formuliert, indem eine optimierte Neuerrichtung ebenerdig sowie eine zusätzliche Nutzung der Obergeschosse in Anlehnung an die Bebauungsköpfe und die vordere Bauflucht der bestehenden Baustruktur durch die vorgegebenen Baufenster ermöglicht wird.

Die bestehende Baustruktur im Plangebiet wird aufgrund der bereits jetzt relativ hohen baulichen Ausnutzung auf den Grundstücken eng mit Baugrenzen umfahren und nur in Einzelbereichen sind - in der Geschossigkeit untergeordnet - bauliche Erweiterungen möglich und vertretbar.

Die festgesetzten **Geschoßzahlen** sind dem baulichen Bestand entsprechend festgesetzt. In den Neubaubereichen werden Vorgaben durch Festlegung von zwingenden Geschossigkeiten bzw. Vollgeschoß-Bereichen getroffen. Diese greifen zum einen unter nachbarschützenden und Verträglichkeitsgesichtspunkten eine Höhenstaffelung innerhalb der Baugebiete von zwei Geschossen im Westen - angrenzende Süd- bzw. Ostgärten, überwiegend im Geländeniveau tiefer liegend - über drei Geschosse zu vier Geschossen im Kernbereich des Plangebietes und im Übergang zu den dominanten und von der Baumasse und Bauhöhe her prägenden Bestandsgebäuden an der Weißenburgstraße auf. Im Sinne einer optimalen Grundrißqualität und -entwicklung wird die räumlich eindeutig festgelegte **Geschoßabgrenzung flexibel gestaltet.**

Das Maß der baulichen Nutzung wird im WR-Gebiet - insbes. unter den Aspekten einer verträglichen Dichte und Baumasse im Gebiet selbst sowie einer Schaffung von Verträglichkeit im Übergang zur ein- und zweigeschossigen, tieferliegenden Bebauung im Norden und Westen - zudem über - je nach Geschossigkeit - **maximale Trauf- und Firsthöhen** begrenzt. Die Traufhöhen berücksichtigen neben einer standardisierten Geschoßhöhe von 2,75 m Flexibilitäten für einen möglichen Sockel- und/oder Gesimsbereich (in der Summe 0,75 m). Die Firsthöhen resultieren mit einem Maß von 1,70 m über den Traufhöhen aus einer an der maximalen Bebauungstiefe i.V.m. der maximalen Dachneigung orientierten Satteldachkonstruktion. Bezogen auf die in der Planung aufgegriffenen Bestandsgebäude Weißenburgstraße 48 und 64 werden First- und Traufhöhe bestandsorientiert fixiert. Eine Flexibilisierung der stringenten Maximalvorgaben sieht der Bebauungsplan für Umbauten an bestehenden Gebäuden vor.

Die im Neubaubereich festgesetzte **zwingende Geschossigkeit** resultiert auch aus der Tatsache der Unterschreitung der Abstandsflächenerfordernisse auf Grundlage der BauO NW. Die Einhaltung der bauordnungsrechtlich notwendigen Abstandsflächen ist in einigen Kopfbereichen der gem. Städtebaulichem Konzept „aufeinanderstoßenden“ Bebauungsstränge nicht gegeben. In diesem Zusammenhang trifft der Bebauungsplan die Festlegung von **Baulinien** an den Stellen der Baufenster, welche von dieser Problematik betroffen sind. Auf Basis des Städtebaulichen Entwurfes charakterisieren diese Bereiche - überwiegend Eck-

...

und Torsituationen - wesentlich die Raumbildung im Wohnquartier mit entsprechenden Qualitäten für das Raumerleben und den Aufenthalt in den Freiräumen, so daß der Bebauungsplan diese prägenden Baustrukturen über die bauordnungsrechtlichen Erfordernisse hinaus zum städtebaulichen Prinzip erhebt und alle wichtigen Tor- und Ecksituationen mit Baulinien versieht.

Aufgrund der baulichen Dichte und Enge nur in diesen stadtgestalterisch begründeten Situationen - primär im Giebelbereich der Bebauungsstränge - sind die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse weiterhin gewahrt, zumal die faktische GFZ im WR-Gebiet 1,0 nicht überschreitet. Zudem wird durch die textlichen Festsetzungen die **Flexibilität bzgl. der Einhaltung von Baugrenzen und Baulinien** erreicht, die in ausreichendem Maße auf eine optimale Grundrißqualität und -entwicklung, insbes. in den Giebel- und Eckbereichen der Baufenster, abzielt.

Flexibilisierungen in der Baustruktur sind vor dem Hintergrund der z.T. primär abstandsflächenmotivierten stringenten Festsetzungen von Baulinie i.V.m. zwingender Geschossigkeit geboten: neben der textlichen Festsetzung, welche sich auf die horizontale Ebene bezieht, werden auch in der Vertikalen baustrukturelle Gestaltungsspielräume eröffnet, ohne die Generalaussage der zwingenden bzw. Mindestgeschossigkeit hierdurch in Frage zu stellen.

Aufgrund der konkreten Realisierungs- und Erhaltungsabsicht ist im Zusammenhang mit den engen baustrukturellen Festlegungen und den Zielen der baulichen Ausfüllung der Baufenster und damit der Erreichung einer für den Stadtbereich angemessenen baulichen Dichte in allen Baugebieten eine **geschlossene Bauweise** festgesetzt.

7.2.3 Ruhender Verkehr; Freiflächen und Begrünung

- Stellplätze, Garagen, Tiefgaragen -

Wesentliches Ziel ist es, die öffentlich-rechtlichen Voraussetzungen für ein Modellprojekt „Wohnen ohne (eigenes) Auto“ zu schaffen, indem über entsprechende, diese Zielrichtung stützende Festsetzungen u.a. **Anlagen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs**, welche sonst auf den überbaubaren Grundstücksflächen ohne Beschränkung - mit Ausnahme nachbarrechtlicher Aspekte - zulässig wären, **im Reinen Wohngebiet** für **unzulässig** erklärt werden.

Grundlage für die Planung konventioneller Wohngebiete stellt der Vorausblick auf die gemäß BauO NW bzw. deren Verwaltungsvorschrift geltende Richtzahltabelle dar, welche in ihrer alten Fassung auf ein Verhältnis von 1 Stellplatz für 1 Wohneinheit (WE) als Orientierung abhob. Je 5 Wohneinheiten wird im Regelfall 1 Stellplatz für Besucherstellplätze (im öffentlichen Raum) vorgesehen. Vor dem Hintergrund einer ordnungsgemäßen Abwägung und den in § 1 (5) BauGB genannten Generalzielen ist es notwendig, die durch diesen Bebauungsplan als räumlich begrenztes, kommunales Baurecht vorgegebene Reduktion der Möglichkeit des Nachweises gesondert zu begründen.

Ausgangspunkt stellt die **Novelle der Verwaltungsvorschrift (VV) zur BauO NW** dar, in welcher mit Blick auf die aktuelle Richtzahltabelle für Stellplätze bei Wohnprojekten, welche auf die besondere Zielrichtung ‘Autofreiheit/Autoverzicht’ abstellen, der Stellplatzschlüssel auf ein Verhältnis von 1 Stellplatz je 5 Wohneinheiten - im Baugenehmigungsverfahren - reduziert werden kann.

Die Anwendbarkeit dieser Vorschrift für die Baugenehmigungsbehörde wird durch nachfolgende Tatsachen gestützt:

...

- der öffentlich-rechtliche Ausschluß des Nachweises und der Erreichbarkeit des Wohngebietes über Erschließungsflächen erfolgt vorprägend im Bebauungsplan; dies stellt einen Grundzug der Planung dar;
- der Bebauungsplan eröffnet die Möglichkeit des Nachweises des reduzierten Stellplatzschlüssels durch Festsetzung einer Fläche im nordöstlichen Bereich des Plangebietes als Fläche für Nebenanlagen ‘Zweckbestimmung Gemeinschaftsstellplätze’ (45 St bei 225 WE); die Unzulässigkeit außerhalb der für den St-Nachweis räumlich und damit vom Umfang bestimmten Flächen stellt einen Grundzug der Planung dar;
- der Bebauungsplan eröffnet zusätzlich die Möglichkeit für die Errichtung von 8 car-sharing-Stellplätzen auf ebengenannter Fläche;
- im parallel zum Bebauungsplanverfahren abzuschließenden Städtebaulichen Vertrag wird sich die Stadt Münster vom Investor des (autofreien) Wohngebietes zusichern lassen, daß dieser bzw. seine Rechtsnachfolger
  - das Gebiet autofrei erstellen und ggf. entsprechende organisatorische und/oder technische Vorkehrungen zur Einhaltung dieser gesteigerten Wohnqualität treffen werden;
  - den zukünftigen Mietern und Eigentümern eine Verpflichtungserklärung abverlangen, in welcher diese den Verzicht erklären, ein eigenes Auto zu besitzen und/oder zu halten;
  - die Durchsetzung des privatrechtlich zu regelnden Autoverzichts angemessen betreibt;
  - entsprechende Flächen für eine car-sharing-Station bereithalten, ausbauen und an einen entsprechenden Betreiber verpachten oder ein eigenes Quartiers-Auto-System dauerhaft zu installieren.

Die Gewährleistung und Sicherung der Autofreiheit auf rechtlichem Wege basiert somit auf einem logisch aufeinander abgestimmten und aufeinander aufbauenden System: Stellplatzreduzierung auf Grundlage der BauO NW - öffentlich-rechtliche Sicherung mittels Bebauungsplan - öffentlich-rechtliche Sicherung mittels Städtebaulichem Vertrag mit Bindungswirkung für Eigentümer/Investor - privatrechtliche Bindung der Mieter und Eigentümer und deren Mitbewohner über Miet-/Kaufverträge - Kontrolle - „Spruch“ der Schieds- und Schlichtungsstelle - gerichtliche Durchsetzung.

