

Begründung

zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 600:
 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße

Inhalt	Seite
1. Planungsgrundlagen.....	3
1.1 Planungsanlass	3
1.2 Planverfahren	3
1.3 Klimaschutz	4
1.4 Hinweis zum Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH)	4
2. Geltungsbereich	6
3. Planungsrechtliche Situation	6
3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	6
3.2 Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen	7
3.3 Sonstige Satzungen, Verordnungen, rechtliche Vorgaben	7
4. Räumliche und strukturelle Situation.....	9
5. Planungsziele	10
5.1 Städtebauliche Konzeption	10
5.2 Nutzungskonzept.....	11
5.3 Erschließungskonzept	12
5.4 Grün- und Freiraumkonzept.....	13
5.5 Stadträumliche und stadtstrukturelle Zielsetzungen.....	14
6. Inhalte des Bebauungsplans	15
6.1 Grundzüge der Planung	15
6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung	15
6.2.1 Art der baulichen Nutzung	15
6.2.2 Maß der baulichen Nutzung	17
6.2.3 Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise	19
6.2.4 Abweichende Tiefe der Abstandsflächen	20
6.2.5 Stellplätze, Nebenanlagen.....	20
6.3 Gestaltungsfestsetzungen gemäß § 89 BauO NRW 2018	21
6.4 Verkehr / Erschließung	22
6.4.1 Verkehrsflächen.....	22
6.4.2 Verkehrsgutachten	23
6.5 Ver- und Entsorgung / Technische Infrastruktur	32
6.5.1 Entwässerungskonzept	32
6.5.2 Versorgung – Wasser, Strom, Wärme.....	35
6.5.3 Festsetzung zur Solarpflicht.....	35
6.6 Grünflächen, Begrünung, Wasserflächen	35
6.7 Immissionsschutz	37
6.7.1 Schallimmissionen.....	37
6.7.2 Luftschadstoffimmissionen	46
6.8 Besonnung	47
6.9 Plangebietsinternes Klima	51
6.10 Altlasten, Altstandorte /Kampfmittel	52
6.11 Denkmalschutz / Archäologie	52

7.	Artenschutz und Kompensation	53
7.1.	Artenschutz	53
7.2.	Ausgleichsflächen	55
8.	Flächenbilanz	57
9.	Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2 a BauGB	57
9.1.	Rahmen der Umweltprüfung	57
9.2.	Kurzdarstellung der Planung	57
9.3.	Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes	58
9.4.	Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario) und der erheblichen Umweltauswirkungen der Planung während der Bau- und Betriebsphase	61
9.4.1	Menschen	62
9.4.2	Biotoptypen, Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt	66
9.4.3	Fläche	73
9.4.4	Boden	74
9.4.5	Wasser	76
9.4.6	Klima / Luft	78
9.4.7	Landschaft	80
9.4.8	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	81
9.4.9	Wechselwirkungen der Schutzgüter	82
9.5.	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung	82
9.6.	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen	83
9.7.	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	84
9.8.	Beschreibung der erheblich nachteiligen Auswirkungen gemäß den zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen einschließlich notwendiger Maßnahmen zur Vermeidung / Ausgleich	84
9.9.	Zusätzliche Angaben	85
9.10.	Überwachung (Monitoring)	85
9.11.	Zusammenfassung	85
10.	Referenzliste der Quellen / Gutachten	88

1. Planungsgrundlagen

1.1 Planungsanlass

Das Gelände der ehemaligen Osmo-Hallen an zentraler Lage am Stadthafen I ist seit vielen Jahren ungenutzt und liegt brach. Mit der Aufstellung dieses Bebauungsplans soll nunmehr die künftige städtebauliche Entwicklung für das ehemals gewerblich genutzte Gelände sowie die östlich daran angrenzenden Bestandsnutzungen planungsrechtlich gesteuert werden. Es soll ein urbanes Stadtquartier mit vielfältigen Nutzungen entstehen.

Das Plangebiet des B-Plan Nr. 600 ist ein wesentlicher Baustein der beabsichtigten städtebaulichen Aufwertung des Gesamtbereiches der Stadthäfen. Für die bisher gewerblich genutzten Flächen der ehemaligen Osmo-Hallen sieht der Masterplan aus dem Jahr 2012 ein qualitativvolles, mehrgeschossig bebautes urbanes Quartier vor. In diesem Kontext wurden 2014 für die Flächen, die unmittelbar an die Wasserkante angrenzen, zwei Realisierungswettbewerbe durchgeführt. Unter Berücksichtigung der Wettbewerbsentwürfe wurde in den letzten Jahren ein städtebauliches Konzept für das gesamte Areal bis hin zur Schillerstraße entwickelt. Aktualisierte Zielsetzung ist die Entwicklung zu einem qualitativvollen, grünen und nachhaltigen urbanen Gebiet mit Nutzungsmischungen aus Wohnen, Büro, Dienstleistung, Hotel, Kultur, Gastronomie und Kita.

Auf Grund der zentralen Lage, der sehr guten infrastrukturellen Ausstattung (z.B. Nahversorger, dienstleistungsorientierte Einrichtungen wie Ärzte, Kanzleien, Restaurants, Friseure etc.), der verkehrlichen Anbindung (z. B. Nähe zum Bahnhof) und den direkt angrenzenden Erholungsflächen entlang des Kanals bietet die Fläche das Potenzial für die Entwicklung eines vielfältigen und identitätsstiftenden Quartiers.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ weist die Fläche der ehemaligen Osmo-Hallen als Gewerbegebiet aus. Um die mit dem Masterplan angestoßene zukünftige urbane Entwicklung realisieren zu können, ist daher die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 600 „Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße“ (sowie parallel die 72. Änderung des Flächennutzungsplans) erforderlich.

1.2 Planverfahren

Der Rat der Stadt Münster hat bereits am 27.06.2012 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 541 in diesem Stadtbereich gefasst: Dieser umfasste als Signalwirkung für die Umsetzung der Ziele des vom Rat am 14.12.2011 beschlossenen Masterplans „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) in seinem räumlichen Gesamtumgriff alle zur Umstrukturierung dieses Stadtraums vorgesehenen Planungen. Aus diesem Aufstellungsbeschluss wurde bisher für den Teilbereich südlich des Stadthafen I ein Bebauungsplanverfahren begonnen (B-Plan Nr. 541 Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg). Für den verbleibenden Bereich nördlich des Stadthafen I bis zur Schillerstraße soll nun der Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße“ aufgestellt werden.

Die förmliche Einleitung des Bauleitplanverfahrens erfolgte durch den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans sowie zur Änderung des Flächennutzungsplans gemäß § 2 Abs. 1 BauGB durch den Rat der Stadt Münster am 12.12.2018.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB zum BP Nr. 600 erfolgte im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung am 22.11.2023. Die Veranstaltung wurde öffentlich bekannt gemacht. Neben der Informationsveranstaltung hatte die Öffentlichkeit vom 20.11.2023 bis einschließlich 18.12.2023 die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden erfolgte in der Zeit vom 18.12.2023 bis einschließlich zum 26.01.2024.

1.3 Klimaschutz

Nach § 1a Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürliche Lebensgrundlage zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern.

Der Geltungsbereich ist entsprechend seiner bestehenden und im Flächennutzungsplan sowie rechtskräftigem Bebauungsplan dargestellten Bedeutung in der Grünordnung der Stadt Münster als Siedlungsbereich dargestellt. Eine Funktion als klimaökologischer Ausgleichsraum für die Stadt und ihre Siedlungskörper besteht nicht. Das Plangebiet liegt nicht in einem Belüftungskorridor. Östlich grenzt der „systemüberlagernde Grünzug Dortmund-Ems-Kanal an.

Aktuell ist der Bereich maßgeblich durch Brachflächen sowie Bestandsbebauung und Stellplatzflächen im Osten geprägt. Das Plangebiet ist damit in Teilen bereits baulich genutzt sowie verkehrlich und infrastrukturell erschlossen.

Das städtebauliche Konzept (s. Kapitel 5.1) zum vorliegenden Bebauungsplan bildet mit dem nordwestlich, westlich und südwestlich anschließenden Bereichen ein zusammenhängendes urbanes Quartier mit einer zeitgemäßen baulichen Dichte und einer Flachdacharchitektur. Durch die Wiedernutzung der Brache wird eine Überplanung von Freiflächen an anderer Stelle vermieden.

Den Erfordernissen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung soll im vorliegenden Verfahren sowohl durch planungsrechtliche Festsetzungen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden. So werden im Rahmen der rechtlichen Maßgaben der Baunutzungsverordnung (BauNVO) Festsetzungen zu Dachbegrünungen, zur Überdeckung und Bepflanzung von Tiefgaragendecken sowie zu Gehölzpflanzungen, zur Nutzung von solarer Strahlungsenergie sowie zum Ausschluss fossiler Brennstoffe zur Minderung der negativen Auswirkungen auf das Klima getroffen. Auf der bisher gewerblich genutzten bzw. brachliegenden Fläche wird durch Begrünungsmaßnahmen die biologische Vielfalt gefördert. Dies wird über einen städtebaulichen Vertrag mit den Grundstückseigentümern entsprechend sichergestellt.

Mit der Planung entsteht ein integrierter gemischt genutzter Standort mit hohem Wohnanteil mit kurzen Wegen zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs sowie der sozialen Infrastruktur. Kurze Wege und ein Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr sowie das Fuß- und Radwegenetz fördern eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität.

1.4 Hinweis zum Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH)

Am 01.09.2021 ist der länderübergreifende Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH) in Kraft getreten. Der neue BRPH hat das Ziel, länderübergreifend die von Starkregen und Hochwasser ausgehenden Gefahren zu verringern. Von besonderer Bedeutung sind die Sicherung und Rückgewinnung natürlicher Überschwemmungsflächen, die Risikovorsorge in potenziell überflutungsgefährdeten Bereichen (z.B. hinter Deichen) und der Rückhalt des Was-

sers in der Fläche des gesamten Einzugsgebiets. Der Plan soll das Wasserrecht unterstützen und ergänzen und dient dazu, den Hochwasserschutz u.a. durch vorausschauende Planung zu verbessern.

Die Ziele des BRPH sind im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung gem. § 1 Abs. 4 BauGB zu beachten. Auch vor Inkrafttreten des BRPH waren die Belange des Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden gem. § 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB, bei der Aufstellung der Bauleitpläne grundsätzlich zu berücksichtigen. Eine - wie nun mit den Zielen und Grundsätzen des BRPH vorgesehene - allgemeine Prüfpflicht der Belange des Hochwasserschutzes geht über § 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB hinaus. § 1 Abs. 4 BauGB verpflichtet, die im BRPH festgelegten Ziele zu beachten. Die Grundsätze sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Insbesondere sind folgende Ziele für den Bebauungsplan zu beachten bzw. berücksichtigen:

Ziel I.1.1: Allgemeines: Hochwasserrisikomanagement

- Ziel I.2.1: Allgemeines: Klimawandel und -anpassung

Hochwasserrisikomanagement – Ziel I.1.1:

Das Plangebiet und sein Umfeld befindet sich gem. Kommunensteckbrief Münster¹, der im Rahmen der Hochwasserrisikomanagementplanung NRW erstellt wurde, nicht im Einflussgebiet eines Risikogewässers. Ein Hochwasser- und Überschwemmungsrisiko besteht demnach nicht.

Eine Überprüfung der Starkregengefahrenkarte der Stadt Münster² zeigt, dass südliche und östliche Bereiche sowie die Flächen zentral im Plangebiet, die sich bis zur Schillerstraße erstrecken, sowohl bei einem seltenen (30-jährliches Ereignis, hN = 37-40 mm/h) als auch bei einem außergewöhnlichen Ereignis (100-jährliches Ereignis, hN = 44-48 mm/h) und einem extremen Ereignis (hN = 90 mm/h) Überschwemmungen entstehen können. In den Randbereichen im Süden und Osten des Plangebietes weisen diese im Falle eines extremen Ereignisses in kleineren Teilflächen Höhen bis 1,0 m auf, im zentralen Bereich werden Höhen über 1 m prognostiziert. Bei Starkregenereignissen, welche die Aufnahmekapazität der Kanalisation überschreiten, kommt es auch zu Überflutungen der Schillerstraße.

Die betroffenen Bereiche mit Überschwemmungen werden durch Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes gänzlich überplant, sodass sich die topographischen und entwässerungstechnischen Bedingungen ändern werden. Vorhandene Senken, wie zentral im Plangebiet auf der Brachfläche, werden zukünftig nicht mehr vorhanden sein.

Die geplanten Gebäude erhalten eine Flachdachbegrünung (s. Kapitel 6.6), die anfallendes Niederschlagswasser zurückhält und sich damit positiv (dämpfend) auf den Wasserabfluss auswirkt: Die örtliche Kanalisation wird durch verzögertes Einleiten des Niederschlags entlastet. Negative Auswirkungen durch Starkregenereignisse werden dadurch verringert.

Im Rahmen des Bebauungsplans wurde ein Entwässerungskonzept erarbeitet (s. Kapitel 6.5.1). Für das Plangebiet wurde nachgewiesen, dass der 100-jährliche Starkregen keinen Schaden anrichtet. Auch für ein außergewöhnliches Regenereignis wird aufgezeigt, dass keine größeren Schäden entstehen. Dazu sind die in im Konzept angenommenen Erdgeschosshöhen einzuhalten, um eine Überflutung bei Starkregen zu vermeiden.

¹ Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW: Hochwasserrisikomanagementplanung in NRW – Hochwasserrisiko und Maßnahmenplanung Münster. Dezember 2021.

² Stadt Münster (2024): Starkregen: Gefahrenkarte. Online unter:

<https://www.stadt-muenster.de/wasser/starkregengefahrenkarten> (zuletzt abgerufen am 21. Januar 2025).

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wird zudem ein Überflutungsnachweis für extreme Niederschläge für die Grundstücke gem. DIN 1986-100 erbracht.

Klimawandel und -anpassung – Ziel I.2.1

Der Geltungsbereich ist durch die ehemalige gewerbliche Nutzung und die fast vollständige Versiegelung durch Gebäude und Nebenanlagen, die anliegenden Straßenverkehrsflächen sowie den angrenzenden Siedlungsbereich stark vorgeprägt. Negative Auswirkungen des Klimawandels im Hinblick auf Hochwasserereignisse sind mit der Änderung der Art der baulichen Nutzung (Gewerbefläche zu Urbanem Gebiet) nicht zu erwarten. Durch die geplanten Maßnahmen (s. oben) kann eine Reduzierung des Abflusses von Oberflächenwasser herbeigeführt werden.

In Achtung der Einflüsse des Klimawandels – wie z. B. in Form von Starkregenereignissen und Hitzeperioden – sowie in Förderung einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung werden im Rahmen dieser Bebauungsplanänderung Festsetzungen zu Begrünung von Freiflächen und Flachdächern sowie zur Erzeugung und Nutzung solarer Strahlungsenergie getroffen.

2. Geltungsbereich

Das südöstlich der Innenstadt gelegene Plangebiet umfasst das Areal der ehemaligen Osmo-Hallen, die östlich daran angrenzende Bestandsbebauung, einen Teilabschnitt der Schillerstraße sowie südlich Flächen des Kanals bzw. des Stadthafen I. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 600 umfasst eine Fläche von ca. 7,5 ha und wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden/ Nordosten durch die Blockrandbebauung entlang der Schillerstraße,
- im Osten durch den Kanal,
- im Süden durch die an das Hafenbecken angrenzenden Nutzungen und Freiflächen und
- im Westen durch die bestehende Bebauung am Hafenweg bzw. den Bereich des Hafenmarktes.

