

## 61.3 –

**Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 600:  
Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße,  
einschließlich Vorentwurf der 72. Änd. des Flächennutzungsplans im Bereich  
Nördlich Stadthafen 1 (Schillerstraße / Dortmund-Ems-Kanal / Stadthafen 1).**

### **- Stellungnahme des Amtes für Mobilität und Tiefbau -**

Zur o.g. **FNP-Änderung** bestehen grundsätzlich keine Bedenken.

Eine Bezifferung der für die Stadt Münster bei Verwirklichung der Planung absehbar entstehenden Kosten einschl. Benennung des Anteils, welcher planungs- bzw. maßnahmenbedingt an einen Dritten (Vorhabenträger / Projektpartner) weitergegeben werden kann, ist nicht erforderlich. Es wird davon ausgegangen, dass der Stadt Münster durch die Realisierung keine Kosten entstehen.

- Die Abteilung 66.4 des Amtes für Mobilität und Tiefbau nimmt zu dem vom 18.12.2023 vorgelegten, Änderung des Flächennutzungsplanes Nördlich Stadthafen 1 wie folgt Stellung:

Durch die Anpassung des Flächennutzungsplanes im Bereich Nördlich Stadthafen 1 wird die Möglichkeit gesehen durch eine Anpassung der Flächennutzung von einer reinen Gewerbefläche zur Gemischten Baufläche eine Verbesserung des Wasserhaushaltes herbeizuführen. Solange die bereits kommunizierte Einleitbeschränkung von 150l/s nicht im Zuge der Planung überschritten wird bestehen keine weiteren Bedenken gegen die Änderungen des Flächennutzungsplanes.

Eine Bezifferung der für die Stadt Münster bei der Verwirklichung der Planung absehbar entstehenden Kosten einschl. Benennung des Anteils, welche planungs- bzw. maßnahmenbedingt an einen Dritten (Vorhabenträger/Projektpartner) weitergegeben werden kann, ist nicht erforderlich. Wir gehen davon aus, das der Stadt Münster durch die Realisierung keine Kosten entstehen.

Zum **Vorentwurf des B-Plans Nr. 600** sind folgende Stellungnahmen aus den Abteilungen bzw. Fachstellen eingegangen:

## Stellungnahme 66.2

Der aktuelle Entwurf der Verkehrsuntersuchung weist durch die geplante Bebauung ein Neuverkehrsaufkommen auf, das bei einer Erschließung hauptsächlich über die Schillerstraße zu einem Verkehrsaufkommen führt, das entsprechend der Richtlinien nicht verträglich ist mit einer Fahrradstraße.

Es ist aus fachlicher Sicht erforderlich, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die die Sicherstellung der bestehenden Fahrradstraße gewährleistet und das Aufkommen an Kfz-Verkehren auf ein örtlich verträgliches Maß begrenzen.

Aufgrund der Verortung der Kfz-Stellplätze in Tiefgaragen ist das Quartier im inneren Bereich mit Ausnahme der Liefer-, Versorgungs- und Einsatzverkehre optisch autofrei. Erforderliche Lieferzonen sind außerhalb der TG – auch für größere Fahrzeuge – zu berücksichtigen.

Es wird empfohlen, die Gebietsentwicklung mit einem Mobilitätskonzept zu begleiten, um die Nutzung des Umweltverbunds durch zukünftige Bewohnende, Arbeitnehmende und Besuchende zu stärken und damit zusätzlich zur Entlastung des Straßennetzes von Kfz-Verkehr im gewünschten und hier auch erforderlichen Umfang beizutragen.

Im Verlauf des (gesamten) Hafenwegs ist mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen mit häufigerem Begegnungsverkehr zu rechnen. Der ruhende Verkehr ist dementsprechend neu zu ordnen, was ausdrücklich auch das Unterbinden von bislang geduldetem Parken am Fahrbahnrand bzw. auf den im Bestand eingeschränkten Gehwegen, einschließt. Die Ordnung von Parkraum zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist insbesondere für den Fuß und Radverkehr eine Grundvoraussetzung zur Sicherstellung der Funktions- und Aufenthaltsqualität des geplanten hoch verdichteten Baugebietes. Aufgrund der Lage abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes, der begrenzten Straßenraumbreiten und der anvisierten urbanen Seitenraumnutzungen wird die Einrichtung einer Tempo-30-Zone als sinnvoll betrachtet.