Die Frage der Rechtmäßigkeit einer Auto-Verzichtserklärung in privatrechtlichen Miet- und/oder Kaufverträgen wird in einem von der Stadt Münster vergebenen Rechtsgutachten (Hastrich/Ploemacher) aus 10/1998 eindeutig bejaht.

Bei dem geplanten Wohngebiet handelt es sich ohne Frage um eine Planung mit Modell-/Pilotcharakter. Rechtsprechung insbesondere auch zu zivilrechtlichen Fragestellungen ist nicht existent. Es gibt damit jedoch auch keine Anhaltspunkte dafür, dass eine privatrechtliche Regelung für Mieter und Eigentümer sowie auch für weitere später hinzukommende Bewohnerinnen und Bewohner keinen rechtlichen Bestand in privatrechtlicher Sicht haben sollte.

Diese Position wird durch ein den Vergleich zu anderen privatrechtlichen Regelungen in Miet- und Eigentumsverträgen ziehendes Rechtsgutachten gestützt.

Die Expertise schlägt u. a. nachfolgende Instrumentarien zur Schaffung einer möglichst „gerichtsfesten“ Position des Investorrs vor:

- In jedem der zukünftig durch den Investor abzuschließenden Miet- und Eigentumsverträge wird die besondere Bedeutung der Planung und damit der Mietsache bzw. des Eigentumsobjektes präambelartig sichtbar gemacht werden.

...

- Im Übrigen wird ein von Gemeinsinn getragenes und rechtstreues Verhalten der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner vorausgesetzt. Diese werden ein starkes eigenes Interesse an der dauerhaften Sicherung der Autofreiheit im Quartier und seinem Umfeld haben. Die im Zuge der dauerhaften Gewährleistung der Wohnumfeldvorteile einsetzende "Sozialkontrolle" innerhalb des Wohnquartiers dürfte sich wesentlich effektiver auf das dauerhafte Gelingen des Gesamtprojektes auswirken als jede Diskussion über die "Haltbarkeit" öffentlich-rechtlicher und/oder privatrechtlicher Bindungen.

- Selbst wenn durch die zu schließenden zivilrechtlichen Verträge nicht jeder Verstoß gegen das autofreie Wohnen geahndet bzw. abgestellt werden kann, so kann dennoch davon ausgegangen werden, dass die Zahl der Mißbrauchsfälle sich in Grenzen hält - hierfür spricht auch die Bereitschaft des Investors, diesem Personenkreis in vergleichbarer Lage eine „konventionelle“ Wohnung anbieten zu können - so dass die Bedenken hinsichtlich des Funktionismus des Gesamtkonzeptes zurückgewiesen werden können. Niemand der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner der autofreien Wohnsiedlung wird gezwungen oder verpflichtet - in klarer Kenntnis der Präambel zum Vertrag - einen Miet- oder Kaufvertrag im Bereich des neuen Wohngebietes abzuschließen. Künftige Bewohner entscheiden sich freiwillig und in Kenntnis der Einschränkungen und der Vorteile.

- In den privatrechtlich abzuschließenden Verträgen werden nicht nur die zukünftigen Mieter und Eigentümer zum Verzicht auf ein eigenes Auto verpflichtet, sondern als Gegenleistung und Gegengewicht erhalten sie die Verpflichtungserklärung des Vermieters oder Verkäufers, organisatorisch-technisch dafür Sorge zu tragen, dass auch allen anderen in der Siedlung Wohnenden eine Verzichtserklärung auf das Auto ebenfalls abverlangt wird. Alle Bewohnerinnen und Bewohner werden somit dauerhaft von den Aufenthalts- und Ruhequalitäten des unmittelbaren Wohnumfeldes profitieren. Damit besteht ein beidseitiges Leistungsverhältnis zwischen Mietern bzw. Käufern einerseits und Vermieter bzw. Verkäufer andererseits.

- Es ist die Einrichtung einer sogenannten Schiedsstelle mit Besetzung eines Eigentümer-/Mietervertreters sowie eines Investorvertreters und ggf. eines Anwohnervertreters geplant. Hier sollen Härte- und/oder Sonderfälle im Hinblick auf eine Abweichung von den privatrechtlichen Grundsätzen „geschlichtet“ und „vorentschieden“ werden. Des Weiteren wird die Schiedsstelle nachweisbaren und offensichtlichen Verstößen gegen die privatrechtliche Verpflichtung zum Autoverzicht - im Vorfeld einer möglichen gerichtlichen Klärung - nachgehen.

- Diese Aspekte sowie die Möglichkeit des Investors als Wohnungsbaugesellschaft mit erheblichem Wohnungsbestand im Quartier Geist, sich nicht oder nicht mehr an den Autoverzicht haltenden Bewohnerinnen und Bewohnern relativ kurzfristig "konventionelle" Wohnungen in vergleichbarer Lage anbieten zu können, ebenfalls als ein wichtiger stützender Aspekt anzusehen, den ein Gericht im Rahmen einer möglichen Überprüfung der privatrechtlichen Verpflichtungen - neben den o.g. Aspekten - anerkennen und in seine Entscheidungsfindung einbeziehen muss.

Zur Frage der angeführten Verschlechterung der Parksituation durch zusätzliche Verkehre - insbesondere auch Bring- und Holverkehre - ist auszuführen, dass von einem Erhalt des Status Quo auf der ehemaligen Kasernenfläche ernsthafterweise nicht ausgegangen werden kann: Eine konventionelle Wohnbauplanung mit ca. 200 Wohneinheiten unter den planerischen Gesichtspunkten eines minimierten, flächensparenden Verkehrssystems würde einen wesentlich höheren motorisierten Individual- und Besucherverkehr in den angrenzenden Straßen nachsichziehen, als es mit der Zielrichtung des Projektes der Fall ist. Selbst die Annahme einer Reihe von "Abweichlern" in der Bewohnerschaft der neuen Siedlung unterstellend, verdeutlichen die Ergebnisse einer von der Universität Osnabrück vorgenommenen Un-

...

tersuchung zur Parkraumauslastung und zum Parkraumverhalten im Quartier Geist keine generelle Überlastung des öffentlichen Parkraumes. In der Gesamtbetrachtung des Quartieres Geist, insbesondere aber auch im dann von einer Mehrbelastung vor allem betroffenen Mikrostandort "Weißenburgstraße, südlicher Abschnitt" ist ein (deutlicher) Überhang an freien Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zu verzeichnen.

Unabhängig von den für die Zielrichtung des Projektes hervorragenden Lage- und Infrastrukturbedingungen des Standortes arbeiten die Stadt Münster sowie die beteiligten Projektpartner gemeinsam stetig am Ausbau dieser Standortvorteile.

Vor dem Hintergrund der erfolgenden Bindung der zukünftigen Bewohner im Gebiet über privatrechtliche Regelungen, dem vorauszusetzenden Interesse der zukünftigen Bewohner des Gebietes an der dauerhaften Erhaltung ihrer durch die Autofreiheit gewonnenen und gegenüber konventionellen Baugebieten entscheidend erhöhten Lebens- und Wohnqualität und dem Angebot an entsprechenden Besucherstellplätzen geht mit der Aufstellung und Realisierung des Bebauungsplanes kein erhöhter Parkdruck auf die umliegenden öffentlichen Verkehrsflächen aus. Die Konzeption des autofreien Wohnquartiers „Gartensiedlung Weißenburg - Wohnen PLUS...“ wirkt sich zudem auch gegenüber einer konventionellen Lösung erheblich dämpfend auf die Verkehrsbelastung in den umliegenden Anlieger- und Sammelstraßen aus.

Die Stadt wird in diesem Zusammenhang negative Auswirkungen in der Realisierung des Projektes in Form befürchteten verstärkten Parkdrucks in den das Plangebiet umgebenden Straßen sorgfältig und dauerhaft beobachten und bei offenkundigen Verstößen der zukünftigen Bewohnerschaft der autofreien Siedlung gegen die bestehende privatrechtlich verankerte Pflicht über den Investor im Sinne der Anmahnung und angemessenen Durchsetzung der Einhaltung dieser Verpflichtung durchzusetzen versuchen.

Der Grundgedanke des Städtebaulichen Gesamtkonzeptes, das Auto nicht in den Vordergrund der Planungen zu stellen, ist - neben dem WR-Gebiet - zudem auf das direkt angrenzende **Allgemeine Wohngebiet an der Weißenburgstraße** übertragen, indem auch hier außerhalb der festgesetzten Flächen für **Nebenanlagen ‘Zweckbestimmung Gemeinschaftsstellplätze, Tiefgarage’** keinerlei zusätzliche Stellplätze zulässig sind. Die Unterbringung erfolgt aufgrund der hier erheblichen baulichen Dichte in Altbaubestand und Neubaupotential überwiegend in einer Tiefgarage sowie untergeordnet auf ebenerdigen St und dient primär der Deckung des jetzt bereits bestehenden Bedarfes für die Schulungs- und nachrangig die Verwaltungseinrichtungen der JUH, besitzt darüber hinaus jedoch zudem Potential für die St-Erfordernisse zukünftiger ergänzender Nutzungen im WA-Gebiet.