Innerhalb des Plangebietes liegen die folgenden Flurstücke:

Gemarkung Münster,

Flur 147, Flurstücke 556, 557, 558, 559, teilw. aus 788, 790, 792, 800, 801, 802, 803, 844, 846, 903, 948, 949, 950, 952, 956, 957, 958, tlw. aus 964, tlw. aus 968, 970, 971, 972, 974, 975, 976 (Trafo), 977, 978, teilw. aus 984 (Schillerstraße);

Flur 148, Flurstücke 196, tlw. aus 421 (Hafenbecken), 642, tlw. aus 683;

Flur 149, Flurstück 96 (Kanalseitenweg im Osten);

Flur 150, Flurstück 274 (Kanalseitenweg im Osten).

3. Planungsrechtliche Situation

3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Münster stellt für das Plangebiet ein Gewerbegebiet und einen Feuerwehrstandort dar. Die beabsichtigte Planung lässt sich somit nicht aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickeln. Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 600 wird daher die 72. Änderung des Flächennutzungsplans mit dem Ziel der

Darstellung einer gemischten Baufläche durchgeführt. Zudem wird die Kita als Symbol aufgenommen.

Das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans wurde am 11.05.2016 durch den Rat der Stadt Münster eingeleitet.

3.2 Verbindliche Bauleitplanung, Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen

Die durch den Bebauungsplan Nr. 600 zu überplanenden Flächen liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“, rechtsverbindlich seit dem 01.09.2006. Für die Flächen im Geltungsbereich des B-Plan Nr. 600 setzt der Bebauungsplan Nr. 401 ein Gewerbegebiet (GE) mit einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 2,4 sowie eine maximale Viergeschossigkeit mit einer zulässigen Bauhöhe von bis zu 16,00 m bzw. entlang des Stadthafens I eine maximale Fünfgeschossigkeit mit einer zulässigen Bauhöhe von bis zu 19,00 m planungsrechtlich fest.

Westlich grenzt der am 08.07.2022 in Kraft getretene vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ an. In diesem Bereich besteht eine gemischt genutzte Bebauung, die neben Flächen für großflächigen Einzelhandel auch Flächen für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, Gastronomie sowie Kindergroßtagespflegestellen vorsieht. Zudem wurde eine Quartiersgarage mit öffentlich nutzbaren Stellplätzen realisiert.

Zur Umsetzung der Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ befindet sich derzeit mit dem Bebauungsplan Nr. 541 ein weiterer Bauleitplan im Verfahren. Der Bebauungsplan Nr. 541 „Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg“ umfasst die Flächen südlich des Stadthafens I zwischen Albersloher Weg und Dortmund-Ems-Kanal und nimmt eine Neustrukturierung der bestehenden und sich in Entwicklung bestehenden Gewerbeflächen vor. Parallel wird die 42. Änderung des Flächennutzungsplans durchgeführt.

Zudem hat der Rat der Stadt Münster für Flächen östlich des Dortmund-Ems-Kanals die Einleitung der Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 642 „Albersloher Weg / Dortmund-Ems-Kanal / Lütkenbecker Weg / Umgehungsstraße B 51“ sowie zur 130. Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen, die im Parallelverfahren durchgeführt werden sollen.

Ergänzend hat der Rat der Stadt Münster am 26.08.2020 die Einleitung vorbereitender Untersuchungen zur Durchführung Städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen nach den § 165 - 171 des Baugesetzbuchs (BauGB) für den Bereich südlich des Dortmund-Ems-Kanals und beiderseits des Albersloher Wegs beschlossen.

Die Umsetzung der für das Plangebiet festgelegten Entwicklung eines Urbanen Gebietes mit Nutzungsmischungen aus Wohnen, Büro, Dienstleistung, Hotel, Kultur, Gastronomie und Kita ist im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 401 nicht möglich, so dass eine Änderung des bestehenden Planungsrechts erforderlich wird.

3.3 Sonstige Satzungen, Verordnungen, rechtliche Vorgaben

Denkmalschutz

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Baudenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW.

Grünordnung

Gemäß Grünordnung der Stadt Münster, „Teilplan Freiraumkonzept“, wird das Plangebiet maßgeblich als „Siedlungsbereich“ dargestellt. Der östlich verlaufende Dortmund-Ems-Kanal (nicht das Hafenbecken) wird als „Systemüberlagernder Grünzug“ beurteilt. Für die Schillerstraße wird als Grünverbindung „Wichtige funktionale Vernetzungselemente“ angegeben. Das Zielkonzept „Naturraum“ sowie „Freizeit und Erholung“ setzt für das Plangebiet keine konkreten grünordnerischen Zielvorstellungen (Siedlungsfläche). Bei letzterem ist jedoch erneut die Schillerstraße als „Verbindung zwischen Freizeit und Erholungseinrichtungen“ gekennzeichnet.

Planfeststellung

Für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals fand 2007 ein Planfeststellungsverfahren statt. Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind einzelne Teilbereiche nachrichtlich dargestellt (Kanalseitenweg und Rampenfuß). Hier findet keine Überplanung statt.

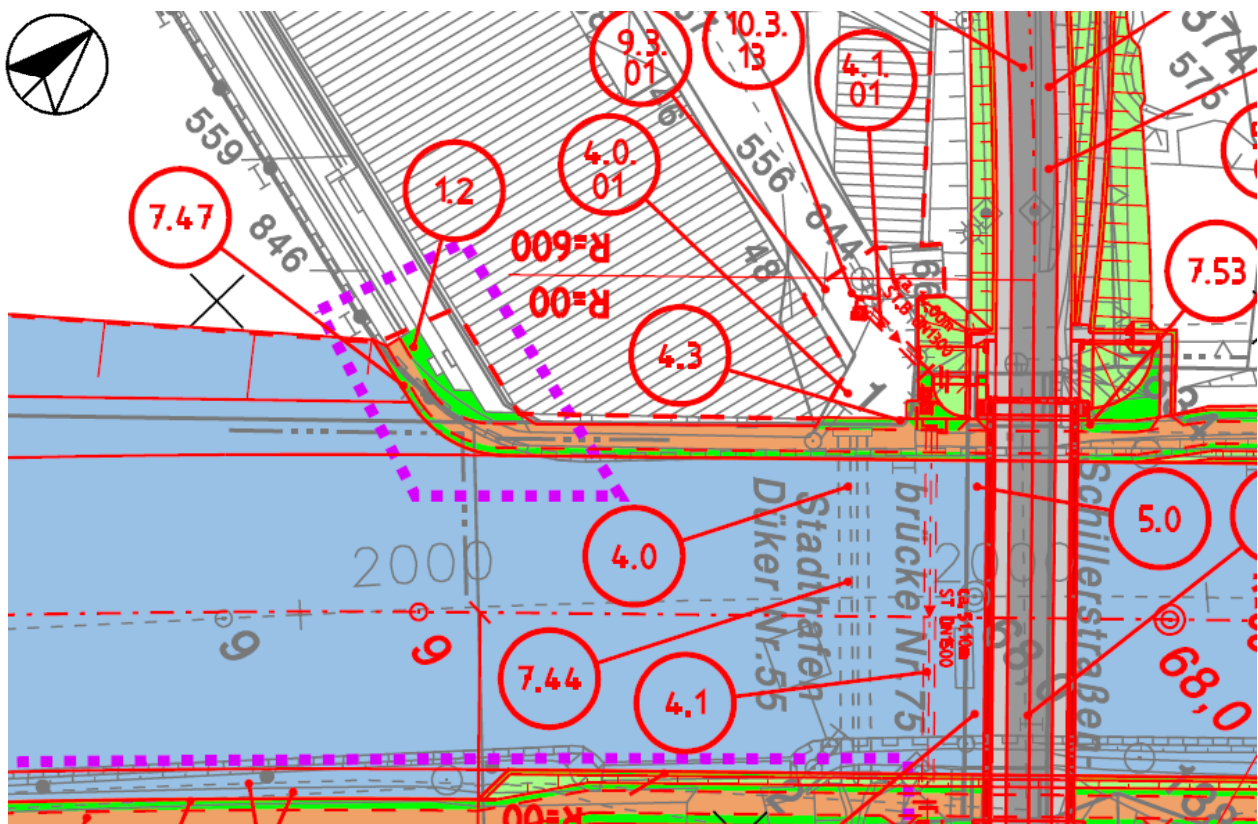


Abbildung 1: Ausschnitt Planfeststellungsbeschluss DEK Ausbau, ohne Maßstab (Quelle: WSA Rheine, 2007)

Teilflächen entlang der Schillerstraße, die sich östlich der Planstraße A befinden, stellen Flächen im Einwirkungsbereich des landschaftspflegerischen Begleitplans im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dar. Hierbei wird die vorgesehene südliche Baumreihe leicht angepasst. Aufgrund von Ein- und Ausfahrten des südlichen angrenzenden Grundstücks sind können hier einzelne Bäume nicht gemäß des landschaftspflegerischen Begleitplans gepflanzt werden. Die übrigen Bäume werden gemäß des landschaftspflegerischen Begleitplans als Pflanzgebote im Plan übernommen.

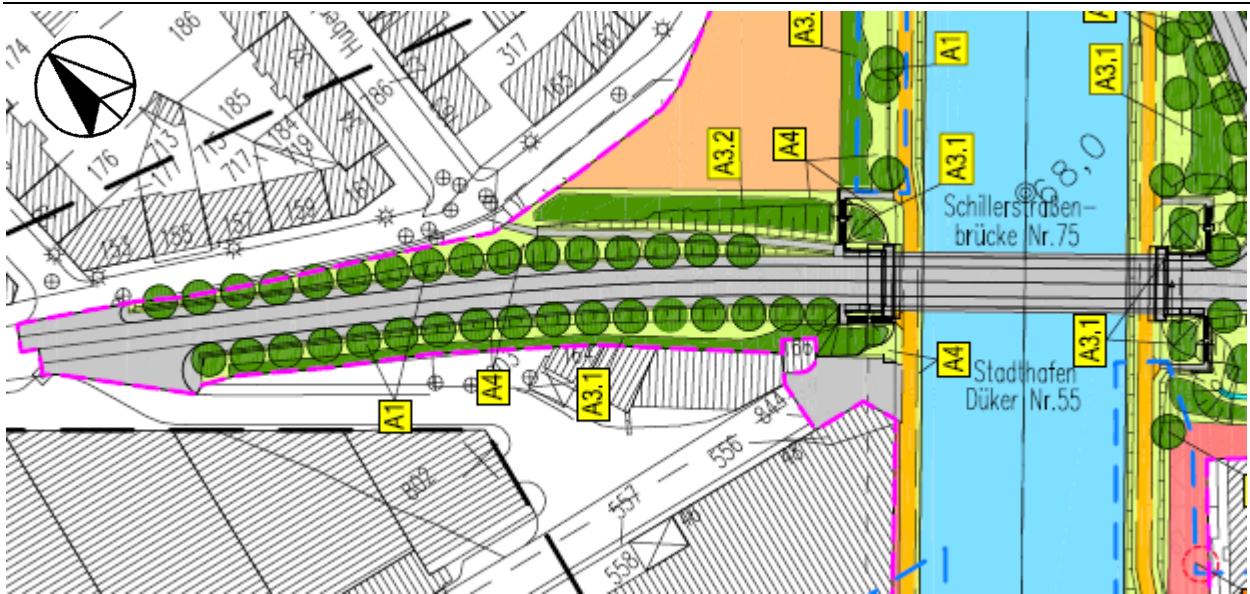


Abbildung 2: Ausschnitt landschaftspflegerischer Begleitplan zur Planfeststellung, ohne Maßstab (Quelle: WSA Rheine 2007)

4. Räumliche und strukturelle Situation

Das Plangebiet liegt südlich der Schillerstraße auf dem Areal der ehemaligen Osmo-Hallen im Stadtbezirk Hafen als Teil des Hansaviertels. In Vorbereitung für die geplante Neubebauung wurden die ehemaligen Gewerbebauten mit in weiten Teilen großmaßstäblichen Hallen und baulichen Anlagen inzwischen vollständig rückgebaut. Auf diesem Bereich befindet sich derzeit eine Brachfläche. Das östliche Plangebiet ist durch ehemalige Speichergebäude geprägt, welche ab 1997 zu Bürogebäuden mit Gastronomie umgebaut wurden. Die Speichergruppe besteht aus dem siebengeschossigen ursprünglichen Getreide-Hochspeicher von 1936 und den in den 50er und 60er Jahren realisierten ein- bis sechsgeschossigen Anbauten. Nördlich angrenzend bestehen Parkplätze.

Die Erschließung der Flächen erfolgt über den Hafenweg, der auf einer Ost-West-Achse durch das Plangebiet verläuft und im nordöstlichen Plangebiet an die Schillerstraße anbindet.

Nördlich und nordwestlich an der Schillerstraße grenzt eine drei- bis viergeschossige Blockrandbebauung mit Wohnnutzungen an den Geltungsbereich. Westlich befindet sich das Stadtbereichszentrum Hansaring/ Osmo – u.a. mit einem Lebensmittelvollsortimenter, einem Lebensmitteldiscounter und einen Drogeriefachmarkt –, welches eine Versorgungsfunktion für das gesamte Hafenquartier und sein Umfeld erfüllt. An das Plangebiet grenzt im Nordwesten die Anlieferzone des Lebensmittelvollsortimenters sowie westlich der Parkplatz und der sog. „Pocket-park“ an. Südlich des Hafenweges schließt Bestandsbebauung mit gewerblichen Nutzungen an. Südlich und östlich des Plangebietes liegen die Wasserflächen des Stadthafen I bzw. des Kanals.

Im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes ist eine Vielzahl an Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten vorhanden. Neben den vorgenannten Angeboten an (Lebensmittel-)Einzelhändlern befinden sich am Hansaring ein weiterer Lebensmittelvollsortimenter, ein Lebensmitteldiscounter und mehrere kleinteilige Laden- und Büronutzungen.

Südwestlich an das Plangebiet grenzt der Kreativkai mit den dort in den letzten Jahrzehnten entstandenen Büro- und Gastronomieflächen an. Neben vier- bis fünfgeschossigen Neubauten nehmen die drei- bis siebengeschossigen ehemaligen Speicher-, Lager- und Verwaltungsgebäude der früheren Hafennutzungen heute Gastronomie-, Veranstaltungs- sowie Büro- und Dienstleistungsnutzungen auf. Als abwechslungsreiches Gesamtensemble prägen die historischen und modernen Architekturen als durchlaufende Raumkante den nördlichen Bereich des Hafenbeckens.

Mit Umsiedlung eines Gefahrgutlagers im Jahr 2016/ 2017 konnte die Weiterentwicklung des Hafenareals fortschreiten. Südlich des Stadthafens I ergänzend zunehmend Neubauten das gewerblich-industrielle Erscheinungsbild. Insgesamt sollen die Flächen südlich des Stadthafen I nicht-störenden Gewerbebetrieben, Büronutzungen sowie Kunst- und Kultureinrichtungen vorbehalten sein.

5. Planungsziele

Zielsetzung des Bebauungsplans ist es, den Bereich zwischen Schillerstraße und Stadthafen I in dieser innerstädtischen Lage neu zu ordnen und die Entwicklung entsprechend der Ziele des Masterplans zu steuern: Es sollen die planungsrechtlichen Grundlagen für die Entwicklung eines qualitätsvollen, durchmischten sowie nachhaltigen und grünen Stadtquartiers auf dem ehemaligen Osmo-Areal geschaffen werden. Die bestehenden Gebäude im Osten des Plangebietes, die durch Büro-, Dienstleistungsnutzungen und Gastronomie geprägt sind, sollen in die Planung integriert werden.

Das Plangebiet setzt sich aus vier einzelnen Urbanen Gebieten zusammen (MU₁, MU₂, MU₃ und MU₄), die das nördlich angrenzende Wohnquartier Herz-Jesu mit dem Kreativkai am Stadthafenbecken im Südosten verbinden. Aufgrund der besonderen hochwertigen innerstädtischen Lage am Stadthafen wurde in Vorbereitung auf den Bebauungsplan in Zusammenarbeit mit den Grundstückseigentümern und Architekten ein konkretes städtebauliches Konzept erarbeitet, dessen Umsetzung im Zuge dieses Bebauungsplanes planungsrechtlich gesichert werden soll. Daher werden im Bebauungsplan räumlich differenzierte Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung getroffen (s. Kapitel 6). Ergänzend wird ein städtebaulicher Vertrag mit den Grundstückseigentümern geschlossen, der die Qualitäten der Projekte sowie der verbindenden Freiräume und Erschließungsanlagen sichert.