Im Entwurf der Verkehrsuntersuchung ist unterstellt, dass Durchgangsverkehre durch das nördlich des Plangebiets gelegene Quartier vermieden werden (insbesondere Querstraße, Ewaldistr., Hubertistr.). Zur Vermeidung von Durchgangsverkehren sind dementsprechend verkehrsreduzierende Maßnahmen einzurichten bzw. bereits vorhabenveranlasst einzuplanen.

## Stellungnahme 66.31

Zum Vorentwurf des B-Plan Nr. 600 wird von Seiten der Verkehrsplanung auf die offenen Punkte im Themen- und Gutachterprotokoll verwiesen, die am 19.12.2023 übermittelt wurden. **Die Vielzahl an offenen ungeklärten Rahmenbedingungen lassen keine abschließende qualifizierte Stellungnahme zu.**

Auch die diesbezügliche Rücksprache am 16.01.2024 brachte diesbezüglich keinen wesentlichen zusätzlichen Erkenntnisgewinn, da die erforderlichen Rahmenbedingungen der Investorenplanungen auch Amt 61 unverändert nicht vorlagen.

Von Seiten der Verkehrsplanung wurden die seit 2016 existierenden Rahmenbedingungen unverändert wiederholt. Dazu zählen insbesondere die erforderlichen Wendemöglichkeiten für das 3-achsige Bemessungsfahrzeug am Ende der Erschließungsstraßen, hier: Hafenallee, Hafenweg aus Ri. Westen vor Beginn der Fuß- /Radwegachse des Hafenweges, sowie an dessen Ende. Letzteres kann und sollte in Verbindung mit dem Ende der neuen, verlängerten Ewaldstraße und in Kombination der angr. Erschließungswege (Kuhr, Ri. Hafenbecken) flächensparsam angelegt werden. Evtl. TG-Zufahrten sind außerhalb der Achsen des öff. Verkehrsraum vorzusehen.

Bezüglich des erforderlichen Radverkehrsschlusses ist die lineare Fortführung des Hafenweges, wie im Bestand, bis an die Wasserflächen des DEK planungsrechtlich zu sichern. Die Darstellung als reine Gehwegflächen ist diesbezüglich zu ergänzen (Forderung seit 2016 bekannt).

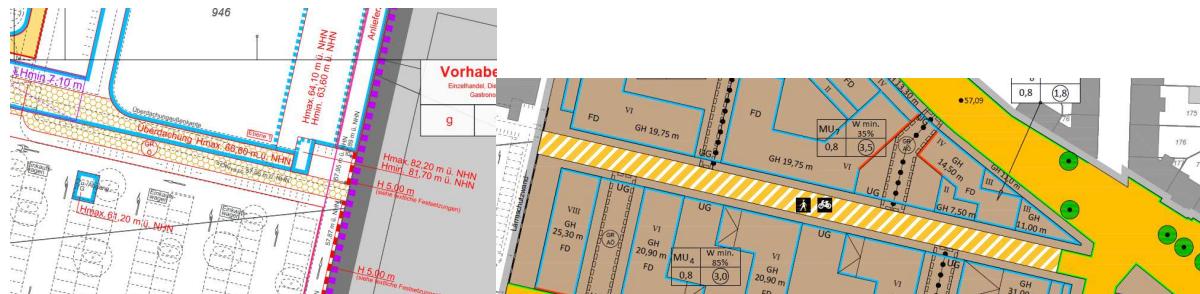
Weitergehende Aussagen zum Umfang der Anbindungen an die zu sichernde Fahrradstraße Schillerstr. können ebenfalls nicht genannt werden (siehe Ausführungen in der Stellungnahme von 66.2). Von Seiten der Verkehrsplanung wurden diesbezüglich lediglich mögliche Größenordnungen genannt, unter dessen Rahmenbedingungen die vorgesehenen Anbindungsoptionen realisiert werden könnten. Eine diesbezügliche Ausarbeitung ist sowohl vorhabenabhängig und letztlich von der detaillierten Aus- bzw. Umgestaltung der Schillerstraße zwischen den Einmündungen des Rings und der Ewaldstr. – inkl. dessen verkehrssichere Anbindung – abhängig. Auf die aus Gründen der Verkehrssicherheit bedenklichen Anbindungen des Kuhr-Grundstückes auf der Rampe der DEK-Brücke wird wiederholt hingewiesen. Entsprechende belastungsfähige Straßenraumentwürfe liegen bis dato nicht vor. Sie sind im Zuge des weiteren Verfahrens Veranlasser bedingt zu erstellen.