Die Generalklausel der textlichen Festsetzung gründet neben den formalen Aspekten der Autofreiheit zudem auf der wesentlichen und ablesbaren Zielsetzung des Städtebaulichen Entwurfes, Transparenz innerhalb des gesamten Neubaubereiches - insbesondere auch zwischen erhaltenswertem Baubestand und neuzuerrichtenden Gebäuden - durch vielfältige, für das Raumerleben wirksame Blickbeziehungen im Quartier selbst sowie zur umliegenden, bestehenden Siedlungsstruktur zu schaffen. Die festgesetzten Standorte für ebenerdiges Parken sind im Gesamtkontext der Planung und in der Abwägung der Belange an den am wenigsten sensiblen Orten im Plangebiet angeordnet:

- so im Bereich des WA-Gebietes im vom öffentlichen oder halböffentlichen Raum nur wenig wahrnehmbaren Innenhofbereich;
- so im Bereich des WR-Gebietes gebündelt und in direkter Zuordnung zum bestehenden öffentlichen Verkehrsraum der Weißenburgstraße. Anordnungsmöglichkeiten mit Zuordnung zur Habichtshöhe scheiden aufgrund der dortigen Empfindlichkeit der Wohnnutzungen, der sehr geringen Dimensionierung der Straße selbst und einer relativ hohen Anzahl an negativ Betroffenen aus. Anbindungen von der Metzer Straße aus entfallen aus liegen-

...

schaftlichen Gründen und die Verbindung des neuen Wohnquartiers zum Metzer Platz stellte die hochsensible und übergeordnet wichtige, das Gebiet diagonal querende Fuß- und Radwegebeziehung zu den Versorgungseinrichtungen, Radwegen und Bushaltestellen in Frage.

Angesichts der angedachten und sinnvollen baulichen Verdichtung im **Mischgebiet** an der Metzer Straße wird für zukünftige Bauvorhaben aufgrund der engen Grundstückssituation außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen im rückwärtigen Bereich die Option für eine bauliche Ergänzung in einer Stellplatztiefe über die Festsetzung einer Tiefgarage sowie mittels der eine generelle **Überschreitung der überbaubaren Grundstücksflächen durch Tiefgaragen** unter einer Voraussetzung i.S. der Novelle der Baunutzungsverordnung 1990 (BauNVO) ermöglicht.

Die Stadt Münster wird die Auswirkungen des Projektes hinsichtlich des befürchteten verstärkten Parkdrucks in den das Plangebiet umgebenden Straßen sorgfältig beobachten. Bei offensichtlichen Verstößen der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner der Siedlung gegen ihre privatrechtliche Verpflichtung wird sie über den Investor die Einhaltung dieser Verpflichtungen durchsetzen. Dies wird nicht nur im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner, sondern auch im Interesse der die Zielrichtung der Planung mittragenden Bewohnerinnen und Bewohnern der autofreien Siedlung sein. Zum anderen wird die Stadt bei einem Scheitern des Gesamtprojektes hierauf sowohl stadtplanerisch wie ggf. auch durch Parkraumbewirtschaftung reagieren.
Im Hinblick auf die besonderen Aspekte des Denkmalschutzes im Bereich der Straße Habichtshöhe ist anzumerken, dass unter stadtgestalterischen Gesichtspunkten die Wirkung eines Denkmalensembles unter einer starken Beparkung sowohl auf den öffentlichen Verkehrsflächen als auch im privaten Grundstücksbereich "leidet". Eine Verhinderung oder Einschränkung des Parkangebotes im Bereich der Straße Habichtshöhe hätte jedoch negative Auswirkungen sowohl auf das Parkangebot für die jetzigen Bewohnerinnen und Bewohner in der Straße als auch für die Anwohnerinnen und Anwohner der umliegenden Straßen in Form der Verlagerung von Parkdruck.

Im Übrigen ist die Resonanz von Miet- und Kaufwilligen für die "Gartensiedlung Weißenburg" im jetzigen, noch sehr frühen Planungsstadium bereits groß. Neben mehr als 400 Interessenten, die dauerhaft mit Informationen über die Inhalte und den Fortgang der Planung bis hin zur Realisierung versorgt werden, haben derzeit ca. 210 konkret Interessierte einen Fragebogen zu ihren Wohnwünschen in der geplanten Siedlung ausgefüllt und an ein von der Verwaltung beauftragtes freies Planungsbüro zurückgeschickt. Dies vor dem Hintergrund, dass noch gut ein Jahr bis zum Bezug des ersten Bauabschnittes (bei optimalem Planungsfortgang) der Siedlung vergehen wird, und dies angesichts der Tatsache, dass die Investorin Öffentlichkeitsarbeit (Exposès, Zeitungswerbung u. a.) bisher noch nicht in nennenswertem Umfang gestartet hat.

Angesichts der bisherigen, sehr frühzeitigen Resonanz von zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern der Wohnsiedlung besteht derzeit keinen Anlass, am Erfolg des Projektes zu zweifeln.

Der Bebauungsplan setzt bewusst keine Vorhalteflächen für die Nachrüstbarkeit von Stellplätzen innerhalb des Plangebietes fest, da

- die generelle Zielrichtung der Planung hiermit konterkariert würde;

- mit einem solchen Signal sowohl kurzfristig als auch langfristig kaum Interessenten als neue Bewohnerinnen und Bewohner der Siedlung gefunden werden könnten. Diese machen die dauerhafte Sicherheit der Autofreiheit innerhalb der Siedlung zum entscheiden-

...

den Entscheidungsmaßstab eines Zuzuges. Für den Prozess der Bewohnerfindung wäre das Vorhalten von Stellplatzflächen kontraproduktiv. Die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner entscheiden sich freiwillig und bewusst für ein Leben in der autofreien Siedlung.

- die unter der Vorgabe der besonderen Zielrichtung "Autofreiheit" entwickelte städtebauliche Konzeption nur sehr bedingt und stark eingeschränkt Nachrüstmöglichkeiten für Stellplätze ermöglichte, ohne für die Bewohnerinnen und Bewohner dann noch schlechtere Rahmenbedingungen hinsichtlich ihres Wohnumfeldes zu erzielen, als es in konventionell geplanten Wohnbausiedlungen der Fall wäre.

- Nebenanlagen -

Aufgrund der besonderen gestalterischen Absicht sowie vor dem Hintergrund der besonderen auch städtebaulich und stadtgestalterisch ablesbaren autofreien Konzeption des Wohngebietes treffen die textlichen Festsetzungen **Einschränkungen und Bedingungen zur Zulässigkeit von Nebenanlagen**. Dies betrifft den Erhalt der städtebaulich-stadtgestalterischen Gesamtkonzeption in den Wohngebieten unter den bereits oben ausgeführten Aspekten ‘Transparenz’ sowie ‘Sensibilität von Standorten’.

- Begrünung -

Vor dem Hintergrund der autofreien Konzeption im Reinen Wohngebiet mit einer entsprechenden Namensgebung („Gartensiedlung“) und vor dem Hintergrund der angesichts der baulichen Dichte starken Durchgrünung des Gesamtquartiers Geist kommt den Begrünungsvorgaben auf den privaten Baugebietsflächen besondere Bedeutung zu.

Der Bebauungsplan gewährleistet einen **Mindestbegrünungsanteil der einzelnen Baugrundstücke im WR-Gebiet**. Der Anteil von 80% bezieht sich auf die Flächen des Baugrundstücks, welche nicht überbaubare Grundstücksfläche, nicht mit Rechten zu belastende Fläche und nicht Stellplatz-/Garagenfläche sind und ermöglicht damit noch ausreichenden Spielraum für versiegelnde Anteile für Terrassen, Hauszugangswege, Fahrradabstell-, Müllsammelanlagen u.a.. Die Festsetzung stärkt die gesunden Wohnbedingungen im Umfeld der Gebäude und trägt einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden i.S. der Minimierung von Bodenversiegelung unter den Aspekten von Grundwasserneubildung und Kleinklima Rechnung. Die Festsetzung wirkt zudem als unter Versiegelungsaspekten positives Regulativ für den Verzicht auf eine Festsetzung der GRZ.

Darüber hinaus ist insbes. eine **Eingrünung für die ebenerdigen Stellplatzanlagen** zeichnerisch und textlich gefordert. Dies ist städtebaulich geboten, um zum einen eine Abstandswahrung und visuelle Abschirmung der St-Anlage gegenüber den nördlich (und östlich) angrenzenden privaten Hausgärten zu gewährleisten. Die Festsetzungen verfolgen zum anderen den Zweck, eine klare Ablesbarkeit und Leitfunktion des öffentlichen Straßenraumes (Weißenburgstraße) aufrecht zu erhalten bzw. der Privatstrassen neu zu definieren und damit keine funktionale und visuelle Vermischung von öffentlichem/privatem Straßenverkehrsraum an den Nahtstellen mit den St-Anlagen zu ermöglichen. Die zeichnerischen und textlichen Abgrünungserfordernisse strukturieren in Ergänzung zu den Gebäudekanten den öffentlichen und halböffentlichen Raum und tragen zudem der generellen, kleinklimatisch bedeutsamen Durchgrünung des Gesamtquartiers Rechnung.

Mit gleicher Begründung wird eine **Baumpflanzung je 5 Stellplätze** sowie die **vollflächige Begrünung der Lärmschutzwand** erforderlich.

...

7.3 Erschließung

Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Realisierung eines autofreien Wohngebietes besteht im Bebauungsplan keine Notwendigkeit, **Öffentliche Verkehrsflächen** für den motorisierten Verkehr oder mit einer besonderen Zweckbestimmung als Fuß- und Radwegverbindung festzusetzen. Der Bebauungsplan greift lediglich die bestehende Straßenverkehrsfläche im Bereich 'Metzer Platz' auf, setzt diese als solche fest und modifiziert deren Lage geringfügig i.S. der „Tor- und Hauptzugangssituation" in die neue Wohnsiedlung.