Mit der Aufstellung dieses Bebauungsplans sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umnutzung des bisher gewerblich genutzten Areals geschaffen werden.

5.1 Städtebauliche Konzeption

Das städtebauliche Konzept definiert eine klare Anordnung der Gebäude, der Erschließungsflächen sowie der öffentlichen bzw. halböffentlichen Bereiche und Freiflächen und wird über entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert (s. Kapitel 6).

Insgesamt ist eine der innerstädtischen Lage angemessene bauliche Dichte geplant. Die städtebauliche Qualität des Quartiers soll durch eine hochwertige Architektur, eine weitestgehend autofreie Erschließung und qualitativ hochwertige Grün- und Freiflächen gewährleistet werden. Mit der Entwicklung sollen positive Impulse für das gesamte Hafenviertel einhergehen.

Während der überwiegende Teil der geplanten Gebäude vier bis sechs Geschosse erhalten soll, werden städtebauliche Akzente durch einzelne Hochpunkte am Kreativkai und im östlichen Plangebiet gesetzt: Am Kreativkai ist ein Baukörper mit 14 Geschossen sowie ein weiterer mit neun Geschossen geplant. Ergänzt werden diese im östlichen Plangebiet durch einen Solitär mit bis zu 16 Geschossen als städtebaulich architektonischer Auftakt in das Quartier.

Die Dachflächen der geplanten Gebäude werden extensiv begrünt. Dies wirkt sich positiv auf das Kleinklima, den Wasserabfluss sowie die Freiraumqualität der Bewohner aus. Zudem werden die grünen Dachflächen mit Photovoltaikanlagen kombiniert.

Das Konzept stellt eine konzertierte Quartiersentwicklung dar, die vernetzungsfunktional, freiräumlich und verkehrsfunktional zusammenhängt, zusammenwirkt und eine Einheit schafft.

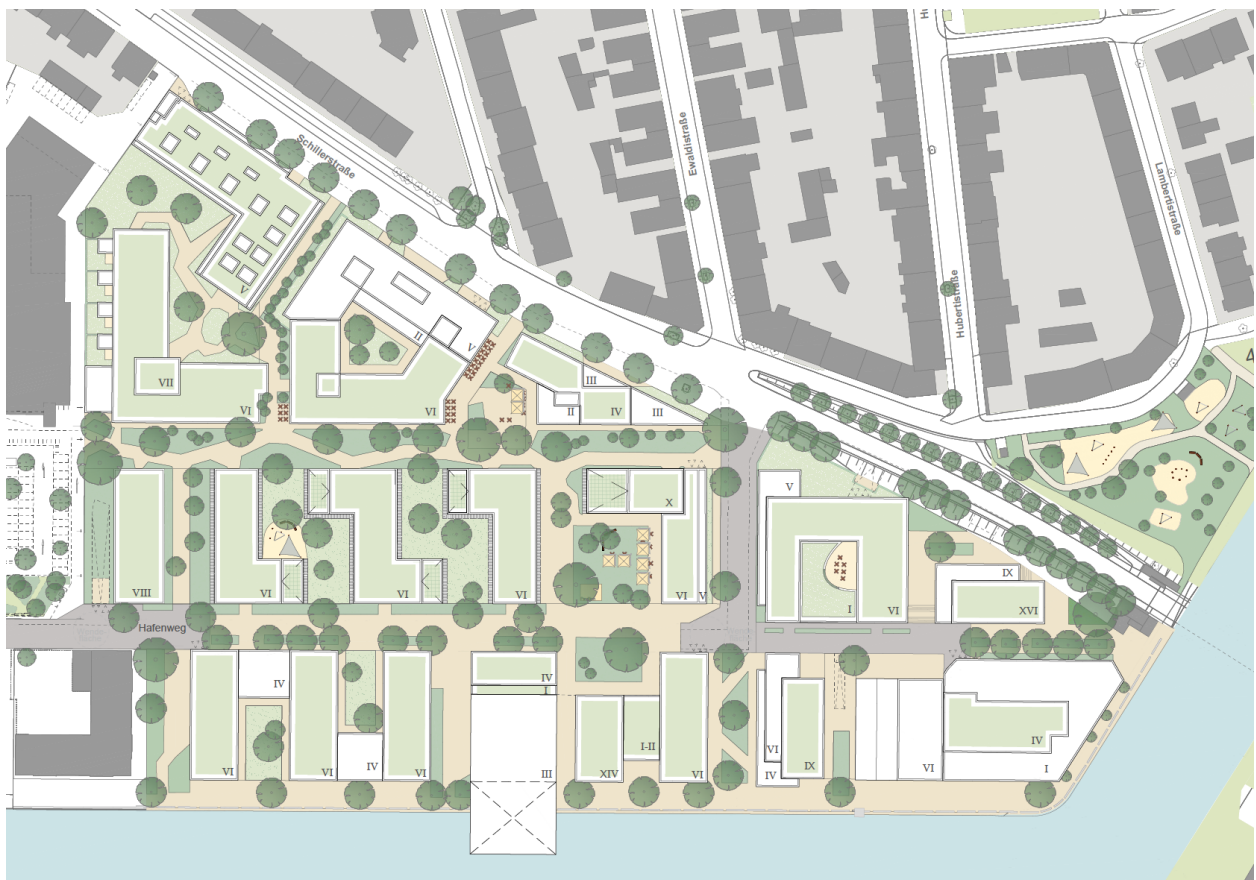


Abbildung 3: Städtebauliches Konzept, ohne Maßstab (Quelle: Stadt Münster, November 2025)

5.2 Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept sieht eine Mischung aus Wohnen, Büros, Dienstleistungen, Gastronomie, Hotellerie und Kultur vor. Zudem ist eine Kita mit vier Gruppen im westlichen Teil des Quartiers im MU₄ geplant.

Im Plangebiet sollen ca. 750 bis 800 neue Wohneinheiten für unterschiedliche Nachfragegruppen entstehen, die sich auf das gesamte Plangebiet verteilen. Die Planung dient damit u.a. der Deckung der starken Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum. Entsprechend der politischen Beschlusslage der Stadt Münster sollen mindestens 30 % dieser Wohneinheiten öffentlich geförderte Wohnungen werden (s. Kapitel 5.5). Insgesamt wird ein breites Angebot verschiedener Wohnungsgrößen und -typen bereitgestellt (z.B. für Studenten und Familien). Um

die Realisierung des dringend benötigten Wohnraums planungsrechtlich zu sichern, werden auf Ebene des Bebauungsplans für die einzelnen Baufelder differenzierte Festsetzungen von Mindestanteilen für Wohnnutzungen aufgenommen (s. Kapitel 6.2.1).

Die Wohnnutzungen sollen entlang des Kreativkais und der Schillerstraße durch Büro- und Dienstleistungsnutzungen, Gastronomie und Hotels ergänzt werden. Der bauliche Bestand im Osten des Plangebietes, der derzeit durch Büro- und Dienstleistungsnutzungen sowie eine Gastronomie geprägt ist, wird in das städtebauliche Konzept eingebunden.

Zusätzlich zu dem im östlichen Plangebiet vorhandenen Bestand (ca. 11.000 qm BGF) sollen insgesamt ca. 119.000 qm BGF realisiert werden.

5.3 Erschließungskonzept

Die Erschließung des neuen Quartiers erfolgt von Norden über die Schillerstraße, die als Fahrradstraße klassifiziert ist, und die Verlängerung der Ewaldstraße (Planstraße A) sowie aus Richtung Westen über den Hafenweg. Eine Durchfahrt vom Hafenweg zur Schillerstraße wird für den Kfz-Verkehr künftig nicht (mehr) möglich sein. Im Bereich des Hafenwegs soll eine Fußgängerzone (Radfahrer frei) eingerichtet werden. Motorisierter Verkehr wird auf Rettungs-, Müll- und Lieferverkehre (zeitlich beschränkt) reduziert. Im westlichen Eingangsbereich des Quartiers ist daher am Hafenweg eine Wendeanlage für alle sonstigen Fahrzeuge vorgesehen.

Die öffentlichen Erschließungsflächen werden durch private Verkehrsflächen (z.B. Ost-West-Achse nördlich parallel zum Hafenweg) sowie mehrere Nord-Süd-Verbindungen und die Wegeführung entlang des Hafenbeckens ergänzt, die dem Fuß- bzw. dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sind. Diese Wege sind auch für die Öffentlichkeit nutzbar, was durch die Festsetzung von Geh- und Radfahrrechte im Bebauungsplan entsprechend gesichert wird (s. Kapitel 6.4.1).

In allen Erschließungsflächen werden begrünte Flächen integriert, die sich positiv auf die Aufenthaltsqualität und die städtebauliche Gestaltung dieser Räume, das Kleinklima und die Regenwasserrückhaltung auswirken.

Der motorisierte Verkehr wird in den Randbereichen sowie über die Planstraße A in Tiefgaragen geführt, oberirdische Stellplätze sind – mit Ausnahme von acht bestehenden Stellplätzen im Bereich der Bestandsgebäude im MU₁ – nicht vorgesehen, so dass das Quartier weitestgehend autofrei gestaltet werden kann. Damit besteht die Möglichkeit zur Schaffung attraktiver öffentlicher bzw. öffentlich nutzbarer Aufenthalts-, Frei- und Spielräume. Diese sollen mit einem hohen Grünanteil gestaltet werden. Eine von Garagen und Stellplätzen ausgehende Störwirkung auf die öffentlichen und privaten Freiräume wird vermieden.

Der Stellplatznachweis ist gemäß der Stellplatzsatzung der Stadt Münster (Stadt Münster, 01.01.2020) im Rahmen der jeweiligen Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

Die Unterbringung der vorgesehenen Fahrradstellplätze ist ebenfalls größtenteils in Tiefgaragen vorgesehen. Ergänzt werden diese durch oberirdische Fahrradabstellanlagen.

Städtebaulich soll mit der Entwicklung des Plangebietes eine Verbesserung der Durchwegung des ehemals abgeschlossenen Hafenareals insbesondere durch Fuß- und Radwege erwirkt werden und damit die Vernetzung mit den umgebenden Stadtquartieren gestärkt werden. So werden über das Plangebiet neue durchgehende Verbindungen von der Schillerstraße bis zum Hafenbeckenhergestellt und planungsrechtlich gesichert.

Das Plangebiet ist in fußläufiger Entfernung an den Stadtbusverkehr angeschlossen. Je nach Lage im Plangebiet ist die Haltestelle „Emdener Straße“ (am Hansaring), welche mit einem 20-Minuten-Takt über die Ringbuslinien 33 und 34 angedient wird, in ca. 250 bis 550 m Fußweg erreichbar. Die Haltestellen „Hansa-Berufskolleg“ und „Sophienstraße“ an der Wolbecker Straße, an denen verschiedene Buslinien wie die Linien 11, 14, R22 und R33 im 10-Minutentakt zum Hauptbahnhof Münster anbinden, befindet sich in einer Entfernung von 300 bis 550 m.

5.4 Grün- und Freiraumkonzept

Aufgrund der urbanen Struktur des Quartiers mit einer hohen städtebaulichen Dichte kommt der Umsetzung einer qualitätsvollen Freiflächengestaltung ein besonderes Augenmerk zu. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde daher ein ganzheitliches Freiflächenkonzept erarbeitet, welches Aussagen zur Funktion und Gestaltung der Frei- und Erschließungsflächen (öffentliche und private Straßenverkehrsflächen) trifft. Ziel ist die Sicherstellung einer hohen Aufenthaltsqualität und die Schaffung hochwertiger Grünstrukturen. Die Umsetzung dieser Konzeption erfolgt teils über Festsetzungen im Bebauungsplan (z.B. Festsetzung von anzupflanzenden Bäumen, s. Kapitel 6.6) und teils über Verpflichtungen, die über den städtebaulichen Vertrag gesichert sind (s. oben). Die Vertragspartner verpflichten sich, die hohe Freiraumqualität des Quartiers langfristig zu erhalten und einen besonderen Schwerpunkt auf die dauerhafte Gestaltqualität, die dauerhafte Pflege und den dauerhaften Erhalt der zu realisierenden Grünstrukturen auf ihren privaten Flächen zu legen.

Die versiegelten Erschließungsflächen im Plangebiet sollen möglichst geringgehalten werden. Ziel ist die Entwicklung von vielfältig nutzbaren Grün- und Freiflächen sowohl im Bereich der öffentlichen Erschließungsflächen als auch im Bereich der nicht überbauten privaten Grundstücksflächen. Ergänzt werden diese durch Dach- und Fassadenbegrünung.

Die autofreien Erschließungsbereiche stellen einen wesentlichen Baustein des Freiflächenkonzeptes dar. Neben der Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs können diese auch als Grün- und Spielfläche und attraktiver Aufenthaltsbereich (z.B. auch für Gastronomie) genutzt werden. Zudem sollen die Grünflächen auch für die Rückhaltung des Niederschlagswassers genutzt werden (wassersensible Straßenraumgestaltung).

Ergänzend werden im Plangebiet in zentraler Lage zwei öffentlich zugängliche Quartiersplätze realisiert, die sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen und zum Verweilen einladen.

Um den bauordnungsrechtlich erforderlichen Spielbedarf zu decken, sind jeweils kleinere Spielbereiche auf privaten Grundstücksflächen angrenzend an die durch Wohnen geprägten Bereiche vorgesehen. Ergänzt werden diese durch weitere Spielangebote in den autofreien und grünen Erschließungsflächen und durch den bestehenden öffentlichen Spielplatz, der unmittelbar nordöstlich der Schillerstraße in fußläufiger Entfernung liegt. Da der Bedarf an öffentlichen Spielflächen, die sich aus dem Quartier ergeben nicht innerhalb des Plangebiets dargestellt werden kann, wird im städtebaulichen Vertrag ein entsprechender Ablösebetrag verankert. Diese Kompensation soll verwendet werden, um quartiersnah Spiel- und Bewegungsangebote zu intensivieren.

Durch die intensive Durchgrünung des Quartiers wird im Kontrast zu der vorherigen vollflächigen Versiegelung des Plangebietes durch Gewerbehallen zukünftig eine stadtklimatische Aufwertung erfolgen.

Die bestehende Uferpromenade wird im Rahmen der Planung weitergeführt und orientiert sich in der Gestaltung an den westlich angrenzenden Bereichen des Kreativkais. Ergänzt wird diese durch einzelne Baumpflanzungen, die den Uferbereich gestalterisch aufwerten und im Sommer für eine Verschattung sorgen.

5.5 Stadträumliche und stadtstrukturelle Zielsetzungen

Die Umsetzung des Nutzungskonzeptes schafft neben den gewerblich nutzbaren Flächen insbesondere dringend benötigten Wohnraum. In Münster besteht seit Jahren ein hoher und kontinuierlich steigender Wohnungsbedarf. Die Entwicklung des Plangebietes kann dieses Defizit verringern und damit einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den wohnungs- und stadtentwicklungspolitischen Zielen näher zu kommen. Das Plangebiet ist Teil des aktuellen Baulandprogramms der Stadt Münster (Bezeichnung „431-02: Mitte-Stadthafen Nord“). Mit dem Baulandprogramm werden diejenigen Flächen für eine Entwicklung zur Baureife ausgewählt, mit denen die wohnungs- und stadtpolitischen Ziele am besten erreicht werden können³.