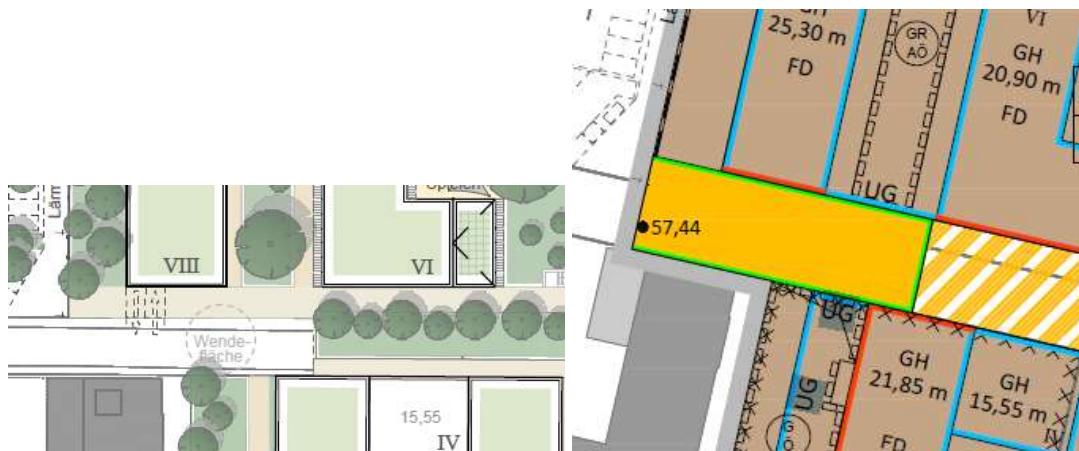
Bei 66.31 stehen für jedwede Detailplanungen weder finanzielle noch personelle Kapazitäten zur Verfügung.

Ergänzend der Hinweis, dass die planfestgestellte Wiederherstellung(!) beidseitige Alleenpflanzung auf der stadteinwärtigen Rampe der DEK-Brücke mit dem hiesigen Planverfahren ausgesetzt wurde, mit weiterer Konkretisierung der Planung zum B-Plan jedoch noch vorzusehen ist. Die o.g. zusätzlichen Zufahrten des Kuhr-Grundstücks bedingen die nicht unerhebliche Unterbrechung der Alleenpflanzung auf der südlichen Seite aufgrund der erforderlichen Sichtbeziehungen aus Gründen der Verkehrssicherheit. Diese muss insbesondere in Kombination mit der Nutzung der Straße als Schulweg und Fahrradstraße, der Rampensteigung und den sich daraus ergebenden Rahmenbedingungen beurteilt werden.