Alle übrigen mit Rechten - je nach Bedarf und Funktion zugunsten der Öffentlichkeit, der Anlieger und/oder der Erschließungsträger - zu belastenden privaten Wegeflächen dienen

- der im öffentlichen Interesse abzusichernden Haupt-Wegebeziehung diagonal von der Habichtshöhe bis zum 'Metzer Platz', welche die Anbindung des neuen Wohnquartiers an die umgebende Siedlungs- und Infrastruktur sichert sowie die das Stadtquartier „Geist" als wesentliches Charakteristikum durchziehenden Wegebeziehungen für die Öffentlichkeit - abseits der Straßen - komplettiert;
- der darüber hinaus verbesserten Anbindung des Quartiers an das bauliche Umfeld im Norden zum Hagenauer Weg, im Nordosten und Osten zur Weißenburgstraße, im Süden zur Metzer Straße (Versorgungsbereich) sowie im Südwesten zur Habichtshöhe;
- den wohnquartiersinternen Erreichbarkeits-, Erschließungs- und Entsorgungsnotwendigkeiten.

Alle mit wesentlicher Erschließungsfunktion behafteten privaten Flächen werden - mittels Vorprägung einer Belegung mit **Gehrechten zugunsten der Öffentlichkeit** - zu einem für Fußgänger und Radfahrer nutzbaren Wegesystem vernetzt. Ergänzt wird dieses System durch Vorprägung von Gehrechten für Anlieger („Dungwege"), indem an den Stellen, an denen die Erreichbarkeit von Einzel- oder Reihenhausgrundstücken aus dem rückwärtigen Gartenbereich nicht gegeben ist, eine entsprechende Festsetzung im Plan erfolgt. Dies bringt insbesondere auch für die an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes angrenzenden Grundstücke Weißenburgstraße Nr. 42 - 46 sowie Hagenauer Weg Nr. 3 - 33 erhebliche Vorteile.

Trotz und gerade wegen der autofreien Konzeption des Reinen Wohngebietes muß die Erreichbarkeit für bestimmte Arten des motorisierten Verkehrs in Form von Rettungsdienst, Feuerwehr, Müllentsorgung, Möbelwagen u.a. sowie die Erreichbarkeit des Öffentlichen Kinderspielplatzes für Wartungs- und Pflegemaßnahmen gewährleistet sein. Dies wird ermöglicht über die die überwiegend motorisierten Verkehre bündelnde Zu- und Abfahrt im nordöstlichen Teil des Plangebietes (jetzige Hauptzufahrt der JUH von der Weißenburgstraße). Ansonsten ist eine Zu- und Abfahrt zum autofreien Quartier von der Weißenburgstraße, der Metzer Straße, der Habichtshöhe und dem Hagenauer Weg aus - mittels Festlegung entsprechender Zweckbestimmung der anbindenden Wegeflächen - ausgeschlossen.

Die unter dem Aspekt der Autofreiheit eingeschränkte Zulässigkeit der Ver- und Entsorgung des Reinen Wohngebietes erfolgt über die genannte, als Privatstraße ausgebildete Hauptanbindung, welche zur Erreichbarkeit der Besucherstellplätze des Wohngebietes, der carsharing-Station sowie der Tiefgarage und der ebenerdigen Stellplätze im WA-Gebiet auf einer Länge von ca. 50 m noch mit einem **Fahrrecht zugunsten der Anlieger** - JUH und Bewohner sowie Besucher des WR-Gebietes - zu belasten ist. Im Anschluß daran bestehen nur noch **mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten für die Erschließungsträger zu belastende Flächen**, welche in Form einer Erschließungsschleife wieder zum Zufahrtbereich an die Weißenburgstraße zurückführen.

Diese **Erschließungsschleife für „besondere motorisierte Verkehre"** ist im Einrichtungsverkehr befahrbar und in den Abmessungen auf den privaten Flächen für die in Frage kom-

...

menden Nutzfahrzeuge entsprechend ausgelegt. Gleiches gilt für die Wegeanbindung zur platzartigen Aufweitung der Metzer Straße. Auf verstärkte Anforderungen an den Unterbau auf diesen Flächen sei hingewiesen.

Der Bebauungsplan setzt einen zulässigen **Ein- und Ausfahrtbereich** an der Weißenburgstraße im Nordosten des Plangebietes präzise fest: an der dort an den öffentlichen Straßenraum anschließenden und den privaten motorisierten Verkehr bündelnden Privatstraße sind zudem die **Zu- und Abfahrtbereiche** zu den Gemeinschaftsstellplatzanlagen nördlich und südlich sowie darüber hinaus ein möglichen Zu-/Abfahrtbereich zur Tiefgarage im WA-Gebiet festgelegt. Ergänzend besteht für die ebenerdige Erreichbarkeit des Allgemeinen Wohngebiets an der Weißenburgstraße die Möglichkeit einer Zu-/Abfahrt in Höhe der jetzt bereits bestehenden Zufahrt zwischen den Gebäuden Weißenburgstraße Nr. 48 und 64. Zu Anlieferungszwecken wird eine weitere Zufahrt im Süden des Allgemeinen Wohngebietes von der Weißenburgstraße zum Gebäude Nr. 64 ermöglicht. Zwecks Entzerrung der Verkehre der im Allgemeinen Wohngebiet an der Weißenburgstraße festgesetzten Tiefgarage und zur Entlastung der Anwohner im südlichen Abschnitt der Weißenburgstraße bestehen weitere Zu- und Abfahrtmöglichkeiten zur Erreichbarkeit der Tiefgarage zum einen zwischen den Bestandsgebäuden Weißenburgstraße Nr. 48 und 64, zum anderen unmittelbar am südlichen Giebelbereich des Gebäudes Weißenburgstraße Nr. 64. Mit Ausnahme der genannten Zu- und Abfahrtmöglichkeiten von der Weißenburgstraße aus besteht ein festgesetztes Ein- und Ausfahrtverbot, um die den Bestandsgebäuden vorgelagerte, gestalterisch wirksame Grünzone nicht zu beeinträchtigen.

Die Erschließung des WA- und des Mischgebietes entlang der Metzer Straße kann für den motorisierten Individualverkehr ohne Einschränkungen von der Metzer Straße aus erfolgen.

Über die privaten und öffentlichen Erschließungs- und Wegeflächen hinaus weist der Bebauungsplan durch entsprechende Kennzeichnung in der Planzeichnung auf zusätzliche, im Baugenehmigungsverfahren absehbar erforderliche Feuerwehrzufahrten zu den geplanten Baukörpern i.S. einer Signalwirkung hin. Zumindest für die Feuerwehr ist zudem im Einrichtungsverkehr eine weitere generelle Zufahrt in das Reine Wohngebiet - ergänzend zur Erschließungsschleife - vom ‘Metzer Platz’ aus gegeben.

7.4 Ver- und Entsorgung

Im Rahmen der städtebaulichen Neustrukturierung des ehemaligen Kasernenareals ist eine neue Regen- und Schmutzwasserkanalisation (Trennverfahren) von Nöten. Das öffentliche und private Wegesystem, insbes. die Erschließungsschleife bieten eine ausreichende Breite - auch unter Unterhaltungsgesichtspunkten -, die **Schmutzwasserleitungen** aufzunehmen und an die in den das Plangebiet umgebenden öffentlichen Straßen befindlichen Sammler anzuschließen.

Das Plangebiet ist innerhalb des münsterischen Kiessandrückens gelegen, so daß - auch aufgrund der Höhenlage des Gebietes gegenüber dem Bereich „Grüner Grund“ - von im Grundsatz guten Versickerungsmöglichkeiten für das anfallende **Regenwasser** auszugehen ist. Dies wird gestützt durch Baugrunduntersuchungen aus dem Jahre 1983 zur Realisierung der nördlich angrenzenden Siedlung „Hagenauer-/Breisacher Weg“, in welchen bis zu einer Tiefe von 6,oo m kein oder (wenig) Grundwasser erst ab einer Tiefe von 3,5o bis 4,oo m festgestellt wurde. Der **Hinweis** mit Bezug zur Entwässerungssatzung der Stadt Münster soll dazu beitragen, die Versickerungsmöglichkeiten auf den Neubaugrundstücken i.S. einer Gesamtkonzeption - vorbehaltlich der Altlastenfrage - zu prüfen, dies insbes. unter dem Aspekt eines geringeren Versiegelungsgrades des Baugebietes als in konventionellen Planungen. Das Niederschlagswasser der im Allgemeinen Wohngebiet an der Weißenburgstraße ge-

...

planten Neubebauung wird über den vorhandenen Regenwasserkanal in der Weißenburgstraße abgeleitet.

Die **Energie-, Wasser- und Telekommunikationsversorgung** des Neubaugebietes erfolgt durch die entsprechenden Versorgungsunternehmen. Die hierfür erforderlichen Leitungstrassen sind durch umfänglich mit entsprechenden Rechten für die Erschließungsträger zu belastenden Flächen im Bebauungsplan - auf allen erschließungsbedeutsamen privaten Wegeflächen - vorgeprägt.

Als zukünftige Heizenergie innerhalb des Neubauquartiers wird nach dem derzeitigen Erkenntnisstand '**Fernwärme**' fungieren. Die Stromversorgung ist über die an der Metzer Straße bestehende **Trafostation** derzeit gesichert: angesichts der mittelfristigen Überplanung durch die mit Gehrechten zugunsten der Öffentlichkeit zu belastende Wegeverbindung zur Metzer Straße wird aus Sicht des Versorgungsträgers ein neuer Standort im Wohngebiet in zentraler Lage erforderlich. Dem wird durch Darstellung eines Plansymbols innerhalb eines Baufensters - unmittelbar an der Hauptwegeerschließung und in zentraler Lage im Plangebiet Rechnung getragen. Abgestimmt zwischen Investor des neuen Wohnquartiers und Versorgungsunternehmen wird die Trafostation dort ihren Mikrostandort im Keller des neuen Wohnbaukomplexes finden.