Mit der Entwicklung einer innerstädtischen ehemals gewerblich genutzten Fläche leistet die Planung zudem ein Beitrag zur flächen- und ressourcenschonenden Siedlungsentwicklung und damit zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden: Das Plangebiet wird umgenutzt, belebt und weist eine hohe Dichte auf. Um die Inanspruchnahme bisher baulich nicht genutzter Freiflächen im Sinne des Bodenschutzgebotes gemäß § 1a Abs. 2 BauGB zu minimieren, hat der Rat der Stadt Münster festgelegt, dass mindestens die Hälfte der Neubauwohnungen im Innenbereich errichtet werden sollen. Diesem Ziel wird durch die Planung entsprochen.

Vor dem Hintergrund des übergeordneten städtischen Ziels der Klimaneutralität und Klimaresilienz bis 2030 ist es weiteres Ziel der Planung, die Belange von Klimaschutz und Klimaanpassung durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan verbindlich zu berücksichtigen. Grundlage hierfür bildet der vom Rat der Stadt Münster beschlossene „Leitfaden klimagerechte Bauleitplanung Münster“⁴. In den Bebauungsplan werden u.a. Festsetzungen zur Dachbegrünung und Photovoltaikanlagen sowie zur Bepflanzung von Freiflächen und zu Einzelbäumen aufgenommen.

Die Zielaussagen des am 02.04.2014 durch den Rat der Stadt Münster beschlossenen Modells der sozialgerechten Bodennutzung in Münster⁵ werden mit Umsetzung des Planvorhabens ebenfalls umgesetzt. Geleitet von den städtischen Zielsetzungen einer sozialen Bodennutzung werden im Rahmen der Planung 30 % des entstehenden Nettowohnraums entsprechend den Anforderungen des geförderten Wohnungsbaus errichtet. Weitere 30 % werden förderfähig errichtet.

³ Stadt Münster: Fortschreibung des Baulandprogramms 2024-2032 (Ratsbeschluss vom 11.09.2024), online unter: <https://www.stadt-muenster.de/stadtplanung/baulandentwicklung/baulandprogramm> (zuletzt abgerufen am 10.12.2024)

⁴ Stadt Münster, Leitfaden – Klimagerechte Bauleitplanung Münster – Version 1.0, Ratsbeschluss 10.05.2023

⁵ Stadt Münster, Sozialgerechte Bodennutzung in Münster, SoBo Münster, Ratsbeschluss vom 02.04.2014

6. Inhalte des Bebauungsplans

6.1 Grundzüge der Planung

Entsprechend den vorgenannten Planungszielen werden die Grundzüge der Planung insbesondere gebildet durch:

- die Festsetzung der Art der baulichen Nutzung als Urbanes Gebiet (MU),
- die Festsetzung der Wohnanteile gem. § 6a Abs. 4 BauNVO,
- die Festsetzung der maximal zulässigen Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ),
- die Festsetzung der maximalen Höhe der baulichen Anlagen und die Geschossigkeit,
- die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen und
- die Festsetzung von öffentlichen und privaten Straßenverkehrsflächen.

Die im Folgenden aufgezeigten Inhalte zur planungsrechtlichen Sicherung des Nutzungskonzeptes und des städtebaulich architektonischen Konzeptes sowie die Inhalte zur Sicherung einer verträglichen Einpassung des Planvorhabens in die bestehende Stadtstruktur werden in Form von Festsetzungen und Hinweisen in den Bebauungsplan aufgenommen.

6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung

6.2.1 Art der baulichen Nutzung

Im Plangebiet werden als Art der baulichen Nutzung Urbane Gebiete (MU) gem. § 6a BauNVO festgesetzt. Damit wird entsprechend dem geplanten Nutzungskonzept eine Mischung aus Wohnen, Dienstleistungen, Büros, Hotels, Gastronomie, Ladenlokalen und weiteren nicht störenden Gewerbebetrieben sowie sozialen und kulturellen Einrichtungen ermöglicht. Das Plangebiet wird dabei als eine Einheit gesehen (MU₁ bis MU₄), die insgesamt die Nutzungsstruktur eines Urbanen Gebietes aufweist. Einzelne Gebäude bzw. Baufelder können daher auch ohne Nutzungsmischung realisiert werden. In einem Urbanen Gebiet muss die Nutzungsmischung nicht gleichgewichtig sein, sodass eine Flexibilität im Rahmen der Umsetzung gegeben ist.

Die mit MU₁ gekennzeichneten Bereiche befinden sich im Südosten des Plangebietes und umfassen die Flächen zwischen Schillerstraße, Planstraße A und Hafenbecken. Westlich daran anschließend liegt der mit MU₂ gekennzeichnete Bereich ebenfalls direkt am Hafenbecken. Nördlich des Hafenweges im Osten begrenzt durch die Planstraße A befinden sich die mit MU₃ gekennzeichneten Flächen. Den nördlichen Abschluss zur Schillerstraße bildet der mit MU₄ gekennzeichnete Bereich.

Ergänzend wird gem. § 6a Abs. 4 Nr. 3 BauNVO im Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert, dass in den Urbanen Gebieten der in der Planzeichnung für die einzelnen Teilflächen jeweils festgesetzte Mindestanteil der zulässigen Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden ist, um einen gewissen Anteil der Flächen für dringend benötigten Wohnraum sicherzustellen. Der Anteil der Wohnnutzungen variiert in den einzelnen Teilbereichen des Plangebiets. Der Wohnanteil ist entsprechend der geplanten Nutzungsstruktur und dem angrenzenden Umfeld in den nördlichen Bereichen des Plangebietes im Anschluss an die bestehende Wohnbebauung an der Schillerstraße höher (50% und 75 %) als im südlichen Bereich entlang des Kreativkais (25 %), der bisher maßgeblich durch Gastronomie und Gewerbe geprägt ist. Für den Teilbereich des MU₁, der entlang des Kreativkais verläuft, ist ein Mindestanteil Wohnen von 10% fest-

gesetzt, da hier das gewerblich genutzte Bestandsgebäude mit inbegriffen ist. Für den nördlichen Teil des MU₁ ist der Wohnanteil dafür mit 30% etwas höher festgesetzt. Die beiden Teilflächen der mit MU₁ gekennzeichneten Flächen sind trotz der Unterteilung durch eine private Straßenverkehrsfläche hinsichtlich der Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung als eine Einheit zu betrachten.

Da entlang des Hafenbeckens in Fortsetzung der westlichen Nutzungen der Schwerpunkt auf Gastronomie, Dienstleistungen, Hotel und Gewerbe liegen soll wird ergänzend festgesetzt, dass in den betroffenen Bereichen (MU₁, MU₁* und MU₂) eine Wohnnutzung im Erdgeschoss nicht zulässig ist (§ 9 Abs. 3 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 7 BauNVO). Gleiches gilt für die Erdgeschoßsebene, die im Bereich der als MU₃ gekennzeichneten Flächen an die öffentliche Verkehrsfläche „Planstraße A“ grenzt (§ 6a Abs. 4 Nr. 1 BauNVO).

In den Urbanen Gebieten sind Einzelhandelsbetriebe (§ 6a Abs. 2 Nr. 3 BauNVO) mit zentrenrelevantem sowie zentren- und nahversorgungsrelevantem Kernsortiment gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster („Münsteraner Liste“, s. Planzeichnung) unzulässig (§ 1 Abs. 5 und 9 BauNVO), um negativen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche und Nahversorgungszentren auszuschließen. Einzelhandelsbetriebe mit „nicht zentrenrelevanten Sortimenten“ sind demnach zulässig.

Ergänzend sind im Urbanen Gebiet sonstige Gewerbebetriebe, die ausschließlich oder überwiegend gewerblich betriebenen sexuellen Dienstleistungen und Darbietungen dienen (z.B. Bordelle und bordellartige Betriebe), ebenso unzulässig, wie die Ausnahmen gem. § 6a Abs. 3 BauNVO (Vergnügungsstätten, soweit sie nicht wegen ihrer Zweckbestimmung oder ihres Umfangs nur in Kerngebieten allgemein zulässig sind, Tankstellen). Diese Nutzungen sind mit den Planungszielen nicht zu vereinbaren und an dieser Stelle städtebaulich nicht erwünscht. Damit sollen Nutzungskonflikte mit den geplanten und angrenzenden Wohnnutzungen vermieden werden.

Mit der Festsetzung eines Urbanen Gebietes (MU) wird die im südlichen MU₁ vorhandene Vergnügungsstätte, die eine Größe von ca. 550 m² aufweist, planungsrechtlich unzulässig, da diese auf Grund ihres Umfangs nur in Kerngebieten (gem. § 7 BauNVO) allgemein zulässig ist. Da die bestehende Eventlocation jedoch seit vielen Jahren am Standort fest etabliert ist und weiterhin bestehen soll, wird im Bebauungsplan gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO eine bestandssichernde Festsetzung aufgenommen, die die vorhandene Nutzungsstruktur berücksichtigt. Es wird daher festgesetzt, dass im MU₁* Änderungen und Erneuerungen der genehmigten Vergnügungsstätte weiterhin zulässig sind. Der Bereich ist in der Planzeichnung eindeutig abgegrenzt. Damit sind Änderungen der bestehenden baulichen Anlage (Veränderung der äußeren Gestalt oder des Innern der Anlage) und Erneuerungen (Beseitigung der vorhandenen Anlage und anschließende Neuerrichtung an gleicher Stelle) der Vergnügungsstätte im Rahmen der genehmigten Nutzung allgemein zulässig und eine bauliche Umgestaltung des vorhandenen Betriebs damit im Rahmen dieser Festsetzung möglich. Mit der Festsetzung wird die vorhandene Nutzung planungsrechtlich gesichert. Die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes bleibt in seinen übrigen Teilen gewahrt. Im MU₁* gelten die Nutzungsschablone des MU₁ sowie alle sonstigen Festsetzungen zum MU₁.

Die gem. § 1 Abs. 10 BauNVO potenziell bestehende Möglichkeit, eine Erweiterung des Betriebes zuzulassen, wird nicht Bestandteil der textlichen Festsetzung, da lediglich der faktische und genehmigte Bestand erhalten werden soll. Eine Vergrößerung der Location würde mit einer

Vergrößerung der Veranstaltungen, höheren Besucherzahlen und Schallimmissionen einhergehen, was im Rahmen der Umsetzung der Planungskonzeption – auch im Hinblick auf die im Umfeld heranrückende Wohnnutzung – nicht gewünscht ist.

Auch die gem. § 1 Abs. 10 BauNVO potenziell bestehende Möglichkeit, Nutzungsänderungen (Änderung der Zweckbestimmung) in die Festsetzung einzubeziehen, erfolgt nicht. Die „Fremdkörperfestsetzung“ soll lediglich der planungsrechtlichen Sicherung des faktischen Bestands dienen.

6.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird über die Festsetzung der maximal zulässigen Grundflächenzahl (GRZ), der Geschossflächenzahl (GFZ) sowie der zulässigen Zahl der Vollgeschosse und der zulässige Gebäudehöhe definiert. Um die städtebauliche Dichte des Quartiers verträglich zu steuern und insbesondere die Voraussetzungen für ein verdichtetes und qualitativ hochwertiges innerstädtisches Wohnquartier zu schaffen, trifft der Bebauungsplan differenzierte Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung.

Die Grundflächenzahl (GRZ) wird in den Bereichen, die nördlich des Hafenweges liegen und höhere Wohnanteile aufweisen, mit 0,6 festgesetzt. Entlang des Hafenbeckens (MU₁ und MU₂) wird im Sinne der wirtschaftlichen Ausnutzung der Grundstücke und des dort vorgesehenen höheren Anteils gewerblicher Nutzungen eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Im nördlichen Teil der mit MU₁ gekennzeichneten Flächen wird die Grundflächenzahl aufgrund der besonderen städtebaulichen Lage der Fläche als Auftakt des Quartiers am Kanal und der dort durch die umgebenden Straßenflächen (Schillerstraße, Planstraße A) eng umgrenzten Grundstücksflächen auf 0,9 erhöht.

Im Plangebiet ist eine Überschreitung der Grundflächenzahl (GRZ) durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO bis zu einer GRZ von 1,0 zulässig. Diese Überschreitung ist erforderlich, um die geplanten Tiefgaragen, in der die notwendige Anzahl an Stellplätzen untergebracht werden sollen, zu realisieren und die Unterbringung der Nebenanlagen (Müllsammelplätze, Fahrradabstellanlagen, etc.) sicherstellen zu können. Dies ermöglicht, dass das Plangebiet oberirdisch weitestgehend autofrei gestaltet werden kann und der Fuß- und Radverkehr eine deutliche Priorisierung erfährt.

Zur Minderung negativer Auswirkungen dieses hohen Versiegelungsgrades wird festgesetzt, dass die Dachflächen der Tiefgaragen zu begrünen sind (s. Kapitel 6.6). Dies wirkt sich abgesehen von der visuellen Aufwertung in städtebaulicher Hinsicht positiv auf das Kleinklima und den Wasserhaushalt aus (Verdunstung und Retention, s. Kapitel 6.5.1). Zudem wird über das Freiflächenkonzept, dessen Umsetzung sowohl planungsrechtlich als auch vertraglich verankert wird, eine umfassende Begrünung des Quartiers sichergestellt.

Vor diesem Hintergrund wird die Überschreitung der GRZ bis 1,0 in Abwägung mit dem städtebaulichen Ziel der Schaffung eines attraktiven urbanen Quartiers, das auch dem Wohnen dient und damit einen wichtigen Beitrag zur Schaffung des dringend benötigten Wohnraums in der Stadt Münster leistet, als verträglich eingestuft. Eine Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder nachteilige Umweltauswirkungen werden aufgrund der umfassenden Begrünungsmaßnahmen nicht erwartet.

Zur Steuerung und Begrenzung der städtebaulichen Dichte wird die Geschossflächenzahl im MU₂ mit 2,7, im MU₃ mit 3,0 und MU₄ mit 2,8 festgesetzt. Damit wird der Orientierungswert des

§ 17 BauNVO für die Geschossflächenzahl für urbane Gebiete übernommen bzw. eingehalten. Mit einer GFZ von 3,0 wird eine entsprechend der Lage angemessene Dichte ermöglicht.

Für das östliche Plangebiet (MU₁) werden davon abweichende GFZ-Werte festgesetzt. Zum einen weist die Bestandsbebauung im südlichen Teil des MU₁, die unverändert erhalten und planungsrechtlich gesichert werden soll, im Vergleich zu den geplanten Strukturen eine geringere Dichte auf. Zum anderen erzeugt der im nördlichen Teil des MU₁ geplante Solitär mit bis zu 16 Geschossen ein deutlich höheres Maß an Geschossfläche. Für das nördliche MU₁ wird daher eine GFZ von 5,1 festgesetzt. Negative Auswirkungen auf die umgebenden Strukturen werden dadurch nicht erwartet: Der geplante Hochpunkt weist einen Abstand von ca. 60 m zur Bestandsbebauung an der Schillerstraße auf. Im Rahmen eines Verschattungsgutachtens wurde festgestellt, dass die nördlich angrenzende Wohnbebauung jenseits der Schillerstraße trotz der Höhe des geplanten Gebäudes weiterhin eine ausreichende Besonnung erfährt (> 4 Stunden am Tag) (s. Kapitel 6.8).

Für das südliche MU₁ wird entsprechend der Bestandsbebauung und der geplanten baulichen Ergänzung im Westen eine GFZ von 3,2 festgesetzt.

Bei der Ermittlung der Geschossfläche sind auch die Geschossflächen von oberirdischen Geschossen, die kein Vollgeschoss i.S.d. § 2 Abs. 6 BauO NRW 2018 bilden, zu berücksichtigen. Damit wird sichergestellt, dass die Dichte der Bebauung auf das festgesetzte Maximum begrenzt ist.

