

2. Planungsziele

Bereits in 1993 begannen die planerischen Vorarbeiten zur Entwicklung eines großräumigen Industrie- und Gewerbegebietes im Stadtteil Amelsbüren.

Die strukturelle Notwendigkeit zur nachhaltigen Sicherung eines ausreichenden Flächenangebotes hatte ihren Niederschlag in den Darstellungen des Gebietsentwicklungsplans (GEP) sowie des wirksamen fortgeschriebenen Flächennutzungsplans (FNP) gefunden.

Wegen der bestehenden Lagegunst mit Ausrichtung auf den Ballungsraum Rhein-Ruhr und ihren verkehrlichen Anschlussoptionen (Autobahn, Kanal, Schiene) ist die Standortentwicklung sowohl von gesamtstädtischer als auch von regionaler Bedeutung. Insofern stellt das Industrie- und Gewerbegebiet Hansa Businesspark Münster ein Angebot an die Region dar, das Potential dieses Standortes zu nutzen.

Dabei wird erwartet, dass mit der Planung mittel- bis langfristig positive strukturelle Effekte erzielt werden können, die für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Münster von zentraler Bedeutung sind:

- die Neuansiedlung von Firmen,
- die Schaffung neuer und die Sicherung bestehender Arbeitsplätze
- Wachstumsimpulse für ortsansässige Firmen
- Impulse für die lokale und regionale Bauindustrie
- Mehreinnahmen bei Gewerbesteuern, Grundsteuer und anteiliger Einkommenssteuer.

Die Entwicklung dieses Industrie- und Gewerbegebietes zwischen der Autobahn A1 und dem Stadtteil Münster / Amelsbüren ist damit als Element einer vorausschauenden, aktiven kommunalen Strukturpolitik zu werten.

Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans wurde der Flächennutzungsplan (FNP) geändert (27. Änderung), da die Darstellungen des FNP mit den konkretisierten Planungszielen des Bebauungsplans teilweise nicht mehr übereinstimmen.

3. Berücksichtigung der Umweltbelange

Die im Umweltbericht beschriebene und bewertete Umweltsituation erstreckt sich auch auf die Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 471 „südlich Amelsbürener Straße“ und die Teilaufhebung des Bebauungsplans „Amelsbüren 8“, da für die Aufhebung eines Bebauungsplans die gleichen Vorschriften gelten wie für eine Neuaufstellung.

Die Umweltprüfung beruht insbesondere auf den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) für den „Hansa-Businesspark-Münster“ (2008) und den zugehörigen Gutachten zu Fauna, Immissions- und Klimaschutz. Vertiefende Informationen lassen sich der genannten UVU und den Fachgutachten entnehmen.

Aufgrund der bestehenden Lagegunst (Autobahn, Umschlagstelle, Gleis) sind die bestehenden Planungsziele an diesem Standort stadtentwicklungsplanerisch sinnvoll und ökologisch weitgehend verträglich umzusetzen. Angesichts einer insgesamt geringen bis mittleren ökologischen Wertigkeit der Flächen sind die verbleibenden, nachteiligen Umweltauswirkungen hinsichtlich des in Folge der Gewerbeansiedlungen eintretenden Verlustes von unversiegelten Bodenflächen und Lebensräumen und der damit verbundenen Veränderung von Landschaft und Landschaftsbild hinnehmbar.

Der ermittelte Ausgleichsflächenbedarf wird teils innerhalb und teils auf städtischen Flächen außerhalb des Plangebietes vollständig kompensiert.

Die vorgesehenen Maßnahmen innerhalb des Plangebietes sowie auf den „externen“ städtischen Ausgleichsflächen bilden gemeinsam ein hochwertiges grünplanerisches Gesamtkonzept. Die geplanten gewerblichen Bauflächen werden nach Norden nördlich der Wiedaustraße und im östlichen Bereich optimal in den freien Landschaftsraum eingebunden.

Ergänzend wird durch die ein- und beidseitig geplanten Baumstandorte innerhalb der Erschließungsstraßen bei gleichzeitiger Vorgartenbegrünung das Plangebiet grüngestalterisch aufgewertet. Die gegebene Beeinträchtigung der Erholungsfunktionen wird u.a. auch durch eine adäquate alternative Streckenführung der 100 - Schlösserroute durch das Gebiet gemildert. Die überplante Waldfläche wird im Verhältnis 1:2 aufgeforstet.

In der Abwägung sind die mit der Entwicklung des Hansa –Businesspark verknüpften Positiveffekte für den Wirtschaftsstandort Münster gewichtiger einzustufen als die verbleibenden Umweltauswirkungen, die durch die genannten Maßnahmen und Vorkehrungen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich auf ein unvermeidliches Maß reduziert werden.

4. Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Die Ziele und Zwecke der Planung wurden entsprechend des Ratsbeschlusses in einem öffentlichen Hearing am 19.06.2007 ausführlich erläutert und aus unterschiedlichen Blickwinkeln in Form von Statements kommentiert. Das Hearing erfüllt gleichzeitig die Funktion der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB. Zu dem Hearing liegt eine Dokumentation vor, auf die insoweit verwiesen wird.