Die Ver- und Entsorgung der Grundstücke an der Metzer Straße sowie an der Weißenburgstraße - in der ersten Bautiefe - ist bereits jetzt aus dem öffentlichen Straßenraum heraus gesichert.

Die **Müllentsorgung** des Neubaubereiches erfolgt über die mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Erschließungsträger festgesetzte Erschließungsschleife (siehe Kapitel 7.3 - Erschließung). Gleiches gilt hinsichtlich der Erreichbarkeit für die **Rettungsdienste**. Die Anlage von bauordnungsrechtlich notwendigen Rettungs- und Feuerwehrzufahrten über das vorgeprägte Haupt-Wegesystem des Bebauungsplanes hinaus bleibt hiervon unberührt.

Über das Plangebiet verlaufen zwei **Richtfunkverbindungen** für den Telekommunikationsverkehr. Bei Verwirklichung der Planung steht eine Beeinträchtigung des Richtfunkverkehrs nicht zu erwarten.

7.5 Grünflächen

Im Hinblick auf die städtische Kinderspielplatzbedarfsplanung - unter Zugrundelegung von zusätzlichen ca. 650 Einwohnern ergibt sich ein fachlich begründeter Gesamtspielflächenbedarf von ca. 1.400 qm. Hiervon kann der A-Spielanteil (für alle Altersgruppen) dem noch auszubauenden Spielbereich 'Park Sentmaring' an der Weseler Straße zugeordnet werden.

Die erforderliche Spielfläche für Kleinkinder und schulpflichtige Kinder (B-/C-Bereich) in einer Größe von 758 qm wird mit einem geeigneten Flächenzuschnitt in zentraler Lage des Plangebietes - in Anlehnung an die diagonal das Gebiet querende wichtige Fuß- und Radwegverbindung - als **Öffentliche Grünfläche 'Zweckbestimmung Kinderspielplatz'** festgesetzt.
Im näheren Umfeld des neuen Wohngebietes vorhandene öffentliche Kinderspielplätze dienen der wohnungsnahen Versorgung des Wohnungsbestandes. Es ist nicht angemessen, gerade Kleinkinder und jüngere Schulkinder auf weiter entfernte öffentliche Spielmöglichkeiten zu verweisen.

...

Die Lage ist neben ihrer Zentralität unter Erreichbarkeitsgesichtpunkten durch gute Einsehbarkeit gekennzeichnet. Die Erreichbarkeit unter Unterhaltungsgesichtspunkten ist über die Erschließungssschleife (GFL/AE-Fläche) gewährleistet.

Der besondere Anspruch an die Gestaltung und Nutzung der privaten und öffentlichen Freiräume des neuen Wohnquartiers macht auch einen besonderen Umgang mit Spiel- und Kommunikationsflächen erforderlich. Insofern ist die Entwurfsplanung für die Öffentliche Kinderspielplatzfläche mit dem Anspruch der Umsetzung einer transparenten, multifunktional nutzbaren und individuellen Quartiersplatz-/Spielplatzgestaltung zu betreiben.

Bei der Spielflächenbedarfsdeckung für ältere Kinder, Jugendliche und Erwachsene (Spielbereiche der Kategorie A) sind weitaus größere Einzugsbereiche anzuhalten. Die Bedarfsplanung für Spielflächen berücksichtigt Spielangebote für ältere Kinder, Jugendliche und Erwachsene, die ebenfalls allein aus den neu entstehenden Wohneinheiten resultieren. Da es wenig sinnvoll ist, diese Angebote auf viele kleine Flächen innerhalb des Stadtquartieres zu zersplittern, wurde dieser Bedarf dem z. T. bestehenden und noch weiter auszubauenden Spielbereich A "Haus Sentmaring" an der Weseler Straße zugeordnet.

7.6 Denkmalschutz und Baugestaltung

Denkmäler und Bodendenkmäler sind im Plangebiet nicht vorhanden bzw. bekannt. Dennoch entfaltet der Bebauungsplan mit dem **Hinweis** eine Signalwirkung hinsichtlich von Aufmerksamkeit im Wege der Baumaßnahmen im Neubaubereich.

Die Realisierung der städtebaulich-stadtgestalterischen Absichten und damit die **Anforderungen an die äußere Gestaltung** von baulichen Anlagen sowie der zugehörigen Freiflächen werden durch zeichnerische und textliche Festsetzungen auf Grundlage von § 86 BauO NW sichergestellt.

Zur Minimierung der Regelungsdichte und unter dem Aspekt einer Reduktion der Gestaltungsfreiheit der einzelnen Bauherrn auf das unbedingt Notwendige trifft der Bebauungsplan lediglich Festsetzungen zu

- Dachform und Dachneigung;
- Haupt-Firstrichtung und damit indirekt Stellung der Baukörper;
- Profilgleichheit zusammenhängender Baukörper;
- Material- und Farbgleichheit zusammenhängender Baukörper;
- Ausschluß von Dachaufbauten im Wohnungsneubau sowie Längenbegrenzung für Dacheinschnitte;
- Höhenregelung für Aufschüttungen und Ausschluß von Abgrabungen;
- Zulässigkeit von Werbeanlagen.

Auf eine weitergehende Detaillierung gestalterischer Festsetzungen wird verzichtet, da parallel zum Bebauungsplan - über dessen Regelungsumfang hinaus - ein zwischen der Stadt und Investor für den Wohnungsneubau abgestimmter **Gestaltungsrahmen** erarbeitet wird. Dieser beschränkt sich angesichts des durchgeführten hochbaulichen Realisierungswettbewerbes und der Realisierungsabsicht mit allen drei Preisträgern einerseits auf baugebietsübergreifende und vereinheitlichende Maßgaben - zu Baustruktur, Dachform, -neigung, -überstand, Farben, Materialien -, andererseits auf einen baugebietsübergreifenden und in Detaillösungen über das Plangebiet hinausgehenden Grünrahmenplan als Basis für den Kommunikations- und Partizipationsprozeß der zukünftigen Bewohner im öffentlichen, halböffentlichen und privaten Wohnumfeld.

...

Die textlichen Festsetzungen sichern den gestalterischen Anspruch des durchgeführten städtebaulichen und hochbaulichen Wettbewerbsverfahrens ab, indem mittels der Festlegungen für die **gestalterische Mindest-Einheit „Baufenster“** eine einheitliche Architektursprache und Baustruktur zu wählen sind. Die Festsetzungen nehmen zudem Bezug zur das Plangebiet umgebenden Bebauung, welche sich in den vorzufindenden Gebäudesträngen durch überwiegend einheitliche Gestaltung auszeichnet. Die lineare Charakteristik der zukünftigen Gebäude i.V.m. der zugehörigen flachen Dachneigung zieht diesen gestalterischen Anspruch unterstützend zudem die Festlegung der **Hauptfirstrichtung** parallel zur Längenausdehnung der Baufenster nach sich.

Die Festlegung der **Dachneigung** auf max. 15 Grad hat neben dem Einfluß des Ergebnisses des Wettbewerbes wesentlich mit der verträglichen Bauhöhenentwickung und den auf Grundlage von § 9 BauGB festgesetzten maximalen Firsthöhen der Gebäude im Neubaubereich zu tun. Die Lage der Neubauten z.T. wesentlich oberhalb der Geländehöhen der benachbarten Bebauungsbereiche erlaubt hier unter den Aspekten der baulichen Dichte, der gestalterischen Vertetbarkeit in Puncto Höhenentwicklung im Verhältnis zum baulichen Umfeld sowie angesichts der flachen Dachneigung keinen zusätzlichen Dachgeschoßausbau. **Dachaufbauten** sowie **-einschnitte** größeren Umfangs konterkarierten gestalterisch den Effekt der flachen Dachneigung und damit den Charakterzug der vorherrschenden ruhigen und als ausgeglichenes und einheitliches Bild für den Betrachter und „Begeher“ der Siedlung wahrnehmbaren Dachlandschaft.

Mit den gebäudebezogenen gestalterischen Festsetzungen sind absehbar keine wirtschaftlich erhöhten Aufwendungen bei der Realisierung des Bebauungsplanes für Dritte gegeben.

Aufschüttungen nennenswerten Umfanges sowie Abgrabungen im direkten Umfeld der zukünftigen Baukörper - mit Ausnahme von TG-Zu- und -Abfahrten und Anlieferzonen - sind generell unzulässig, um die Freiflächen- und Gebäudewahrnehmbarkeit weitgehend transparent, erlebbar und betretbar zu erhalten.

Die Festsetzung der Beschränkung von **Werbeanlagen** im Mischgebiet auf die Stätte der Leistung dient gegenüber den bestehenden und das weitere Umfeld prägenden Wohnnutzungen an der Metzer Straße sowie gegenüber den Wohnnutzungen im Mischgebiet selbst der gestalterischen Rücksichtnahme i.S. der Aufrechterhaltung einer geordneten und gleichzeitig qualitätvollen städtebaulichen und stadtgestalterischen Entwicklung. Die Festlegung führt absehbar zu keiner wesentlichen Beschränkung der Grundstücksnutzung bzw. von betrieblichen oder wirtschaftlichen Anforderungen. Sie erlaubt zukünftigen Firmen im Gebiet weiterhin die Möglichkeit zur Außenwerbung in ausreichendem, jedoch gleichwohl gebietsverträglichen Umfang. Die Einschränkung von Fremdwerbung im Mischgebiet ist bei der Abwägung der öffentlich-gestalterischen Belange gegenüber denen der gewerblichen Freiheiten Dritter somit vertretbar.