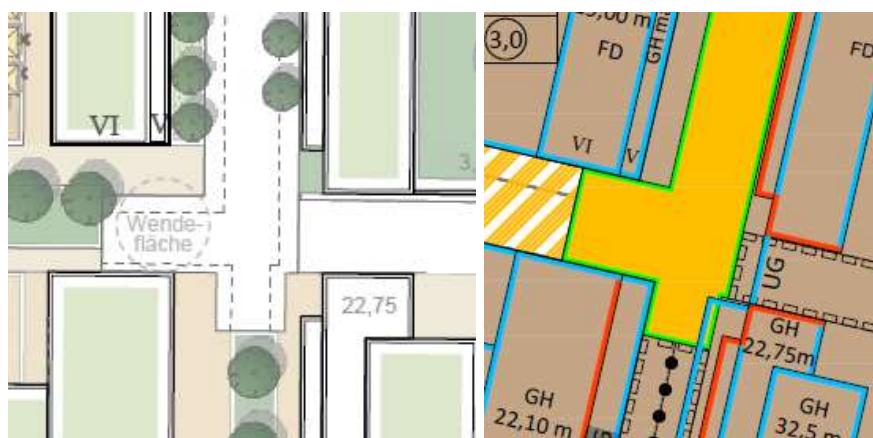
## Stellungnahme 66.32

Aus Sicht der Fachstelle 66.32 bestehen folgende Bedenken/Anregungen zu dem o.g. B-Plan: „Hafenallee“





Bei der Wendeanlage am Ende der verlängerten Ewaldstraße wird davon ausgegangen, dass sie auch von einem dreiachsigem Müllfahrzeug befahren werden kann.



### Angrenzende DEK-Rampe auf der Schillerstraße

Im Böschungsbereich zur Brücke über den DEK stellt der B-Planentwurf eine öffentliche Verkehrsfläche dar. Wir gehen davon aus, dass diese identisch ist mit der aktuellen Ausweisung der öffentlichen Verkehrsfläche laut Kartenserver.



Bei privaten Fahrradabstellanlagen wird explizit in der Begründung darauf hingewiesen, aber auch Müllstandorte (ggf. Unterflur) und zweite bauliche Rettungswege müssen auf den privaten Flächen und gebäudeintegriert nachgewiesen werden.

## Stellungnahme 66.34

### Erschließungsbeiträge

Für die im Plangebiet neu entstehende öffentliche Erschließungsanlage „Hafenallee“ parallel zum Hafenweg können Erschließungsbeiträge nach dem Baugesetzbuch (BauGB) erhoben werden. Die beitragsfähigen Kosten werden zu 90 % auf die erschlossenen Grundstücke umgelegt. Das gleiche gilt für die geplante Verlängerung der Ewaldstraße.

Für den Hafenweg selbst und die Schillerstraße fallen keine Beiträge nach dem BauGB an.

Die zur inneren Erschließung geplanten privaten Wegeflächen sind nicht durch Beiträge refinanzierbar. Dies gilt ebenso für die geplanten Spielplätze.

### Ausgleichsmaßnahmen

Im Plangebiet sind keine Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

### Kanalanschlussbeiträge:

Für die im Planbereich liegenden Grundstücke fallen nach den zurzeit geltenden gesetzlichen Bestimmungen keine Kanalanschlussbeiträge an.

Bei den an den Grundstücken angrenzenden Straßen handelt es sich um solche, die entweder nach dem Preuß. Fluchtliniengesetz einschl. Kanalisationskosten abgerechnet oder seinerzeit auf Kosten der Anlieger ausgebaut worden sind.

### Hausanschlusskosten:

Für die erstmalige Herstellung von Kanalhausanschlussleitungen durch die Stadt Münster wird die satzungsgemäße Pauschale erhoben. Diese beträgt nach der zurzeit gültigen Satzung 2.429,54 € für einen Schmutz- und Regenwasserhausanschluss in Gewerbe/Industriegebieten.

Zusätzliche Hausanschlüsse für bereits bebaute Grundstücke oder Änderungen an bestehenden Hausanschlussleitungen werden nach tatsächlichem Kostenaufwand abgerechnet.

## Stellungnahme 66.42

Die Entwässerungsplanung des Amts für Mobilität und Tiefbau nimmt zu dem vom 18.12.2023 vorgelegten, neuen Entwurf des Bebauungsplans Nr. 600 nachfolgend Stellung.

### Allgemeines:

Es wird seitens der Entwässerungsplanung ein Einheitliches Konzept aller Investoren und bearbeitender Fachbüros gefordert. Eine enge Abstimmung unter den bearbeitenden Fachbüros ist zwingend erforderlich um auftretende Konfliktpunkte bspw. in der Freiraum- und Entwässerungsplanung frühestmöglich auszuräumen.