Gemäß dem städtebaulichen Konzept, das im Rahmen der Aufstellung dieses Bebauungsplanes umgesetzt werden soll, variieren die Geschossigkeiten und Höhen je nach Lage im Plangebiet. Während ein Großteil der geplanten Gebäude in vier- bis sechsgeschossiger Bauweise errichtet werden soll und damit im Regelfall Höhen zwischen ca. 16 m (ca. 73,50 m ü. NHN) und ca. 23 m (ca. 80,50 m ü. NHN) aufweist, werden durch einzelne höhere Baukörper städtebauliche Akzente gesetzt: So sind zwei Solitärbauten als städtebauliche Hochpunkte mit 14 bzw. 16 Geschossen und Höhen von ca. 33 m bzw. ca. 50 m am Kreativkai und im östlichen Plangebiet südlich der Schillerstraße angrenzend an die Kanalbrücke geplant. Ergänzt werden diese durch zwei Hochpunkte zentral im Plangebiet mit acht Geschossen (Höhe ca. 26 m) zum Hafenmarkt hin sowie im Einfahrtsbereich des Plangebiets von der Schillerstraße mit zehn Geschossen (Höhe ca. 33 m).

Als städtebaulich/architektonische Reminiszenz an die früheren Osmo-Hallen ermöglicht der Bebauungsplan durch seine zeichnerischen Festsetzungen (überbaubare Fläche, Durchgang, lichte Höhe) im Bereich der Uferpromenade die Option der Errichtung eines über die Hafenpromenade und das Hafenbecken auskragenden Gebäudes.

Der bauliche Bestand im Osten des Plangebietes ist städtebaulich durch den ehemaligen Hochspeicher mit steilem Satteldach geprägt, der mit dieser Dachform ein Alleinstellungsmerkmal im Quartier darstellt und als architektonischer Zeitzeuge der historischen Entwicklung des Hafenareals erhalten bleibt. Östlich schließen an das ehemalige Speichergebäude ein- bis sechsgeschossige Anbauten mit Flachdächern an, die als solche mit ihrer Geschossigkeit im Bebauungsplan festgesetzt sind. Die Höhenfestsetzungen orientieren sich an dem Bestand, wobei für das sechsgeschossige Gebäude und den eingeschossigen Gebäudeteil auf Grund zukünftig geplanter Dachaufbauten (Dachterrasse, Dachbegrünung) die zulässige Höhe gegenüber dem Bestand um 1 m erhöht festgesetzt wird.

In der Planzeichnung ist die zulässige Höhe baulicher Anlagen als maximale Gebäudehöhe in Meter über Normalhöhen-Null im Deutschen Haupthöhennetz 2016 (DHHN2016) innerhalb der

überbaubaren Flächen festgesetzt. Unter Bezug auf die Geländehöhen (nachrichtlich in der Planzeichnung dargestellt in m ü. NHN) lassen sich die tatsächlichen Höhen ermitteln.

Bei baulichen Anlagen mit Flachdach ist als oberer Bezugspunkt der Gebäudehöhe die Oberkante der Attika des obersten Geschosses maßgebend. Bei baulichen Anlagen mit geneigtem Dach ist als oberer Bezugspunkt der Traufhöhe (TH) der äußere Schnittpunkt zwischen der Oberfläche der Außenwand und der Oberfläche der Dachhaut maßgebend und als oberer Bezugspunkt der Firsthöhe (FH) der oberste Schnittpunkt der gegenläufigen Dachflächen.

Um den allgemeinen technischen Erfordernissen der geplanten Nutzungen zu entsprechen, wird darüber hinaus festgesetzt, dass im Plangebiet eine Überschreitung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhe für technische, untergeordnete Bauteile – wie z. B. Erschließungstrepfen für die Dachflächen, Masten, Aufbauten für Aufzüge, Solaranlagen, Lüftungs- und Kühlaggregate (einschließlich Einhausung/ Verblendung) – bis zu einer Höhe von maximal 3,00 m zulässig ist, sofern diese um mindestens 3,00 m von den Außenwänden der Gebäude zurückversetzt angeordnet werden. Für aufgeständerte Solaranlagen bis 1,00 m Höhe genügt ein Abstand zur Außenwand von 1,00 m (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16 Abs. 6 BauNVO).

Mit den vorgenannten Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung wird die Einpassung der geplanten Gebäude in die Maßstäblichkeit der bestehenden Bebauungsstruktur entlang des Hafens in den Maßgaben einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sichergestellt. Die einzelnen vorgesehenen Solitärbauten und Hochpunkte ergänzen und akzentuieren das Quartier.

6.2.3 Überbaubare Grundstücksflächen, Bauweise

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden im Plangebiet durch Baugrenzen und Baulinien bestimmt. Damit wird ein Einfügen in das städtebauliche Umfeld gewährleistet und das konkrete städtebauliche Konzept (s. Kapitel 5.1) planungsrechtlich festgesetzt. Die überbaubaren Flächen werden entsprechend eng gefasst, um die Umsetzung der geplanten Kubaturen sicherzustellen.

Entlang des Stadthafens I und der Planstraße A werden Baulinien festgesetzt, um die Raumkanten städtebaulich zu sichern. Auch für den Hochpunkt im Baufeld MU₁ wird entlang des Hafenwegs eine Baulinie festgesetzt, um hier die städtebauliche Wirkung in der Achse sicherzustellen. Ansonsten werden Baugrenzen entsprechend den geplanten Gebäuden festgesetzt, teils mit Höhenstaffelungen. Neben den überbaubaren Flächen für oberirdische Gebäude werden diese durch Baugrenzen für die Tiefgaragen, d.h. für Untergeschosse, ergänzt.

Um entlang der Uferpromenade attraktive Außenbereiche schaffen zu können (z.B. für Gastronomie) wird zudem festgesetzt, dass im MU₁, MU₁* und MU₂ eine Überschreitung der überbaubaren Flächen bis zur privaten Verkehrsfläche entlang des Hafenbeckens durch Terrassen, Zuwegungen und Treppenanlagen zulässig ist.

Insgesamt ist über die Baugrenzen in Kombination mit Baulinien eine Einpassung der Gebäude innerhalb der geplanten Maßstäblichkeit und städtebaulichen Akzentuierungen in die bestehende Stadtstruktur sichergestellt.

Da mit diesem Bebauungsplan die Umsetzung des konkreten städtebaulichen Konzepts beabsichtigt ist und die Anordnung der Gebäude über die überbaubaren Flächen eng definiert ist, ist für einen Großteil des Plangebietes die Festsetzung einer Bauweise entbehrlich. Lediglich im MU₄ wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt: In Weiterführung der westlich angrenzenden Bebauungsstrukturen, für die in den rechtskräftigen Bebauungsplänen Nr. 401 und 609 eine geschlossene Bauweise festgesetzt ist, ist auch im westlichen Bereich des MU₄ eine grenz-

ständige Bebauung vorgesehen. Damit wird die geschlossene Straßenrandbebauung entlang der Schillerstraße fortgeführt.

6.2.4 Abweichende Tiefe der Abstandsflächen

Gem. § 6 Abs. 5 BauO NRW 2018 beträgt die Tiefe der Abstandsflächen grundsätzlich 0,4 H (mind. 3 m). Davon abweichend beträgt die Tiefe der Abstandsfläche gem. § 6 Abs. 5 S. 3 BauO NRW 2018 in Urbanen Gebieten zu öffentlichen Verkehrs-, Grün- und Wasserflächen 0,2 H (mind. 3 m).

Die im Bebauungsplan aus grundstücksrechtlichen Gründen festgesetzten privaten Straßenverkehrsflächen in der verlängerten Planstraße A zwischen dem MU₁ und dem MU₂, entlang des Hafenbeckens und zwischen dem MU₃ und MU₄ (parallel zum Hafenweg verlaufende West-Ost-Achse) entsprechen im vorliegenden Fall nicht dem sonst üblichen „privaten Charakter“ solcher Erschließungen: Diese dienen maßgeblich der Erschließung für die Öffentlichkeit und sind mit Breiten bis zu 9,75 m entsprechend dimensioniert. Planungsrechtlich wird dies durch ein überlagerndes Gehrecht für die Öffentlichkeit bzw. Geh und Radfahrrecht für die Öffentlichkeit sichergestellt. Damit weisen die vorgenannten Erschließungstrassen den Charakter öffentlicher Straßenverkehrsflächen auf. Im Bebauungsplan wird daher – analog zum Abstandsflächenrecht in Bezug auf öffentliche Verkehrsflächen gem. § 6 Abs. 5 S. 3 BauO NRW 2018 – festgesetzt, dass das Maß der Tiefe der Abstandsfläche gem. BauO NRW 2018 bezogen auf die festgesetzten privaten Verkehrsflächen mit 0,2 festgesetzt wird (§ 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB).

Negative Auswirkungen auf die Belichtung, Belüftung und Besonnung der Gebäude sowie den Brandschutz werden dadurch nicht erwartet, da die geplanten Gebäudekubaturen gem. städtebaulichem Konzept durch die überbaubaren Flächen ohnehin restriktiv festgesetzt sind. Damit ist ausgeschlossen, dass Gebäude näher aneinanderrücken können und sich beispielsweise die Belichtungs- und Besonnungssituation verschlechtert. Da gemäß BauO NRW 2018 davon ausgegangen werden kann, dass in einem Urbanen Gebiet mit einer Abstandsfläche von 0,2 H zu einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung gegeben ist, kann im Umkehrschluss auch davon ausgegangen werden, dass dies im vorliegenden Fall bei einer privaten Verkehrsfläche mit öffentlichem Charakter gegeben ist.

6.2.5 Stellplätze, Nebenanlagen

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs erfolgt auf den privaten Grundstücksflächen. In den Urbanen Gebieten sind Stellplätze grundsätzlich nur unterirdisch innerhalb der festgesetzten überbaubaren Flächen zulässig. Von dieser Festsetzung ausgenommen sind notwendige Stellplätze für Menschen mit Behinderung und die festgesetzten Flächen für Stellplätze im südlichen MU₁⁶, in denen sich acht bestehende und genehmigte Stellplätze befinden. Zudem sind Stellplätze in der vorhandenen Hochgarage im Bestandsgebäude im südlichen MU₁ weiterhin zulässig sowie Stellplätze in der Erdgeschosebene des nördlichen MU₁. Letzteres ist auf Grund der besonderen topographischen Situation der Erschließung über den Rampen-/Böschungsbereich der Brücke städtebaulich sinnvoll und entspricht den Entwürfen aus dem Realisierungswettbewerb von 2014 (s. Kapitel 1.1).

Die Festsetzung, dass Stellplätze im Regelfall nur unterirdisch innerhalb der überbaubaren Flächen zulässig sind, dient der städtebaulichen Ordnung und Gestaltung und dem Ziel, das Quar-

⁶ Das nördliche MU₁ wird durch die private Verkehrsfläche vom südlichen MU₁ getrennt.

tier weitestgehend autofrei zu gestalten (s. Kapitel 5.3). So können attraktive öffentliche bzw. öffentlich nutzbare Freiräume geschaffen werden und die von Stellplätzen ausgehenden Störwirkungen sowohl auf das städtebauliche Bild als auch durch Lärm- und Abgasemissionen werden vermieden.

Die Errichtung von Tiefgaragen ist im Plangebiet nur innerhalb der überbaubaren Flächen zulässig. Die Bereiche der Ein- und Ausfahrten zu den Tiefgaragen sind in der Planzeichnung festgesetzt, um eine verträgliche Anordnung entsprechend dem städtebaulichen Konzept sicherzustellen.

Grundsätzlich werden aus o.g. Gründen auch Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO außerhalb der überbaubaren Flächen ausgeschlossen. Lediglich die Anordnung von bauordnungsrechtlich nicht notwendigen Fahrradabstellanlagen, unterirdischen Standorten für Abfallbehälter/ Unterflurcontainer und Terrassen werden im Plangebiet unabhängig von den überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen.

6.3 Gestaltungsfestsetzungen gemäß § 89 BauO NRW 2018

Um den Gestaltungsansprüchen an ein qualitätvolles Stadtbild gerecht zu werden, werden in den Bebauungsplan auch Vorschriften zur äußeren Gestaltung von Werbeanlagen sowie zu Elementen der Freiraumgestaltung (wie Einfriedungen und Fahrradabstellanlagen), zur Dachform und Dachaufbauten als bauordnungsrechtliche Festsetzungen gemäß § 89 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 5 BauO NRW 2018 i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB aufgenommen. Ergänzend werden im städtebaulichen Vertrag Regelungen zur Gestaltung der einzelnen Projekte im Rahmen von Projektbeschreibungen aufgenommen.

• Werbeanlagen

Um die Anordnung von Werbeanlagen im Plangebiet auf ein stadträumlich vertretbares Maß zu reduzieren, werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans folgende Festsetzungen gem. § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 89 Abs. 1 BauO NRW 2018 als grundlegende Vorgaben zur Ausgestaltung von Werbeanlagen getroffen:

Freistehende (fest installierte) Werbeanlagen sind generell unzulässig. Zudem sind folgende Werbeanlagen an Gebäuden unzulässig:

- Werbeanlagen mit wechselndem (Blinkreklame) / bewegtem (laufendem) Licht,
- Werbeanlagen, die mehr als 1,0 m vor die Fassadenvorderkante auskragen,
- Werbeanlagen, die oberhalb der Gebäudeattika oder auf Vordächern angebracht werden,
- Werbeanlagen, oberhalb der Unterkante der Fenster des obersten Geschosses,
- Werbeanlagen die eine Höhe von 1,50 m oder eine Länge von 8,0 m überschreiten.

Oberhalb der Fenster des 1. Obergeschosses sind nur Einzelbuchstaben zulässig.

Durch diese Festsetzungen wird gewährleistet, dass durch künftig im Plangebiet ansässige Betriebe keine Werbeanlagen installiert werden dürfen, die einen dominierenden und störenden Charakter für die Gesamtwahrnehmung des Quartiers, oder sogar darüber hinaus, haben. Die Architektur der Gebäude und die Freianlagengestaltung treten in den Vordergrund und Werbung wird zurückhaltend integriert. Dennoch wird den Betrieben eine angemessene Außendarstellung ermöglicht.

- **Einfriedungen**

Zur Unterstützung attraktiver Freiräume in dem geplanten Quartier sind Einfriedungen ausschließlich in Form von standortgerechten einheimischen Heckenpflanzungen bis zu 1,8 m Höhe zulässig. Als Maschendraht- oder Stahlmattenzäune sind diese nur bis zu 1,2 m Höhe zulässig, wenn diese mit standortgerechten einheimischen Hecken so kombiniert oder von Strauchbepflanzungen so verdeckt werden, dass diese straßenseitig nicht wahrnehmbar sind. Die Festsetzung dient zugleich dazu, in den jeweiligen Privatgärten, z.B. im MU₃ trotz öffentlicher Durchwegung eine angemessene Privatsphäre in den Gartenzonen zu schaffen.

- **Dachform**

Für die Hauptgebäude sind ausschließlich Flachdächer mit einer Dachneigung von 0°- 10° zulässig. Davon abweichend sind für das Bestandsgebäude (Speicher) im MU₁ geneigte Dächer zulässig. Die Umsetzung von Flachdächern ermöglicht die großflächig festgesetzte Dachbegrünung, die für die Rückhaltung des Niederschlagswassers von großer Bedeutung ist. Zudem orientiert sich die Festsetzung am Gebäudebestand entlang des Kreativkais und des westlich angrenzenden Hafenmarktes und sorgt somit für ein harmonisches Einfügen der Bebauung in das städtebauliche Umfeld.

- **Dachaufbauten**

Gebäudedächer dienen auch der Unterbringung einer Vielzahl von untergeordneten Bauteilen bzw. baulichen Anlagen, insbesondere technischen Anlagen wie bspw. Antennen, Aufzugsüberfahrten, Kamine, Lüftungseinrichtungen, Oberlichter usw. Diese Anlagen sollen im Plangebiet grundsätzlich zulässig sein, sie sollen aber das städtebauliche Erscheinungsbild der Gebäude nicht wesentlich stören und keine unattraktive Außenwirkung erzeugen. Daher wird festgesetzt, dass der Flächenanteil technischer Anlagen und Aufbauten auf maximal 30 % der dem Gebäude zugehörigen Dachflächen zu begrenzen ist. Im Sinne der Förderung erneuerbarer Energien sind Photovoltaik- und solarthermische Anlagen von dieser Festsetzung ausgenommen.