7.7 Auswirkungen auf die Umwelt

7.7.1 Grundwasserschutz; Bodenschutz; Altlasten

Im Bereich des Areals der ehemaligen „Hindenburgkaserne“ befinden sich **drei Altlastenverdachtsflächen** (M 35, M 73 und M 237 gem. städtischem Kataster).

Im Zusammenhang mit der Fläche M 35 (Rückbau einer alten Tankstellenanlage im südwestlichen Grundstücksbereich der ehem. Kaserne) wurden bei Aushubarbeiten in 1992 Bodenverunreinigungen (Kohlenwasserstoffgehalte bis zu 3000 mg/kg) vorgefunden. Aufgrund der vollständigen Versiegelung der Schadensfläche (Sicherung der Kontamination) konnte

...

der belastete Boden dort überwiegend verbleiben. Regelmäßige Grundwasseruntersuchungen bis ca. 15 m Tiefe zur kontinuierlichen Überwachung werden durchgeführt.

Die Fläche M 73 signalisiert eine ehemalige Tankstellennutzung an der Metzer Straße: vier Lagerbehälter befinden sich noch unterirdisch auf dem Gelände. Bodenuntersuchungen zur Gefährdungsabschätzung haben keine Belastung gezeigt, welche für die derzeitige Nutzung (Supermarkt mit Parkplatz; Grundstück in Gänze versiegelt) weitere Maßnahmen erforderten. Dennoch ist eine zeichnerische Kennzeichnung des Altstandortes im Bebauungsplan auf Grundlage von § 9 (5) Nr. 3 BauGB angeraten und wird entsprechend vorgenommen.

Hinsichtlich der Fläche M 237 (gesamtes Kasernenareal) wurde das Areal von 1910 bis 1945 als Kasernenstandort genutzt: über detaillierte Nutzungsabläufe liegen keine gesicherten Erkenntnisse vor, i.V.m. den Kriegseinwirkungen besteht jedoch durch diese historische Nutzung hinreichender **Altastenverdacht**. Die Nutzungen nach 1945 sind lediglich lückenhaft bekannt: belegt ist, daß auf dem Gelände ein Fahrzeugbaubetrieb, eine Gießerei, eine Schlosserei sowie zwei Kfz-Werkstattbetriebe bestanden, deren Nutzungen alle als altlastenrelevant einzustufen sind.

Eine detaillierte Einschätzung im Hinblick auf die sensible Nutzung Wohnbebauung erforderte eine vom Umweltamt der Stadt Münster beauftragte gutachterliche **Gefährdungsabschätzung** hinsichtlich der Gefahrenfelder ‘Boden’, ‘Bodenluft’ und ‘Grundwasser’. Diese kommt - aufbauend auf einer nutzungsbezogen historischen Recherche - mit Datum vom 14.07.1997 zu dem Schluß, daß die Kontaminationsproblematik sich als nicht so gravierend herausstellt, als daß die Nutzungszielrichtung ‘Wohnen’ in Frage gestellt würde. Diese Aussagen wurden durch weitergehende Untersuchungen (Gutachten vom 13.10.1997) gestützt. Es wurden lediglich kleinräumige, lokal begrenzte und keine gravierenden Bodenverunreinigungen - und dies auch lediglich im unterschiedlich mächtigen Auffüllungshorizont - festgestellt. Eine exakte Flächenabgrenzung der Kontaminationnester werden erst weitergehende Untersuchungen ergeben können. Insbesondere unterhalb der bestehenden Hallen ist im Detail nach deren Abriß noch zu beproben. Das Gelände ist somit nicht völlig schadstofffrei: der Einfluß der Nutzungsgeschichte ist erkennbar.

Vor dem Hintergrund dieser Aussagen der Gefährdungsabschätzung geht der Bebauungsplan von einer **nutzungsdeterminierten Sanierung** aus. Die Absicht der Eigentümer des Kasernenareals zur grundlegenden Sanierung wird zur **Bindung** im mit der Stadt abzuschließenden **Städtebaulichen Vertrag**, in welchem sich die Eigentümer verpflichten, festgestellte Altlasten auf den in ihrem Eigentum befindlichen Flächen unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan festgelegten Nutzung bzw. vom Investor beabsichtigten Nutzung im jeweils erforderlichen Umfang der Baugenehmigung auf Basis einer mit den staatlichen und städtischen Umweltfachbehörden abgestimmten Sanierungskonzeptes zu sanieren. Durch die öffentlich-rechtliche Bindungswirkung des Städtebaulichen Vertrages erübrigt sich eine Kennzeichnung der Flächen im Bebauungsplan auf Grundlage von § 9 (5) Nr. 3 BauGB. Gleichwohl geben die textlichen **Hinweise** eine entsprechende Signalwirkung ab.

Das Plangebiet befindet sich im Grenzbereich zur Wasserschutzgebietszone „Münster-Geist“, jedoch über dem münsterischen Kiessandrücken. Die Versickerungsfähigkeit von Regenwasser zur Gewährleistung von **Grundwasserneubildung** ist im Verhältnis zu vielen anderen Stadtbereichen hier in besonderem Maße gegeben. In diesem Zusammenhang wird empfohlen - sofern Kriterien und Notwendigkeiten im Zusammenhang mit der Altlastensituation dem nicht entgegenstehen - die Dachflächen- und sonstigen Oberflächenwässer in den nicht versiegelten, zu begrünenden Grundstücksabschnitten zu versickern (vgl. auch Kapitel 7.4 - Ver- und Entsorgung).

...

7.7.2 Klima

Das Plangebiet - auch über die engeren Grenzen des ehem. Kasernenareals hinaus - stellt sich als verdichteter Siedlungsbereich dar. Im besiedelten und bebauten Raum werden die mikroklimatischen Gegebenheiten durch die reale Flächennutzung und die Art der Bebauung bestimmt. Vor dem Hintergrund der ehemals militärisch-gewerblichen Nutzung entspricht das Areal in seiner klimatischen Ausprägung Gewerbeklimatopen, welche als Folge großer Verkehrs- und Bauflächenanteile und eines insgesamt hohen Versiegelungsgrades als **thermisch belastete Struktur** anzusehen sind.

Maßnahmen zur **Verbesserung der kleinklimatischen Situation innerhalb des Plangebietes** sind in Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen zu differenzieren. Der Bebauungsplan setzt in diesem Zusammenhang die z.T. hohe derzeitige Versiegelung außer Kraft, indem er mittels der Öffentlichen Grünfläche sowie der baugrundstücksbezogenen Begrünungsanforderungen Freiflächenanteile schafft, die zukünftig eine entscheidende Verbesserung der thermischen Gegebenheiten erwarten lassen.

Ergänzt wird dies durch kleinklimatisch wirksame, in der Summe nicht zu unterschätzende Begrünungsvorschriften sowohl bezogen auf die privaten Grundstücksflächen als auch insbes. auf die ebenerdigen Stellplatzanlagen (vgl. Kapitel 7.2.3 - Begrünung). Ebenerdige Stellplatzanlagen mit strahlungsbedingter Erhitzung der Oberflächen werden durch die Vorgabe von Zufahrtbereichen in ihrer Größenordnung beschränkt. Unterstützend wirken Vorgaben zur Eingrünung zwischen den einzelnen Einheiten der Stellplatzanlagen sowie durch Abgrünung vom öffentlichen/privaten Verkehrsraum und darüber hinaus durch Anordnung von hochstämmigen Bäumen in unmittelbarer Zuordnung zu den Stellplätzen.

Die Flächenbilanz von Grünflächen bzw. zu entsiegelnden Flächen im Bereich des engeren Kasernenareals wird mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes eindeutig verbessert.

Unter den Gesichtspunkten des **Wohnklimas** weist das städtebauliche Konzept gute Orientierungen der Gebäudestränge im Neubaubereich auf, so daß der Bebauungsplan im Hinblick auf die Aspekte ‘passive Sonnenenergienutzung’ und ‘gebäudebezogener Energieeinsparung’ hier Voraussetzungen für die Hochbauplanung schafft. Gleiches gilt für den Aspekt ‘aktive Sonnenenergienutzung’ im Bereich der Dachflächen, welche der Bebauungsplan aus gestalterischen Gründen nicht verhindert.

7.7.3 Immissionsschutz

Mittels der Abstufung von Reiner Wohnnutzung im Kernbereich des Plangebietes hin zu Allgemeiner Wohnnutzung an der Weißenburgstraße sowie Wohnen und Arbeiten an der Metzer Straße (Mischgebiet) erfolgt eine verträgliche Zuordnung der Nutzungen, welche sich - bestands- und zielorientiert - zudem in die benachbarte Nutzungstruktur einfügen. **Nutzungsbezogene Konflikte** im Plangebiet oder darüber hinaus sind **nicht erkennbar**. Für die Schulungseinrichtung der JUH ist im Hinblick auf den Emissionsfaktor ‘Stellplätze’ zukünftig die Unterbringung in einer Tiefgarage zwingend bzw. nur abseitig im öffentlichen Straßenraum denkbar. Eine Regelung zur kurz- bis mittelfristigen Bauverpflichtung der TG und Aufgabe der bestehenden ebenerdigen Parkmöglichkeiten in direkter Angrenzung zum Reinen Wohngebiet seitens der Eigentümerin JUH wird die Stadt im abzuschließenden Städtebaulichen Vertrag aufnehmen.