### Erschließung:

Für die entwässerungstechnische Erschließung des B-Plangebietes wird ein Trennsystem gefordert. Das B-Plangebiet 600 wird über zwei öffentliche Straßen erschlossen, der Schillerstraße und dem Hafenweg. Der Hafenweg wird über ein Mischwassersystem entwässert und die Schillerstraße im Trennsystem. Für die Erschließung des Gebietes wird der Anschluss an das Regenwasser- und Schmutzwassernetz der Schillerstraße gefordert. Wenn aufgrund von höhentechnischen Problemen das gesamte B-Plangebiet nicht an das Trennsystem in der Schillerstraße angeschlossen werden kann, ist es möglich den Mischwasserkanal innerhalb des Hafenweges als zusätzlichen Anschlusspunkt für Schmutzwasser zu nutzen. Die Einleitung von Regenwasser in den Mischwasserkanal ist nicht gestattet.

Aufgrund der intensiven Begrünung des B-Plangebietes und der daraus resultierenden erforderlichen Abstände von Bepflanzungen und Versorgungsinfrastruktur, werden im Zuge der weiteren Planung frühzeitig Querschnitte erforderlich. Hier sind Abstimmungen mit der Freiraumplanung, Entwässerungsplanung und den Versorgern durchzuführen. Als Maßgebend ist hier zudem die vorhandene 110kV-Trasse von Westnetz zu nennen, sowie die daraus resultierenden Sicherheitsabstände sowie Pflanzfreien Bereiche.

Im Planungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich der neu gebaute Düker, der das anfallende Niederschlagswasser des Regenwassernetzes unterhalb des Dortmund-Ems-Kanals transportiert. Der Düker muss im Rahmen der Unterhaltung seitens der Stadt Münster zu jeder Zeit anfahrbar sein. Zum jetzigen Zeitpunkt liegen uns noch keine Abrechnungszeichnungen des Düker-Bauwerks vor, sodass wir noch nicht im Detail ermitteln können, ob dieser auf öffentlichem oder privatem Grund liegt. Diesbezüglich werden wir noch eine weitere Rückmeldung abgeben, ob eventuell Geh-Fahr und Leitungsrechte für den Düker erforderlich werden.

### Starkregenrisikobetrachtung/ Überflutungsschutz:

Seitens der Stadt Münster wurden Starkregen gefahrenkarten für das Stadtgebiet erstellt. Auf der Grundlage der Karten kann der Oberflächenabfluss bei Starkregen nachvollzogen werden und daraus resultierende kritische Standorte identifiziert werden. Aus der Karte kann entnommen werden, dass bei Starkregen insbesondere die Schillerstraße ein hohes Überflutungsrisiko im Bereich der zukünftig geplanten Tiefgaragenzufahrten aufweist.

Die Höhen- und Freiflächenplanung des Gesamtgebiets muss so entwickelt werden, dass der Überflutungsschutz gewährleistet ist. Hierfür sind auch Notwasserwege zu berücksichtigen. Der präventive Objektschutz im Starkregenfall ist nachzuweisen.

Folgende Anforderungen werden vor diesem Hintergrund von Seiten der Stadt an ein Regenwasserbewirtschaftungskonzept gestellt:

- Für das gesamte Plangebiet gilt eine Einleitbeschränkung für Niederschlagwasser von insgesamt 150 l/sec unabhängig von der Anzahl und dem Ort der Regenwassereinleitung. Rückhaltemaßnahmen vor Einleitung sind planerisch und rechnerisch nachzuweisen und auf den privaten Flächen umzusetzen.