- **Fahrradabstellanlagen**

Auf Grund der geplanten dichten Bebauung sind die Freibereiche im Quartier stark begrenzt. Ziel ist es, diese Räume möglichst offen zu entwickeln. Damit eine qualitätsvolle Gestaltung auch im Bereich enger Erschließungsflächen realisiert werden kann, wird festgesetzt, dass Fahrradabstellanlagen außerhalb der überbaubaren Flächen nicht überdacht hergestellt werden dürfen.

6.4 Verkehr / Erschließung

6.4.1 Verkehrsflächen

Das Plangebiet wird über die Schillerstraße, die Planstraße A und den Hafenweg erschlossen, die entsprechend im Bebauungsplan als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt sind. Die Planstraße A wird über einen nicht signalisierten Knoten an die Schillerstraße angeschlossen. Dabei soll eine Ausfahrt auf die Schillerstraße nur nach Westen möglich sein, um Mehrverkehre auf dem Lütkenbecker Weg und der schmalen Schillerstraßenbrücke zu vermeiden.

Da der Hafenweg östlich der geplanten Wendeanlage größtenteils als Fußgängerzone realisiert werden soll (s. Kapitel 5.3), wird in diesem Bereich eine öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ und „Fahrradfahrbereich“ festgesetzt.

Die genaue verkehrstechnische bzw. straßenrechtliche Ausgestaltung zwischen der Wendeanlage am Hafenweg und der Zufahrt zur westlichen Tiefgaragenabfahrt im MU₂ steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. Daher wird für diesen Zwischenbereich eine öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt, sodass flexibel agiert und auch eine verkehrsberuhigte Gestaltung ermöglicht werden kann.

Ergänzt werden die öffentlichen Straßen durch private Straßenverkehrsflächen: Die nördlich des Hafenwegs parallel verlaufende Straße, der verlängerte Hafenweg im Bereich des MU₁, die verlängerte Planstraße A zwischen dem MU₁ und dem MU₂ sowie der Bereich der Uferpromenade werden als solche festgesetzt. Überlagernd werden in diesen Bereichen je nach Nutzung und Erforderlichkeit

- Gehrechte für die Öffentlichkeit (Hafenpromenade, nördliche Ost-West-Achse, verlängerter Hafenweg und verlängerte Planstraße A)
- Radfahrrechte für die Öffentlichkeit (nördliche Ost-West-Achse und verlängerter Hafenweg),
- Leitungsrechte für die Erschließungsträger (nördliche Ost-West-Achse und verlängerter Hafenweg) sowie
- Fahrrechte für Anlieger (verlängerter Hafenweg)

festgesetzt und damit planungsrechtlich gesichert.

Ergänzend werden für die innere Durchwegung des Quartiers Wegeflächen in Nord-Süd-Richtung gesichert, die mit einem Gehrecht bzw. eine Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Öffentlichkeit belastet sind. Auf diese Weise entsteht ein vielfältiges Wegenetz zwischen Schillerstraße und Hafenpromenade.

Unter allen Baukörpern werden Tiefgaragen errichtet, um den erforderlichen Stellplatzbedarf sicherzustellen. Die Ein- und Ausfahrtsbereiche der Tiefgaragen sind in der Planzeichnung festgesetzt.

Die konkrete Anzahl der zu schaffenden Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellplätze richtet sich nach den Anforderungen der Stellplatzsatzung der Stadt Münster.

Oberirdische Kfz-Stellplätze sind mit Ausnahmen der bereits im Bestand vorhandenen acht Stellplätze im südliche MU₁ nicht vorgesehen (s. Kapitel 6.2.5).

6.4.2 Verkehrsgutachten

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurden zwei Verkehrsgutachten erarbeitet, welche aufeinander aufbauend, die Auswirkungen der planinduzierten Verkehrsbelastung auf das umliegende Straßennetz untersuchen. Die Neuverkehre der durch den Bebauungsplan ermöglichten baulichen Nutzungen wurden in der ersten Verkehrsuntersuchung ermittelt. In die zweite Untersuchung wurden diese Berechnungen übernommen.

Das erste Verkehrsgutachten⁷ wurde bereits 2022 in der Frühphase der Planungen in Auftrag gegeben und lieferte die Darstellung der Verkehrsdaten, die in der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Jahre 2023 erste Grundlage für die Konkretisierung der Planung im Rahmen des Bebauungsplanvorentwurfs war.

Anfang 2025 war es geboten, ausgelöst durch den direkten Abgleich zweier Verkehrsuntersuchungen im räumlichen Nahbereich (hiesiger Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen Nord und Be-

⁷ Ingenieurbüro Helmert (Oktober 2024): Verkehrsuntersuchung Stadthafen B'plan – 600 Stadt Münster, Aachen.

bauungsplan Nr. 541 Stadthafen Süd), eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens anzusetzen und nicht unterschiedliche Verkehrsentwicklungsansätze zur Grundlage zu machen.

Die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 541 Stadthafen Süd ebenso wie die neuere Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 600 greift auf aktuellere Verkehrsannahmen zurück. Darüber hinaus erfolgte zwischenzeitlich die Öffnung des benachbarten Hafenmarktes und Zählungen hierzu, die weitere aktualisierte Erkenntnisse zur verkehrlichen Entwicklung lieferte.

Unterschiede der aktuellen Verkehrsuntersuchung in Teilergebnissen und faktischen, wie prognostizierten Belastungszahlen zum zeitlich frühen Gutachten von Helmert, werden durch ff. Faktoren bestimmt:

- Die Zählung für die neuere Untersuchung bezieht sich auf aktuelle Verkehrsdaten und erfolgte einige Monate nach Eröffnung des Hafenmarktes. Diese Erkenntnisse der Quell- und Zielverkehre sind so bereits im Analysefall berücksichtigt. Zwar wird das Areal noch nicht vollständig genutzt, dennoch ist absehbar, dass der Zuwachs des Verkehrsaufkommens durch den Hafenmarkt insgesamt geringer ausfällt als bislang angenommen.
- In der neuen Untersuchung sind beschlossene Maßnahmen im Umweltverbund berücksichtigt. Konkretes Beispiel ist die Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE), die kurz vor der endgültigen Planfeststellung steht und insbesondere Verkehre aus dem Südosten Richtung Hauptbahnhof aufnehmen soll.
- Die aktualisierte Verkehrsuntersuchung geht bezüglich der allgemeinen Verkehrsentwicklung nicht mehr von einem kontinuierlichen Wachstum des Kfz-Verkehrs aus: Die Methodik gleicht damit den Annahmen im Masterplan Mobilität Münster 2035+. Noch nicht beschlossene Maßnahmen des Masterplans sind aber nicht hinterlegt.

Diese aktuelle Untersuchung wurde Anfang 2025 für das Bebauungsplanverfahren zum Stadthafen Nord vergeben. Dabei wurden die planinduzierten Verkehre, die durch das Büro Helmert ermittelt wurden, unverändert übernommen, die Verkehrsentwicklungsansätze jedoch aktualisiert - unter den Aspekten von Aktualität und Plausibilität von Verkehrsdaten ist dies für die Rechtssicherheit der Abwägung zur Verträglichkeit der projektinduzierten Verkehrsmengen, insbesondere für die Prognosefälle, geboten.

Der Abwägung zum Bebauungsplan Nr. 600 liegt die Verkehrsuntersuchung aus 2025⁸ zu Grunde. Im Rahmen des Gutachtens wurden nach der Darstellung der Bestandssituation für die Prognose 2035 vier verschiedene Netz- bzw. Nachfragevarianten untersucht:

- Prognose Ohnefall 2035 (allgemeine Verkehrsentwicklung bis 2035, keine Bebauung des Planungsgebietes),
- Prognose-Aktuelles Planungsrecht 2035 (Bebauung des Planungsgebietes entsprechend dem aktuellen Planungsrecht BP 401),
- Prognose-Planfall 2035 (Bebauung entsprechend dem beabsichtigten städtebaulichen Konzept; BP 600),
- Prognose-Planfall 2035 mit Sperrung der Schillerstraße östlich des Plangebietes (kein Mehrverkehr auf der Fahrradstraße im südlichen Bereich, Durchfahrtsverbot für Kfz).

⁸ WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (Dezember 2025): Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren Nr. 600 am Stadthafen I in Münster, Braunschweig.

Neben dem Prognose Ohnefall 2035 zeigt die Verkehrsuntersuchung zunächst die Entwicklung auf, die sich bei Realisierung nach bestehendem Planungsrecht (Bebauungsplan Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“) ergeben würde. Dabei wurde eine Bebauung mit einer Dichte unterstellt, die gemäß rechtskräftigem Bebauungsplan möglich ist, und das daraus resultierende Verkehrsaufkommen ermittelt.

Unabhängig von den geplanten baulichen Entwicklungen im Plangebiet Stadthafen Nord erarbeitet die Stadt Münster künftig Maßnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit zwischen Radfahrern und Kfz-Verkehr auf der nordöstlich gelegenen Schillerstraße, die als „Fahrradstraße“ einen Abschnitt der Veloroute Everswinkel – Münster bildet. Eine diskutierte Variante bildet hierbei die Sperrung des Lütkenbecker Wegs für den Kfz-Verkehr in Höhe der Brücke über die B51. Diese Variante wird in den Planfällen ergänzend untersucht. Da diese Variante nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans ist und derzeit noch nicht mit politischen Beschlüssen untermauert wurde, stellt sie für das Planverfahren nur ein theoretisches Szenario dar. So soll für den Fall der Realisierung der Straßensperrung dargelegt werden können, dass die verkehrliche Belastung durch das Plangebiet auch vor diesem Hintergrund verträglich abwickelbar wäre. Die Sperrung trüge darüber hinaus zu einem geringeren Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Schillerstraße auf Höhe des B-Plan-Gebiets bei.

Abschätzung der Neuverkehre

Nach aktuellem Planungsstand zur zukünftigen Bebauung und den dort geplanten Nutzungen ergibt sich ein Neuverkehr von 2.762 Kfz an einem Werktag. Der Schwerververkehrsanteil beträgt 8% des Gesamtverkehrs.

Die Neuverkehre werden entsprechend den Planungsvorgaben zu zwei Dritteln über die Schillerstraße und von dort über den Hansaring, Hohenzollernstraße sowie Wolbecker Straße abgeleitet. Über den Hafenweg fließen deutlich weniger Anliegerverkehre (ein Drittel), so dass – in Verbindung mit der Unterbindung der Durchfahrt zwischen Albersloher Weg und Schillerstraße – nur geringe Mehrbelastungen auf dem Hafenweg zu erwarten sind. Dies wird über den städtebaulichen Vertrag entsprechend gesichert.

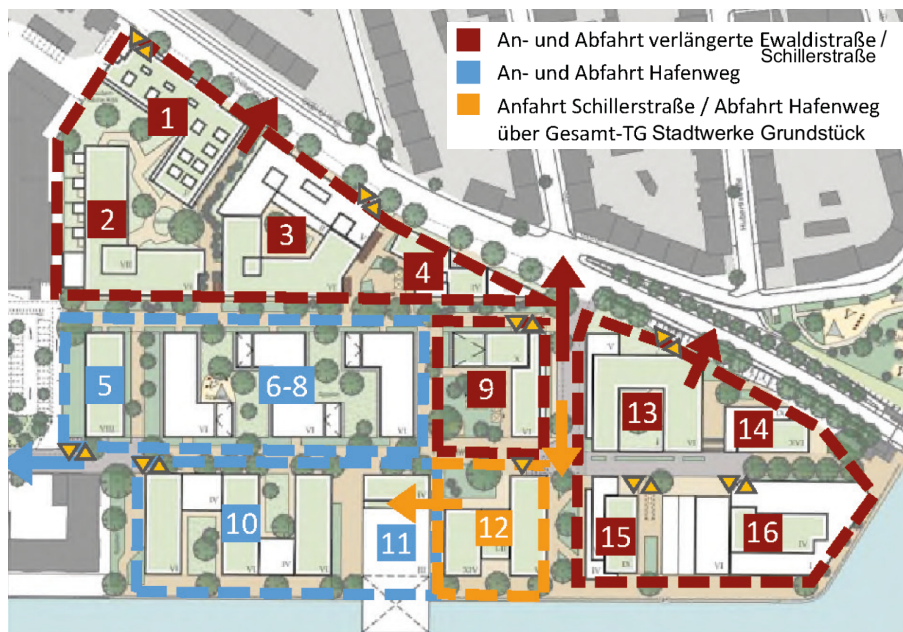


Abbildung 4: Verkehrsverteilung mit Darstellung der Tiefgaragenzufahrten, ohne Maßstab (Quelle: Stadt Münster, 2025)

Die Schillerstraße zwischen Kanalbrücke und Hansaring wird dabei in ihrem heutigen Bestand als Fahrradstraße angesetzt.

Analyse 2025

Im Rahmen der Analyse 2025 wurden die bestehenden Verkehrszahlen ermittelt. Die Erhebung fand 2025 während der baustellenbedingten Einbahnstraßenregelung auf der Bremer Straße statt. Die erhobenen Verkehrsmengen wurden durch die Auswertung von Dauerzählstellen mit Daten ohne Baustelle verglichen. Die Zählraten wurden unter Zuhilfenahme einer Modellrechnung um die Einflüsse der Baustelle bereinigt.

Die Belastungen liegen

- bei 1.700 Kfz/Tag bis 2.400 Kfz/Tag auf der Schillerstraße,
- auf dem Hafenweg bei 700 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt und bei rund 3.600 Kfz/Tag im Bereich des Knotenpunkts mit dem Albersloher Weg,
- im Bereich der Dortmunder Straße südlich des Hansarings bei bis zu 1.700 Kfz/Tag,
- auf dem Hansaring bei 9.700 Kfz/Tag im westlichen Abschnitt, 10.000 Kfz/Tag im mittleren Abschnitt im Bereich des Hafenmarktes bzw. 11.500 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt im Bereich des Knotenpunkts mit der Wolbecker Straße,
- auf der Wolbecker Straße bei 5.400 Kfz/Tag westlich des Knotens zum Hansaring sowie bis zu 13.000 Kfz/Tag östlich des Knotens sowie
- bei 5.000 bis 6.000 Fahrrädern/Tag zwischen Kanalbrücke und Hansaring⁹.

Prognose Ohnefall

Auf Grundlage der prognostizierten Verkehrsannahmen für 2035 und des Prognose-Netzes wurde der Prognose Ohnefall erstellt. Er zeigt, dass die Verkehrsbelastungen im Jahr 2035 ohne eine zusätzliche Nutzung des Plangebiets 600 aber mit der Realisierung aller außerhalb des Bebauungsplans Nr. 600 liegenden Planungsvorgaben im übrigen Hafenbereich

- bei 2.100 Kfz/Tag bis 2.300 Kfz/Tag auf der Schillerstraße,
- auf dem Hafenweg bei 600 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt und bei rund 4.500 Kfz/Tag im Bereich des Knotenpunkts mit dem Albersloher Weg,
- im Bereich der Dortmunder Straße südlich des Hansarings bei bis zu 1.900 Kfz/Tag,
- auf dem Hansaring bei 9.000 Kfz/Tag im westlichen Abschnitt, 10.000 Kfz/Tag im mittleren Abschnitt im Bereich des Hafenmarktes bzw. 11.200 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt im Bereich des Knotenpunkts mit der Wolbecker Straße sowie
- auf der Wolbecker Straße bei 5.400 Kfz/Tag westlich des Knotens zum Hansaring sowie bis zu 12.900 Kfz/Tag östlich des Knotens liegen.