Auf das Plangebiet wirken **Verkehrslärmimmissionen** - ausgehend von der Metzer Straße - ein. Durch die festgesetzte geschlossene Bauweise im Mischgebiet i.V.m. den möglichen Bauhöhen/Geschossigkeiten werden Lärmauswirkungen im zurückliegenden Reinen Wohn-

...

gebiet bereits abgemildert. Dennoch wird im Zuge eines von der Stadt am 09.10.1998 beauftragten **Lärmtechnischen Gutachtens** die Festsetzung von passivem Schallschutz an den Fassaden der Gebäude selbst - vor dem Hintergrund der einschlägigen Richt-/Orientierungswerte für die einzelnen Baugebietskategorien - getroffen. Aktive Schallschutzmaßnahmen scheiden an dieser Stelle aus funktionsbedingten und stadtgestalterischen Gründen aus.

Der Bebauungsplan setzt demgemäß, primär an den der Metzer Straße zugewandten Baugrenzen/Baulinien - je nach Intensität der festgestellten Lärmimmissionen - **Lärmpegelbereiche** entsprechend der DIN 4109 zeichnerisch und textlich fest. Zudem erfolgt eine Sensibilisierung künftiger Bauherrn durch den entsprechenden **Hinweis**.

Gegenstand der Lärmtechnischen Untersuchung stellt desweiteren die **Konfliktlage** zwischen der festgesetzten ebenerdigen **Stellplatzanlage im Nordosten** des Plangebietes (eingeschränkt auch der privaten Zufahrtstraße zur Erreichung von ca. 190 St sowie der TG-Zufahrt zum WA-Gebiet) und den außerhalb des Plangebietes bestehenden und direkt angrenzenden WA-/WR-Strukturen (Einfamilienhäuser) mit überwiegend südorientierten Hausgärten dar. Aus Gründen der Flächenverfügbarkeit und der Flächensensibilität im Plangebiet ist der Standort für die St-Anlage zwingend (vgl. Kapitel 7.2.3 - ruhender Verkehr). Für die **Zu- und Abfahrt zur TG** im WA-Gebiet bestehen gemäß den Festsetzungen jedoch mehrere Optionen: Zu- und Abfahrt von der Privatstraße im Norden, Zu- und Abfahrt von der Weißenburgstraße im Osten sowie jeweils die Zu- oder Abfahrt im Norden und Osten. Das Schallschutzgutachten beinhaltet die für die Wohnbebauung Weißenburgstraße 36-46 sowie Hagenauer Weg 3-11 ungünstigste Annahme der TG-Zu- und -Abfahrt im Norden und legt darüber hinaus einen hoch angesetzten dreimaligen Wechsel (6 Fahrbewegungen in 24 Stunden) je Stellplatz in der TG zu Grunde. Bei den ebenerdigen Stellplätzen wurde mit 2 Wechseln (4 Fahrbewegungen in 24 Stunden) je Stellplatz ebenfalls ein hoher Wert i.S. des Schutzanspruches der angrenzenden Wohnbebauung gewählt.

Die Ergebnisse des Gutachtens belegen, daß die von der Privatstraße, den ebenerdigen Stellplätzen sowie der Tiefgarage ausgehenden Verkehrslärmemissionen kein gravierendes Problem in der Nähe zu Reinen Wohnnutzungen darstellen. Es werden bereits in der Variante ohne aktiven Schallschutz lediglich punktuell geringe Überschreitungen der Orientierungswerte gem. DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - in einer Größenordnung von überwiegend 1-2 dB(A), max. 3 dB(A), vornehmlich nachts, festgestellt.

Der Bebauungsplan setzt aus diesem Grund zur Schaffung von Verträglichkeit zwischen den Nutzungen einen in einen Grünbereich eingebetteten **aktiven Schallschutz** in möglichst naher Zuordnung zu den von den Immisionen betroffenen Grundstücken zeichnerisch und textlich fest. Die festgesetzte Höhe (2,00 m) und exakte räumliche Lage der **Lärmschutzwand** basieren auf den Berechnungen im Rahmen des Schallschutzgutachtens und gewährleisten erdgeschossig und für den Außenwohnbereich die Einhaltung der für WR-Gebiete anzuhaltenden Orientierungswerte gem. DIN 18005 -Schallschutz im Städtebau - tags sowie die überwiegende Einhaltung nachts. Angesichts der Tatsachen, daß im heutigen Status Quo - ohne aktiven Schallschutz - bereits in unmittelbarer Angrenzung ebenerdig geparkt wird (Vorbelastung), sich bereits jetzt eine Hauptzufahrt zum Bereich JUH unmittelbar angrenzend an die Wohngrundstücke befindet, die Annahmen der zukünftigen Belastung durch Verkehrsdichte und Stellplatzwechsel sehr zugunsten der Schutzwürdigkeit der angrenzenden WR-Grundstücke gewählt wurden und eine für das menschliche Ohr wahrnehmbare Lärmminderung erst ab 3 dB(A) einsetzt, sind die punktuell nachts auftretenden erdgeschossigen Überschreitungen der Orientierungswerte in Höhe von max. 2 dB(A) in der Abwägung der Belange vertretbar.

...

7.7.4 Eingriffe in Natur und Landschaft; Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes beteiligten Fachdienststellen (Umweltamt, Untere Landeschaftsbehörde, Staatliches Umweltamt) haben keine Hinweise auf zu schützende Flora und Fauna gegeben.

Im Hinblick auf die naturschutz- und landschaftsrechtliche Abwicklung der Eingriffsregelung wurde der Versiegelungsgrad des Grundstücks, die landschaftsplanerische und die ökologische Wertigkeit der Grünsubstanz sowie die Bestockung mit Bäumen erfaßt und analysiert. Die vergleichende Gegenüberstellung von Bestandswertigkeit und zukünftiger Wertigkeit der Grünpotenziale kommt zu dem Ergebnis, dass die mit der Beseitigung der vorhandenen Grünstrukturen verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft innerhalb des Plangebietes vollständig ausgeglichen werden können.

Der Bebauungsplan setzt Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern lediglich im Sinne einer Umgrünung der Besucherstellplatzanlage für das autofreie Wohngebiet im nordöstlichen Planungsbereich sowie im Sinne einer Abgrünung zur Metzer Straße südlich des Gebäudes Weißenburgstraße Nr. 64 fest. Vor dem Hintergrund des Anspruches der Planung, eine autofreie Siedlung mit der Folge von großzügigen Frei- und Grünflächen im direkten Wohnumfeld zu schaffen sowie des im Grundsatz gegebenen Ausschlusses von Stellplätzen, Carports, Garagen oder sonstigen baulichen Nebenanlagen besteht keine Veranlassung, innerhalb des Reinen Wohngebietes zusätzliche Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festzusetzen.

Die aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde als erhaltenswert einzustufenden Einzelbäume bzw. Baumgruppen, überwiegend Linden, wurden im Städtebaulichen Wettbewerbsverfahren als (eine von vielen) Maßgaben eingestellt. Insbesondere die Berücksichtigung der dominanten 6 Linden (3 x 2) im südlichen Bereich des Kasernenareals konnte aufgrund der städtebaulichen Konzeption und deren Wertigkeit für neue Raum- und Freiraumqualitäten im Wohnquartier nicht in Gänze erfolgen: es erfolgt im Bebauungsplan die Festsetzung von zwei Lindenpaaren als erhaltenswert.

Festgemacht an der landschaftsplanerischen Wertigkeit der Grünsubstanz im Bestand - der landschaftsökologischen Wertigkeit, der raumwirksamen Bestockung mit Bäumen sowie großflächigen Sukzessionsflächenanteilen im Plangebiet - kommt die Auseinandersetzung mit der Naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung seitens der Unteren Landschaftsbehörde i.S. der vergleichenden **Gegenüberstellung von Bestandswertigkeit und zukünftiger Wertigkeit der Grünpotentiale** in den Baugebieten zu nachfolgendem **Ergebnis**:

> Die mit der Beseitigung der vorhandenen Grünstrukturen verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft können innerhalb des Plangebietes vollständig ausgeglichen werden.
>
> Aufgrund des insgesamt hohen Versiegelungsgrades des ehem. Kasernengeländes (ca. 60%) und den im Bebauungsplan vornommenen, großzügigen Freiflächenausweisungen werden auch bei einem nahezu vollständigen Verlust der derzeitig vorhandenen Grünstrukturen keine zusätzlichen Ausgleichsflächen benötigt.

...

8. Flächenbilanz:

gesamtes Plangebiet		**4,80 ha**	**100 %**
öffentliche Verkehrsfläche		0,06 ha	1,26 %
öffentliche Grünfläche (Kinder-spielplatz)		0,08 ha	1,58 %
Mischgebiet		0,41 ha	8,53 %
allgemeines Wohngebiet		1,37 ha	28,59 %
reines Wohngebiet		2,88 ha	60,04 %

geplante WE-Anzahl

Reihen-Einfamilienhäuser:	50 WE	(22 %)
Geschoßwohnungsbau:	175 WE	(78 %)
Insgesamt:	225 WE	(100 %)

9. Kostenschätzung

Der zwischen der Stadt Münster und den Eigentümerinnen bzw. den Investoren auf den Flächen des ehem. Kasernengeländes abzuschließende Städtebauliche Vertrag wird - als einen wesentlichen Baustein - die **Folgekostenregelung für die Erstellung der maßnahmenbedingt notwendigen technischen und sozialen Öffentlichen Infrastruktur** enthalten.

Diese Regelungen werden die Überlassung der zukünftigen Öffentlichen Grünfläche sowie den Erstausbau bzw. die Herrichtung dieser öffentlichen Fläche unter zeitlichen und finanziellen Gesichtspunkten betreffen.

Die aus Sicht der Stadt geschätzten, für den Investor maßnahmenbedingt entstehenden Kosten belaufen sich auf insgesamt ca. 2,7 Mio. DM (Herstellungskosten Kanalbau, Straßen- und Wegebau, Kinderspielplatz).