- Im Fall eines 100-jährigen Starkregenereignisses ist mit einem Einstau von bis zu 60cm im Straßenraum der Schillerstraße zu rechnen. Es sind geeignete Objektschutzmaßnahmen auch für größere Starkregenereignisse vorzusehen. Deshalb sind die vier geplanten Tiefgaragenzufahrten als besonders gefährdet im Hinblick auf Starkregenereignisse zu bewerten. Insbesondere die besonders gefährdeten TG-Rampen sind durch entsprechende technische Objektschutzmaßnahmen (z.B. Hochwasserschots) effektiv zu schützen.
- Zur Überflutungsvorsorge ist die Oberkante Fertigfußboden, entsprechend der simulierten Einstauhöhen der Starkregenfahrtenkarte am betrachteten Gebäude zu planen und in den textlichen Festsetzungen (nicht nur als Hinweis) aufzunehmen, um die Umsetzung und den Schutz der Gebäude zu gewährleisten. Die simulierten Einstauhöhen sind beim Amt für Mobilität und Tiefbau entsprechend anzufragen.
- Aussagen zur erforderlichen Höhenmodellierung zur Sicherstellung der Entwässerung, insbesondere vor dem Hintergrund des Überflutungsschutzes für das Plangebiet und die angrenzende Bestandsbebauung sind im Konzept zu treffen.

#### Wasserhaushalt / Klimaanpassung

In der Vorlage V/0113/2020 des B-Plangebietes 600 wird ein qualitätsvolles und nachhaltiges neues Stadtquartier, das mit seiner Nutzungsmischung, insbesondere durch vielfältige und breit gefächerte Wohnungsstrukturen und seine weiteren Nutzungsangebote eine belebte und belebende Innenstadtergänzung bildet gefordert. Es wird ein nachhaltiges Quartier gewünscht, dass entsprechend des Konzeptes der Schwammstadt geplant werden muss.

Für die geplanten Flachdächer werden Gründächer mit einer mindestens extensiven Bepflanzung gefordert, die entsprechend auch in der textlichen Festsetzung des B-Plangebietes zu sichern sind. Entsprechend dem Thema der Schwammstadt ist eine Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt der Flächen als Planungsziel definiert. Aufgrund des massiven Ausbaus mit Tiefgaragen innerhalb des Quartiers, ist eine Versickerung des Niederschlagswassers vermutlich kaum oder nur im geringen Maße möglich. Im natürlichen Zustand werden in dem Gebiet 18 % des anfallenden Niederschlages versickert. Im Zuge dessen ist die Verdunstung innerhalb des Quartiers zu erhöhen und der Abfluss gemäß der geforderten Einleitbeschränkung von 150 l/s in den Regenwasserkanal der Schillerstraße zu begrenzen.

Im Zuge des Klimawandels werden Hitzesommer mit Tagen über 30°C in Zukunft immer häufiger auftreten. Zur Abkühlung der Gebäude und des gesamten Quartiers können Gründächer, Fassadenbegrünungen und Bäume im Quartier beitragen. Durch die Verdunstung von Niederschlagswasser kommt es so durch das anstehende Grün zu einem Kühlungseffekt der den Anwohnern und Besuchern des Quartiers zugutekommt. Hierfür verweisen wir auf den Praxisleitfaden BlueGreenStreets mit einer Vielzahl an möglichen Maßnahmen.

#### Kosten / Wirtschaftlichkeit:

Eine Bezifferung der für die Stadt Münster bei der Verwirklichung der Planung absehbar entstehenden Kosten einschl. Benennung des Anteils, welche planungs- bzw. maßnahmenbedingt an einen Dritten (Vorhabenträger/Projektpartner) weitergegeben werden kann, ist nicht erforderlich. Wir gehen davon aus, das der Stadt Münster durch die Realisierung keine Kosten entstehen.

## Stellungnahme 66.5

Für das Wohngebiet ist eine smarte Straßenbeleuchtung mit einer Einzellichtpunktsteuerung einzuplanen.

Zum Sachstand des Vorentwurfs wurden von den Fachstellen 33 und 62 keine Anregungen benannt.

Gez.

unter Verweis auf:

- das Thema Gutachten von WoltersPartner ohne Datum, sowie das zeitgleich übersandte
- Projektprotokoll zum Stadthafen Nord vom 14.12.2023 – Protokoll Nr. 01