Im Vergleich zur Analyse 2025 wird deutlich, dass zukünftig für diesen Stadtbereich durch die allgemeinen Verkehrsentwicklungsansätze nicht mit einer Zunahme der Verkehre zu rechnen ist. Trotz des angenommenen Bevölkerungszuwachses bleibt das Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet auf ähnlichem Niveau. Entlastend wirken u.a. der Betrieb der WLE sowie Verlagerungen nach Fertigstellung der B481n (Umgehungsstraße).

⁹ Quelle: Verkehrszählung der Stadt Münster (nicht Inhalt der vorgenannten Verkehrsuntersuchung).

Prognose Ausnutzung bestehendes Planungsrecht (B-Plan Nr. 401) in 2035

Weder der Analysefall noch der Prognose Ohnefall bildet die heutigen Nutzungsoptionen für die Flächen zwischen Schillerstraße und Stadthafen 1 „realistisch“ ab: Beide setzen nicht die bereits heute gegebene Ausnutzbarkeit und intensive Bebaubarkeit des Planungsareals an.

Um das bereits heute zulässige Neuverkehrsaufkommen abzuschätzen, wurden für den im Plangebiet seit 1996 geltenden Bebauungsplan Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ Annahmen getroffen, um daraus das künftig mögliche Verkehrsaufkommen zu prognostizieren. Dabei wurde, dem festgesetzten Gewerbegebiet (GE) entsprechend, eine maßgebliche Büronutzung unterstellt, die zulässige BGF von ca. 96.560 m² und eine daraus resultierende Verkehrsnachfrage von 2.400 Kfz/Tag angenommen. Der zu erwartende Verkehr bei einer Bebauung des Planungsgebietes entsprechend dem aktuell und heute geltenden Planungsrecht liegt

- bei 2.250 Kfz/Tag bis 4.100 Kfz/Tag auf der Schillerstraße,
- auf dem Hafenweg bei 800 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt und bei rund 4.550 Kfz/Tag im Bereich des Knotenpunkts mit dem Albersloher Weg,
- im Bereich der Dortmunder Straße südlich des Hansarings bei bis zu 2.450 Kfz/Tag,
- auf dem Hansaring bei 9.450 Kfz/Tag im westlichen Abschnitt, 10.900 Kfz/Tag im mittleren Abschnitt im Bereich des Hafenmarktes bzw. 12.700 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt im Bereich des Knotenpunkts mit der Wolbecker Straße sowie
- auf der Wolbecker Straße bei 5.000 Kfz/Tag westlich des Knotens zum Hansaring sowie bis zu 12.600 Kfz/Tag östlich des Knotens liegen würden.

Im Vergleich zum Prognose Ohnefall zeigen sich deutliche Mehrverkehre auf der Schillerstraße von bis zu 1.950 Kfz/Tag. Der Hafenweg wird mit 200 - 550 Kfz/Tag mehr belastet. Die Zusatzverkehre auf der südlichen Dortmunder Straße liegen bei ebenfalls 550 Kfz/Tag. Auf dem mittleren Teilabschnitt des Hansarings entstehen planinduzierte Zunahmen von 900 Kfz/Tag, im Bereich des Knotenpunkts zur Wolbecker von 950 Kfz/Tag.

Prognose Planfall (B-Plan Nr. 600) in 2035

Der Prognose-Planfall enthält die Neuverkehre, die aufgrund des dem B-Plan Nr. 600 zu Grunde liegenden städtebaulichen Entwicklungskonzeptes ermittelt wurden. Die Verkehre verteilen sich zu einem Drittel auf den Hafenweg und zu zwei Dritteln auf die Schillerstraße, wobei die Neuverkehre auf der Schillerstraße nicht nach Südosten abfließen können. Im Prognose Planfall 2035 liegen die zukünftigen Verkehrsbelastungen

- bei 2.250 Kfz/Tag bis 4.300 Kfz/Tag auf der Schillerstraße,
- auf dem Hafenweg bei 900 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt und bei rund 4.600 Kfz/Tag im Bereich des Knotenpunkts mit dem Albersloher Weg,
- im Bereich der Dortmunder Straße südlich des Hansarings bei bis zu 2.500 Kfz/Tag,
- auf dem Hansaring bei 9.500 Kfz/Tag im westlichen Abschnitt, 11.000 Kfz/Tag im mittleren Abschnitt im Bereich des Hafenmarktes bzw. 12.800 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt im Bereich des Knotenpunkts mit der Wolbecker Straße sowie
- auf der Wolbecker Straße bei 5.050 Kfz/Tag westlich des Knotens zum Hansaring sowie bis zu 12.650 Kfz/Tag östlich des Knotens.

Auch in dieser Variante zeigen sich Mehrverkehre auf den umliegenden Straßenabschnitten im Vergleich zum Prognose Ohnefall, mit Zunahmen auf der Schillerstraße von bis zu

2.050 Kfz/Tag, auf dem Hafenweg von 300 - 700 Kfz/Tag sowie der Dortmunder Straße von 600 Kfz/Tag. Auf dem mittleren Teilabschnitt des Hansarings entstehen planinduzierte Zunahmen von 1.050 Kfz/Tag, im Bereich des Knotenpunkts zur Wolbecker von 1.650 Kfz/Tag. Es zeigen sich damit leicht höhere Werte von rund 50 - 200 Kfz/Tag je Querschnitt als in der Variante des aktuell bestehenden Planungsrechts, grundsätzlich aber sehr ähnliche Effekte.

Durch die dem Bebauungsplan Nr. 600 zu Grunde liegenden Planungen werden also die Verkehrszunahmen nicht nennenswert gegenüber den heute bereits rechtlich ausschöpfbaren Möglichkeiten und der damit verbundenen zunehmenden Verkehrsbelastung auf den umliegenden Straßen des Plangebietes erhöht bzw. gesteigert.

Prognose-Planfall (B-Plan Nr. 600) in 2035 mit Sperrung der Schillerstraße in Höhe der Brücke B 51 für den Kfz-Verkehr

Um abschätzen zu können, welche Auswirkungen die diskutierte verkehrsplanerische Überlegung einer möglichen Unterbrechung/Sperrung der Wegeverbindung für den Kfz-Durchgangsverkehr zur Qualitätssicherung für die bedeutsame Radwegeverbindung zur Innenstadt hätte, wurde als optionale Variante eine Unterbrechung der Durchfahrbarkeit des Lütkenbecker Wegs auf Höhe der B-51-Brücke für den Kfz-Verkehr, hier insbes. den Durchgangsverkehr, betrachtet. Hierbei wurden Verkehrsnachfragewerte der Variante Prognose Planfall 2035 angesetzt und eine Unterbrechung/verkehrsrechtliche Sperrung der Durchfahrt vom Heumannsweg zum Hansaring auf Höhe der Brücke B51 für den Kfz-Verkehr vorgesehen. In dieser Variante liegen die Verkehrsbelastungen

- bei bis zu 2.750 Kfz/Tag auf der Schillerstraße,
- auf dem Hafenweg bei 900 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt und bei rund 4.600 Kfz/Tag im Bereich des Knotenpunkts mit dem Albersloher Weg,
- im Bereich der Dortmunder Straße südlich des Hansarings bei bis zu 2.700 Kfz/Tag,
- auf dem Hansaring bei 9.750 Kfz/Tag im westlichen Abschnitt, 11.400 Kfz/Tag im mittleren Abschnitt im Bereich des Hafenmarktes bzw. 11.300 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt im Bereich des Knotenpunkts mit der Wolbecker Straße sowie
- auf der Wolbecker Straße bei 5.050 Kfz/Tag westlich des Knotens zum Hansaring sowie bis zu 12.800 Kfz/Tag östlich des Knotens.

Während hierbei die Verkehrsbelastungen im Bereich des Hafenwegs im Vergleich zum Prognose Planfall unverändert bleiben, zeigen sich Steigerungen auf der Dortmunder Straße von bis zu 200 Kfz/Tag, auf dem Hansaring von 250 - 400 Kfz/Tag im Bereich des Hafenmarktes, jedoch auch Abnahmen im Bereich des Knotenpunktes mit der Wolbecker Straße um 350 Kfz/Tag. Die Verkehrszunahmen im Bereich des Albersloher Wegs erstrecken sich von 750 Kfz/Tag im Bereich des Heumannswegs über 1.000 Kfz/Tag in Höhe Knoten B 51 sowie 350 Kfz/Tag zwischen Knotenpunkt B 51 und Knotenpunkt Albersloher Weg/Hansaring. Auf der Wolbecker Straße führt die Abbindung der Schillerstraße für den Durchgangsverkehr zu Verkehrsteigerungen von 650 Kfz/Tag in Höhe der Kreuzung Schmittingheide, 600 Kfz/Tag mehr im Bereich der DEK-Brücke sowie 200 Kfz/Tag im Bereich der Kreuzung mit dem Hansaring.

Da das Plangebiet voraussichtlich zeitlich vor dem Umbau der Bahnunterführungen im Bereich des Knotenpunktes Bremer Straße / Hansaring / Albersloher Weg / Hafenstraße umgesetzt werden soll, erfolgte im Gutachten ergänzend eine Betrachtung der Verkehrsbelastungen ohne

Berücksichtigung des Umbaus der Bahnunterführungen für den Ohnefall sowie den Prognose Planfall (B-Plan Nr. 600) in 2035 (ohne Sperrung der Schillerstraße in Höhe B51), als maßgebliche Prognosevariante:

Prognose Ohnefall – ohne Umbau Bahnunterführung

Die Verkehrsbelastungen liegen im Jahr 2035 ohne eine zusätzliche Nutzung des Plangebiets und ohne einen Umbau der Bahnunterführung

- bei 2.200 Kfz/Tag bis 2.400 Kfz/Tag auf der Schillerstraße,
- auf dem Hafenweg bei 600 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt und bei rund 3.750 Kfz/Tag im Bereich des Knotenpunkts mit dem Albersloher Weg,
- im Bereich der Dortmunder Straße südlich des Hansarings bei bis zu 2.050 Kfz/Tag,
- auf dem Hansaring bei 9.950 Kfz/Tag im westlichen Abschnitt, bei 10.700 Kfz/Tag im mittleren Abschnitt im Bereich des Hafenmarktes bzw. bei 12.050 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt im Bereich des Knotenpunkts mit der Wolbecker Straße sowie
- auf der Wolbecker Straße bei 4.950 Kfz/Tag westlich des Knotens zum Hansaring sowie bei bis zu 12.350 Kfz/Tag östlich des Knotens.

Durch den Umbau verlagern sich Verkehre vom Hansaring auf den Albersloher Weg. Auf dem Albersloher Weg sind daher Mehrbelastungen von rd. 1.900 bis 3.100 Kfz/24h zu erwarten. Im Gegenzug reduziert sich das Verkehrsaufkommen auf dem östlich anschließenden Hansaring um 750 bis 1.000 Kfz/24h im Vergleich zur Variante ohne den Umbau.

Prognose Planfall (B-Plan Nr. 600) in 2035 – ohne Umbau Bahnunterführung

Die Verkehrsbelastungen liegen im Jahr 2035 nach Realisierung des Plangebiets (Verkehrsverteilung ein Drittel auf den Hafenweg und zwei Drittel auf die Schillerstraße) und ohne einen Umbau der Bahnunterführung

- bei 2.300 Kfz/Tag bis 4.350 Kfz/Tag auf der Schillerstraße,
- auf dem Hafenweg bei 900 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt und bei rund 4.050 Kfz/Tag im Bereich des Knotenpunkts mit dem Albersloher Weg,
- im Bereich der Dortmunder Straße südlich des Hansarings bei bis zu 2.500 Kfz/Tag,
- auf dem Hansaring bei 10.450 Kfz/Tag im westlichen Abschnitt, 11.500 Kfz/Tag im mittleren Abschnitt im Bereich des Hafenmarktes bzw. 13.350 Kfz/Tag im östlichen Abschnitt im Bereich des Knotenpunkts mit der Wolbecker Straße
- sowie auf der Wolbecker Straße bei 4.950 Kfz/Tag westlich des Knotens zum Hansaring sowie bis zu 12.850 Kfz/Tag östlich des Knotens.

Gegenüber dem Ohnefall mit Umbau der Bahnunterführung zeigen sich Mehrbelastungen auf der Schillerstraße von bis zu 2.000 Kfz/24h. Der Hafenweg wird mit 300 - 700 Kfz/24h mehr belastet. Die Zusatzbelastungen auf der Dortmunder Straße (südlich des Hansarings) liegen bei rd. 450 Kfz/24h.

Der Hansaring wird im westlichen Abschnitt mit rd. 450 - 500 Kfz/24h zusätzlich belastet. Die Belastungen auf dem Albersloher Weg steigen ebenfalls um 500 - 550 Kfz/24h.

Im Bereich der Zufahrt zum Hafenmarkt liegen die Zusatzbelastungen auf dem Hansaring bei rd. 800 Kfz/24h und nördlich der Schillerstraße bei rd. 1.300 Kfz/24h.

Die Wolbecker Straße wird im östlichen Teil mit bis zu 500 Kfz/24h zusätzlich belastet. Auf dem Hohenzollernring liegen die Mehrbelastungen bei rd. 350 Kfz/24h.

Durch die Sperrung der Durchfahrt des Hafenwegs ergeben sich darüber hinaus Verkehrsverlagerungen, welche geringfügige Entlastungen auf der August-Schepers-Straße, aber auch Mehrbelastungen auf der Achse Schillerstraße / Lütkenbecker Weg hervorrufen.

Gesamtbewertung

Die Prognose-Varianten zeigen, dass

- eine Aufsiedlung des Gebietes mit den vorgesehenen Bebauungsplanfestsetzungen zu Nutzung und städtebaulicher Dichte (B-Plan Nr. 600) nur unwesentlich Mehrverkehre auf den umliegenden Straßen auslöst als der heutig bereits geltende planungsrechtliche Stand (B-Plan Nr. 401).
- sich die Verkehrszahlen gegenüber dem Ohnefall im Prognose Planfall 2035 mit Umbau der Bahnunterführung im Nahbereich des Plangebietes sehr ähnlich entwickeln, wie im Prognose Planfall 2035 ohne den Umbau der Bahnunterführung (Belastungsveränderung im Bereich der Schillerstraße liegt beispielsweise mit Umbau bei 4.100 Kfz, ohne Umbau bei 4.150 Kfz). Im weiteren Gebiet (z.B. westlicher Hansaring) sieht man die Effekte deutlicher, die der Umbau haben wird (ohne Umbau 9.500 Kfz, mit Umbau 10.450 Kfz).
- eine Erschließung des Gebiets unter Berücksichtigung der künftigen Nicht-Durchfahrbarkeit des verlängerten Hafenweges grundsätzlich umsetzbar ist. Im Bereich der Schillerstraße treffen dann im Vergleich zum Prognose Ohnefall steigende Kfz-Verkehrsmengen auf bereits im Bestand hohe Radverkehrsmengen. Dies betrifft sowohl die Prognose Aktuelles Planungsrecht als auch den Prognose Planfall 2035 (sowohl mit als auch ohne Umbau der Bahnunterführung). Unterstellt werden kann, dass auch die Radverkehrszahlen steigen werden, sowohl durch allgemeine Maßnahmen, die den Umweltverbund/Radverkehr stärken als auch durch Hinzutreten verschiedener städtebaulicher Projekte. Wünschenswert wäre daher die Reduktion des MIV-Anteils auf der Schillerstraße. Nach den Richtlinien für die Anlage von Fahrradstraßen (RASt) können Fahrradstraßen in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h eingesetzt werden. Ein Grenzwert für die Belastung im Tagesverkehr wird in der RAST nicht angegeben. Unter der Annahme, dass die Belastung in der Spitzenstunde rund 8-10% des Tagesverkehrs ausmacht, kann eine maximale Kfz-Belastung von 3.200 - 4.000 Kfz/Tag für eine Verträglichkeit der Fahrradstraße angenommen werden. In beiden Prognose-Planfällen wäre dieser Wert leicht überschritten.
- bauliche oder organisatorische Veränderungen der Schillerstraße möglich sind, aber unabhängig vom Bebauungsplan Nr. 600 und seiner Realisierung geplant werden können.
- die umgebenden Straßen diese Verkehrszunahmen einschl. einer überwiegend gleichbleibenden bzw. sich nicht nennenswert verschlechternden Knotenpunktqualität (s.u.) grundsätzlich aufnehmen können.