Über den Aspekt der Maßnahmenbedingtheit hinaus verbleiben zukünftig Kosten für die Stadt Münster bzgl. des Ausbaus bzw. der Umgestaltung öffentlicher Verkehrsflächen (insbes. Eckbereich ‘Metzer Platz’, ggf. ‘Metzer Platz’, ggf. Weißenburgstraße) sowie u.U. bzgl. der Wegeanbindungen gen Süden an die Metzer Str., gen Südwesten an die Habichtshöhe sowie gen Norden an den Hagenauer Weg einschl. entsprechender Grunderwerbs- bzw. Wegerechtssicherungskosten.

Bei Zustandekommen der Städtebaulichen Verträge mit den Eigentümern des Kasernenareals und den darin integrierten Erschließungsverträgen sind die Erschließungsbeiträge nach dem BauGB sowie der Entwässerungsbeitrag gegenüber der Stadt Münster abgegolten und kommen nicht mehr zur Erhebung. Eine Weitergabe an die zukünftigen Bewohner erfolgt indirekt über die Miet- bzw. Eigentumskosten.

...

10. Durchführungsmaßnahmen

Seitens einer münsterischen Wohnungsbaugesellschaft besteht die **konkrete und kurzfristige Realisierungsabsicht für das autofrei konzipierte Wohngebiet**. Es ist Ziel, einen ersten Bauabschnitt in 1999 zu beginnen und im Jahr 2000 abzuschließen. Bei drei derzeit geplanten Bauabschnitten dürfte das neue Wohnquartier spätestens im Jahre 2002 komplett fertiggestellt sein.

Die JUH - ebenfalls als Investor auftretend - planen im WA-Gebiet kurzfristig den Umbau und die Modernisierung der JUH-Schule in den Bestandgebäuden sowie die Errichtung der Tiefgarage zur Schaffung von Verträglichkeit zwischen Wohngebiet und JUH-Nutzungen. Kurzfristig ist ebenfalls beabsichtigt, eine Rettungswache, Sozial- und Verwaltungsräume sowie Garagen für Einsatzfahrzeuge im Nordteil des WA-Gebietes in zweiter Bautiefe zu errichten. Weitere Realisierungsabsichten bzgl. eines Kindergartens bzw. eines Altenpflegestiftes befinden sich derzeit noch in der Prüfungsphase unter fachlichen Bedarfsgesichtspunkten.

Von besonderer Bedeutung im Zusammenhang mit den hochbaulichen Realisierungsabsichten ist die Frage nach der koordinierten Erstellung der technischen und sozialen Infrastruktur: dies sowohl die zeitlichen Aspekte im Verhältnis zum Hochbaugeschehen betreffend als auch die Zuständigkeit unterschiedlicher Akteure (Stadt - 2 Investoren).

Eine **Vielzahl von Regelungserfordernissen zwischen Stadt einerseits und den zwei bestehenden Investoren/Grundstückseigentümerinnen andererseits** wird damit offensichtlich. Die demgemäß abzuschließenden **Städtebaulichen Verträge** werden unter Realisierungsgesichtspunkten in zeitlicher, geldlicher, quantitativer und qualitativer Hinsicht insbes. nachfolgende Elemente umfassen:

- organisatorischer; mit Bezug zum Rechtsgutachten Verpflichtung zur privatrechtlichen Bindung dieser Zielrichtung; Verpflichtung zur Durchsetzung dieser Bindung seitens des Investors;
- sozial- und wohnungspolitische Bindungen (Wohnungsmix, Belange von Alten und Behinderten);
- ausnutzungsbezogene Regelungen: Begrenzung der TG von JUH auf max. 120 Plätze; keine nennenswerte Erhöhung des Schulungskapazität JUH gegenüber dem Status Quo;
- zeitliche Bindung in der Umsetzung der Gesamtmaßnahme (keine Angebotsplanung; u.a. Bauverpflichtung für Investor Wohnungsbau; dito für JUH zumindest zur Errichtung der Tiefgarage);
- Verpflichtung zur Lösung der immisionschutzrechtlichen Probleme (aktiver Schallschutz durch Investor Wohnungsbau, Errichtung TG und Fortfall ebenerdiger St durch JUH, Obergrenze der Kapazität der Schulungseinrichtung JUH);
- grundstücksbezogene Regelungen (Erwerb, Ausgleich, Belastung mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten);
- Verpflichtung zur nutzungsdeterminierten Altlastensanierung;
- „Gestaltungsrahmen“ mit der Formulierung von qualitativen Anforderungen insbes. bzgl. der privaten Erschließungs- und Grünflächen i.S. eines im Partizipationsprozeß der Bewohner abwandelbaren, positiven Gestaltungsfächers; Fixierung von den gestalterischen Baugebietszusammenhalt übergreifenden Gestaltungs-, Material- und Farbmaximen für den Hochbaubereich.

Der nunmehr zu beplanende Kasernenbereich stellt sich als von der es umgebenden Siedlungs- und Nutzungsstruktur isoliertes, derzeit ausschließlich von der Weißenburgstraße zu-

...

gängliches Areal dar: **Die bestehende „Insellage“ aufzubrechen und mit den umliegenden Wohnnutzungen zu verbinden**, die Anbindung des neuen Quartiers in Richtung der Versorgungseinrichtungen, Bushaltestellen und Radwege herzustellen stellt die **unabdingbare Voraussetzung für die „Lebensfähigkeit“ des zukünftigen Wohngebietes** dar. Sie ist gleichwohl auch die Grundvoraussetzung für die Akzeptanz der neuen Nutzungen im Gesamtquartier „Geist“.

Vor dem Hintergrund der besonderen Zielrichtung, hier ein **Wohnprojekt „ohne (eigenes) Auto“** umzusetzen, spielt der Aspekt der **Akzeptanz** sowohl hinsichtlich der zukünftigen Bewohner als auch insbesondere im Hinblick auf die heutigen Anwohner eine besondere Rolle. Der Erfolg des modellhaften Konzeptes ist entscheidend von der Einbindung in die Interessenlage der zukünftigen Bewohner und jetzigen Anwohner abhängig.

In diesem Zusammenhang werden derzeit bzw. zukünftig nachfolgende, die Zielrichtung des Gesamtprojektes **unterstützende Handlungsfelder** - u.a. von Seiten der Stadt - angegangen:

- **kontinuierliche Information von Anwohnern und zukünftigen Bewohnern** über den Planungsfortschritt und aktuelle Maßnahmen (in Form öffentlicher, extern moderierter Informations- und Diskussionsveranstaltungen);

- Erarbeitung einer **Konzeption zur** Ausgestaltungsmöglichkeit der **privat-rechtlichen Bindung der zukünftigen Bewohner und des Investors an die Autofreiheit** (Rechtsgutachten) bezogen auf zukünftige Miet- und Eigentumsverhältnisse - diese Vertragskonzeption wird voraussichtlich nachfolgende wesentliche Elemente/Bausteine beinhalten:
    - eine Verpflichtungserklärung seitens des Investors zur Gewährleistung der autofreien Konzeption;
    - eine Verpflichtungserklärung seitens des Mieters/Eigentümers zum Autoverzicht;
    - eine Verpflichtung seitens des Investors, gleichlautende Verpflichtungserklärungen von allen Mietern/Eigentümern einzufordern;
    - eine Regelung über Ausnahmefälle;
    - Institutionalisierung einer „Schlichtungskommission“ mit bindenden Entscheidungen zu „Härtefällen“ sowie bei Bekanntwerden von „Verstößen“;

- **Bewohnerfindung** und deren dauerhafte Bindung an das Projekt - Öffentlichkeitskampagne - Info-Briefe -;

- **Bewohnerbeteiligung** an Entscheidungsprozessen zur Grundrißgestaltung (statisch und wirtschaftlich eingeschränkt) sowie zur Gestaltung des Wohnumfeldes u.a.;

- **Initiierung von Bewohner-Nachbarschaften**;

- **„JUH-Konzept“:** Analyse des Verkehrsverhaltens der Zivildienstleistenden mit der Zielrichtung, über geeignete Maßnahme in der Mehrzahl ein Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Rad) zu erreichen - Bonus-Ticket: „JUHu-Ticket“;

- **„Quartierskonzept“:** vorliegende Analyse des Parkraumes sowie der Verkehrsführung und der Verkehrsbewegungen im Umfeld des Plangebietes mit der Zielrichtung, Aufschluß über Ergänzungs-, Verknappungs- oder Veränderungspotentiale im öffentlichen Verkehrsraum zu erhalten und ggf. geeignete Umbau- bzw. Bewirtschaftungspotentiale bewerten zu können.

...

Im südlichen Bereich des Plangebietes ist eine private, mit einem Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit zu belastende Wegeverbindung auf privaten Grundstücksflächen festgesetzt. Deren Realisierung bedeutete einen Teilabriß des bestehenden Lebensmittel-Einzelhandelsbetriebes sowie einer Trafostation. Da es sich nicht um eine zwingende, sondern eine zusätzliche Anbindung des zu errichtenden Wohnquartiers an die Metzer Straße handelt, kann deren Realisierung so lange zurückgestellt werden, bis der Eigentümer der auch westlich angrenzenden Flächen die durch den Bebauungsplan gegenüber den jetzigen planungsrechtlichen Möglichkeiten deutlich hinausgehenden Erweiterungs- und Neustrukturierungspotentiale aufgreift.

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

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch
als Anlage zu dem durch den Rat der Stadt Münster
am **22.05.2002** als Satzung beschlossenen
Bebauungsplan Nr. 428: Weißenburgstraße/Metzer
Straße/Habichtshöhe

Münster, **04.06.2002**

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