Der Inhaber des im Plangebiet ansässigen Kfz-Handels-Betriebes hatte anlässlich des Hearings darum gebeten, dass Erschließungskonzept mit anbaufreier, separater Querspange, das eine Verlegung der L885 (Wiedaustraße) zum Gegenstand hatte, zu überdenken, da er insbesondere eine Verschlechterung der Erschließungssituation für seinen Betrieb befürchtete. Mit der im vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans geänderten Verkehrsführung, in der nunmehr die seinerzeit geplante Querspange durch eine gebietsinterne Erschließungsstraße ersetzt wird, wird unter anderem auch den vorgenannten Bedenken entsprochen. Die weiteren Wünsche der Bürger wurden im Rahmen der weiteren Planung überprüft und finden weitgehend Berücksichtigung.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde im März 2008 durchgeführt. Die Äußerungen während dieser Beteiligung wurden soweit wie möglich in der Planung berücksichtigt.

Zur Offenlegung wurden zahlreiche Stellungnahmen abgegeben. Aufgrund eines Hinweises des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW.) wurde eine Baugrenze in der Nähe der Bundesautobahn 1 (BAB 1) verschoben, da diese zuvor in die 40 m-Anbauverbotszone zur BAB 1 hineinragte. Dem Eigentümer wurde anschließend Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Dem daraufhin erfolgten Einwand gegen die Änderung der Baugrenze konnte nicht gefolgt werden, da es sich um eine zwingende gesetzliche Vorschrift handelt.

Eine weitere vorgenommene Änderung, aufgrund einer Planänderung zum Planfeststellungsverfahren Dortmund-Ems-Kanal (Los 8), änderte die Bezeichnung „Hafen“ in „Umschlagstelle“.

Weitere Stellungnahmen wendeten sich beispielsweise gegen die Ausweisung ihrer Grundstücke als Flächen für die Landwirtschaft, gegen das nördlich der Wiedaustraße gelegene Gewerbegebiet, gegen den geplanten Bahnanschluss, gegen die Verkehrserschließung oder bezweifelten die Ergebnisse des Lärmschutzgutachtens. Diese Eingaben wurden nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander nicht gefolgt, so dass nach Abschluss der oben erwähnten eingeschränkten Beteiligung der Satzungsbeschluss durch den Rat der Stadt Münster am 13.05.2009 gefasst werden konnte.

Die, wie unter Punkt 2 erwähnt, in einem gesonderten Verfahren durchgeführte 27. Änderung des Flächennutzungsplans wurde vom Rat der Stadt Münster bereits am 11.02.2009 abschließend beschlossen.

Der vom Bebauungsplan Nr. 483 überplante Teil des Bebauungsplans „Amelsbüren 8“ sowie der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 471: Amelsbüren – südlich Wiedastraße traten mit der Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 483 außer Kraft.

5. Geprüfte anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Bebauungsplan ist aus dem gültigen Flächennutzungsplan (FNP) entwickelt, so dass keine räumlichen Standortalternativen im Stadtgebiet von Münster zu untersuchen sind.

Bei der gleichzeitig durchgeführten 27. Änderung des FNP wurden die Grundzüge des Flächennutzungsplans nicht geändert.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wurde die Planung iterativ fortentwickelt. Nach der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit bzw. der Träger öffentlicher Belange wurde die Planung dahingehend verändert, dass auf eine anschlussfreie Querspange zwischen Kappenberger Damm und Wiedastraße verzichtet wurde. Stattdessen nimmt die Haupteinfahrtsstraße des Hansa-Businessparks auch weite Teile des Durchgangsverkehres auf. Im Bereich des Kreuzungsbereiches Kappenberger Feld ergeben sich nach den Prognosen von IVV (2008) hinsichtlich der Verkehrsbelastung nur geringfügige Unterschiede zwischen der ehemaligen Planung mit anbaufreier Querspange und der dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Planung.

Im Prognose-Nullfall wird eine Entwicklung prognostiziert, die sich bei einem Verzicht auf die Realisierung des Hansa-Businessparks einstellen würde. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch ohne Hansa-Businesspark vom Bau der neuen Autobahnanschlussstelle Hiltrup/Amelsbüren auszugehen ist. Sowohl mit als auch ohne Anschlussstelle ergäben sich hinsichtlich der Belange des Naturhaushaltes deutlich verminderte Belastungen, die vor allem durch den Verzicht auf die großflächige Inanspruchnahme von Freiflächen zurückzuführen wären. Bei Nichtdurchführung der Planung würde das Gebiet nach wie vor durch landwirtschaftliche Nutzungen geprägt.

Hinsichtlich der Belange des Immissionsschutzes ist bei einem Verzicht auf den Hansa-Businesspark nicht mit erheblichen Entlastungen zu rechnen, da die Immissionssteigerungen zu großen Teilen auf die neue Anschlussstelle Hiltrup/Amelsbüren zurückzuführen sind. Im Kreuzungsbereich Kappenberger Damm/Wiedastraße sind auch höhere Belastungen zu erwarten als im Planfall, da die Entlastungswirkung der südlichen Verkehrsspanne in diesem Fall nicht zum Tragen käme.

Bei der Beurteilung eines Verzichtes auf die Planung ist auch zu berücksichtigen, dass zwar vor Ort Belastungen vermieden werden könnten, diese jedoch bei entsprechendem Gewerbeflächenbedarf auch an anderer Stelle vergleichbare Umweltfolgen bewirken können.