Die untersuchte Variante Prognose Planfall mit Unterbrechung der Durchfahrbarkeit des Lütkenbecker Wegs für den Durchgangsverkehr zeigt, dass es aktive städtische Handlungsmöglichkeiten gibt, trotz zunehmender Kfz- Verkehre aus einer der urbanen Lage entsprechenden Aufsiedlung des Gebiets Stadthafen Nord, die Schillerstraße als qualitätsvolle Fahrradstraße in ihrer Bedeutung und Qualität zu stärken. Mit Blick darauf, dass die Fahrradstraße zukünftig einen Baustein der Veloroute „Everswinkel – Münster“ darstellen wird, ist eine Betrachtung Kfz-verkehrsreduzierender Maßnahmen, unabhängig von der aktuellen Bauleitplanung des B-Plans Nr. 600, in der zeitlichen Perspektive wünschenswert – nicht aber ursächlich ausgelöst durch

dieses Planverfahren. Eine Entscheidung darüber ist insofern nicht mit Beschlüssen über diesen Bebauungsplan inhaltlich wie zeitlich verknüpft.

Leistungsfähigkeitsberechnungen von Knotenpunkten

Anhand dieser Berechnungen wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen für fünf Knotenpunkte für die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde durchgeführt und die Verkehrsbelastungen ermittelt und bewertet. Das Beurteilungskriterium für die Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten bildet gemäß HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) die mittlere Wartezeit.

Folgende fünf Knotenpunkte wurden betrachtet:

- KP 1 Hafenweg / Dortmunder Straße,
- KP 2 Hansaring / Dortmunder Straße (Lichtsignalanlage/ Fußgängerschutzanlage),
- KP 3 Hansaring / Hafenmarkt,
- KP 4 Hansaring / Schillerstraße (Lichtsignalanlage),
- KP 5 Hansaring / Wolbecker Straße / Hohenzollernring (Lichtsignalanlage).

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen wurden für die fünf Belastungsfälle

- Analysefall 2025
- Prognose-Ohnefall
- Prognose-Planfall Variante 1 (aktuelles Planungsrecht / ohne Sperrung der Brücke)
- Prognose-Planfall Variante 2 (vorliegenden Planungen / ohne Sperrung der Brücke)
- Prognose-Planfall Variante 3 (vorliegenden Planungen / mit Sperrung der Brücke)

vorgenommen.

Da die Verkehrsgutachten zum BP 541 und BP 649 gezeigt haben, dass ohne Umbau der Bahnunterführungen am Knoten Albersloher Weg / Hansaring / Hafenstraße / Bremer Straße kein leistungsfähiger Verkehrsablauf mehr hergestellt werden kann, werden die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen unter Berücksichtigung des Umbaus der Bahnunterführungen geführt.

	Analyse	Prognose-Ohnefall 2035	Prognose- Planungsrecht	Prognose- Planfall	Prognose-Planfall Sperrung Brücke
KP 1	Morgens: A-B Nachmittags: A-B	Morgens: A-B Nachmittags: A-B	Morgens: A-B Nachmittags: A-B	Morgens: A-B Nachmittags: A-B	Morgens: A-B Nachmittags: A-B
KP 2	Morgens: B Nachmittags: B	Morgens: B Nachmittags: B	Morgens: B Nachmittags: B	Morgens: B Nachmittags: B	Morgens: B Nachmittags: B
KP 3 (Bestand)	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C
KP 3 (Opti)	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C
KP 4 (Bestand)	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: D Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C
KP 4 (Opti)	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C	Morgens: C Nachmittags: C
KP 5	Morgens: F / D Nachmittags: F / D	Morgens: D Nachmittags: D	Morgens: D Nachmittags: D	Morgens: D Nachmittags: D	Morgens: D Nachmittags: D

(Qualitätsstufen der HBS 2015:

A = sehr gut: Wartezeiten sehr kurz,

B = gut: Wartezeiten kurz,

C = befriedigend: Wartezeiten spürbar,

D = ausreichend: beträchtliche Wartezeiten,

E = mangelhaft: Wartezeiten lang und streuen erheblich; Grenze zur Funktionsfähigkeit wird erreicht

F = ungenügend: sehr hohe Wartezeit, Funktionsfähigkeit ist nicht mehr gegeben.)

Bei der Betrachtung der Knoten wurden für einzelne KP bereits folgende Optimierungen angesetzt, die in die obige Bilanz bereits eingeflossen ist:

- KP 3: im Bestand zeigt sich, dass der Kfz-Verkehr in allen betrachteten Planfällen in beiden verkehrlichen Spitzenstunden mit einer Verkehrsqualität von C und besser abgewickelt werden kann, während für den querenden Fußgänger und Radverkehr nur eine Qualitätsstufe E erreicht werden kann. Die Optimierung erfolgt zu Lasten des Kfz-Verkehrs, es wird jedoch weiterhin eine Verkehrsqualität von C erreicht. Die Verkehrsqualität für Radfahrer steigt jedoch auf Stufe D.
- KP 4: Auch an diesem Knotenpunkt werden für den Fuß- und Radverkehr auf den Furten nur die Qualitätsstufe E erreicht. Durch eine Anpassung der Grünphasen kann für Fußgänger und Radfahrer die Qualitätsstufe D erreicht werden, ohne dass sich die Qualitätsstufen für den Kfz-Verkehr ändert.
- KP 5: Der Knoten ist im Bestand im Bereich der Qualitätsstufe F. Durch eine Anpassung der Signalprogramme mit Anpassung der Freigabezeiten kann dies bereits im Bestand zu einer deutlichen Reduzierung der Wartezeiten und auch zu einer Qualitätssteigerung zu Stufe D führen. Ferner ist für die Prognosefälle bereits angesetzt, dass das Linksabbiegen vom Hansaring in die Wolbecker Straße untersagt wird, so dass eine veränderte Spuraufteilung vorgesehen werden kann.

Die Berechnungsergebnisse der einzelnen Knotenpunkte zeigen, dass sich die Verkehrsqualität der einzelnen Knotenpunkte nach Realisierung nicht bzw. nicht wesentlich verschlechtert.

Die HBS-Berechnungen an den fünf untersuchten Knotenpunkten im direkten Umfeld weisen für alle Planfälle mit dem Ansiedlungsvorhaben für den Kfz-Verkehr die Qualitätsstufen von A bis D auf; somit ist das Netz in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag ausreichend leistungsfähig. Für Fußgänger und Radfahrer gilt dies auch für die Knoten 1-4. Der Knoten 5 Hansaring/Wolbecker Straße erreicht für den Fuß- und Radverkehr nur Stufe E. Für den Fuß- und Radverkehr entstehen maximale Wartezeiten bis zu 72 Sekunden (und damit 2 Sekunden über der Grenze zur Qualitätsstufe D).

Die Rückstaulängen entlang des Hansarings nach Süden, welche mit einer Sicherheit von 95% nicht überstaut werden, übersteigen in der morgendlichen Spitzenstunde in allen drei Planfällen zur Prognose den vorhandenen Stauraum zwischen Knoten 4 und 5. Dieser weist eine Länge von 85 m auf. In der Nachmittagsspitze wird die Überstauung noch deutlicher und ist bereits im Bestand vorhanden. Zur Reduzierung der Rückstaulänge ist eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen entlang des Hansarings erforderlich.

6.5 Ver- und Entsorgung / Technische Infrastruktur

6.5.1 Entwässerungskonzept

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde eine Entwässerungsstudie¹⁰ erarbeitet, welche neben der Entwässerung auch die Themen Starkregen und Überflutungsschutz untersucht hat. Das neue Quartier soll nach den Grundsätzen der wasserbewussten Stadtentwicklung (Schwammstadt) geplant und gebaut werden. Dementsprechend soll das Niederschlagswasser so weit wie möglich im Quartier verbleiben.

¹⁰ Weber Ingenieure GmbH (Februar 2025): Entwässerungsstudie B-Plan Nr. 600 Stadthafen Münster - Erläuterungsbericht, Wuppertal.

Die Entwässerung des Plangebietes erfolgt künftig im Trennsystem.

- **Bestand Kanalnetz**

Im Bereich des Plangebietes gibt es aktuell in der Schillerstraße einen Schmutz- und einen Regenwasserkanal mit Anschlusspunkten. Der Regenwasserkanal (RW-Kanal) quert den Dortmund-Ems-Kanal in einem Düker und mündet unmittelbar nach der Querung in den Honebach. Der Schmutzwasserkanal (SW-Kanal) der Schillerstraße entwässert in die entgegengesetzte Richtung zum Mischwasserkanal (MW-Kanal) Hansaring.

Im Hafenweg liegt ebenfalls ein Mischwasserkanal, welcher in Richtung Westen zum Regenüberlauf Friedrich-Ebert-Platz entwässert.

- **Niederschlagswasser**

Auf Grund vorhandener Bodenuntersuchungen im direkten Umfeld sowie innerhalb des Plangebietes aus den Jahren 2003 und einer auf dieser Basis erstellten Bewertung der Untergrundverhältnisse im Rahmen der Entwässerungsstudie wird empfohlen, im Plangebiet auf Versickerungsanlagen zu verzichten.

Das im Plangebiet anfallende Regenwasser soll in den Regenwasserkanal der Schillerstraße eingeleitet werden. Dabei ist auf Grund der Kanalhydraulik eine maximale Einleitungsmenge von $Q = 150 \text{ l/s}$ festgelegt. Der Nachweis nach DWA-M 102-3 wird im Rahmen des Erlaubnis-antrags erstellt.

Der Mischwasserkanal im Hafenweg wird im Bereich des Plangebietes zukünftig als Schmutzwasserkanal betrieben, sodass hier kein Regenwasser angeschlossen werden kann.

Für die Regelentwässerung des Niederschlagswassers ist eine Einleitung in den Kanal oder in das Hafenbecken nicht zulässig.

Regenwasserrückhaltung

Über die Anlage von Retentionsdächern auf den Tiefgaragen (Landschaftsdächer) und den geplanten Gebäuden soll Niederschlagswasser zurückgehalten werden. Mit einer ca. 8 cm starken Retentionsschicht (Wasserretentionsbox) können diese Flächen den 100-jährlichen Starkregen aufnehmen. Das anfallende Niederschlagswasser wird damit zwischengespeichert und gedrosselt zum Regenwasserkanal abgeleitet.

Oberhalb der Retentionsschicht kann sich ein Gründach mit beliebiger Substrathöhe oder auch eine Befestigung mit z.B. Pflaster befinden.

Für den Fall, dass auf einzelnen Dachflächen nicht die in der Entwässerungsstudie angenommenen 80 % der Dachfläche als Retentionsdach realisiert werden können, muss auf benachbarten Dachflächen eine höhere Wasserretentionsbox gewählt werden bzw. durch andere Maßnahmen das entsprechende Wasservolumen zurückgehalten werden. So kann beispielsweise im Bereich der privaten Verkehrsflächen Wasser zurückgehalten werden, z.B. in Form von offenen Versickerungsmulden. Diese Option wurde in der Studie nicht betrachtet und gibt einen Spielraum im Rahmen der späteren Realisierung.

Geplante Regenwasserkanalisation

Das anfallende Niederschlagswasser darf ausschließlich zum RW-Kanal in der Schillerstraße entwässern. Die Lage der Regenwasserkanäle im Plangebiet ergibt sich aus der Lage der Tiefgaragen und der 110 kV-Leitung im Hafenweg. Im Hafenweg und in der nördlich parallel dazu

verlaufenden Ost-West-Erschließung werden Regenwasserkanäle verlegt, die jeweils im Westen beginnen und dann in den Regenwasserkanal in der Planstraße A münden.

Neben dem Regenwasser der Verkehrsflächen müssen die Regenwasserkanäle auch den Drosselablauf der Landschafts- und Gründächer aufnehmen (s. oben).

Auf Grund der Menge an Niederschlagswasser in Kombination mit der Einleitungsbegrenzung (s. oben), soll im Bereich der Planstraße A ein Regenrückhaltekanal (RRK) realisiert werden.

Der Abfluss aus dem RW-Kanal der Planstraße A erfolgt gedrosselt zum Regenwasserkanal Schillerstraße. Damit es nicht zu einem Rückstau aus der Bestandskanalisation ins Plangebiet kommt, soll am Anschlusspunkt Schillerstraße/ Ewaldstraße ein Rückstauverschluss angeordnet werden.

Auch das Niederschlagswasser auf der Hafenpromenade (MU₁ und MU₂) soll im Freigefälle entwässern. Wegen der Lage der Tiefgaragen muss das auf der Promenade anfallende Regenwasser zunächst von Osten nach Westen fließen, um dann in den neu geplanten Regenwasserkanal des Hafenwegs einzumünden, welcher das Niederschlagswasser von Westen nach Osten transportiert. Diese Ableitung im Freigefälle ist nur möglich, wenn der Regenwasserkanal entlang der Promenade ein Gefälle von $I = 2 ‰$ nicht überschreitet.

Alternativ zur Entwässerung der Promenade im Freigefälle kann in den folgenden Planungsphasen geprüft werden, ob der Regenwasserkanal zwischen Promenade und Hafenweg die Tiefgarage des Baufeldes Süd queren kann, oder, ob möglicherweise eine Trasse zwischen den Tiefgaragen der Baufelder MU₁ und MU₂ (in Verlängerung der Planstraße A) frei bleibt, die für einen Kanal genutzt werden kann.

- **Schmutzwasser**

Ein Anschluss an den Schmutzwasserkanal in der Schillerstraße ist zwar grundsätzlich möglich, allerdings wäre nur ein Sohlgefälle von $I = 1 ‰$ möglich, da der Regenwasserkanal in der Schillerstraße gequert werden muss. Daher wird empfohlen, dass Schmutzwasser des gesamten Gebietes an den Mischwasserkanal (der zukünftig als Schmutzwasserkanal betrieben werden soll) im Hafenweg anzuschließen. Das MU₄ soll über Hausanschlussleitungen an den Schmutzwasserkanal in der Schillerstraße angeschlossen werden. Es entsteht ein Schmutzwasseranfall von $Q_{t,aM} = 6,1 \text{ l/s}$ und ein Spitzenabfluss von $Q_{T,a,max} = 9,0 \text{ l/s}$.

- **Starkregen**

Für das Plangebiet wurde mittels 2D-Simulation nachgewiesen, dass der 100-jährliche Starkregen ($h_N = 42 \text{ mm}$, $D = 60 \text{ min}$) keinen Schaden anrichtet. Auch für ein außergewöhnliches Regenereignis ($h_N = 90 \text{ mm}$, $D = 60 \text{ min}$) wird gezeigt, dass keine größeren Schäden entstehen. Dazu sind die in der Entwässerungsstudie genannten Höhenangaben für die Erdgeschosshöhen einzuhalten. Insbesondere für die Bebauung entlang der Schillerstraße müssen relativ hohe Erdgeschosshöhen und Rampenhöhen für die Tiefgaragenzufahrten eingehalten werden, um eine Überflutung bei Starkregen zu vermeiden.

Die Studie empfiehlt, eine weitere 2D-Berechnung bei Vorlage des Deckenhöhenplans (Ausführungsplanung Straße und Freiflächen) durchzuführen.

6.5.2 Versorgung – Wasser, Strom, Wärme

Die Versorgung des Plangebietes mit Trinkwasser, Strom und Telekommunikation erfolgt durch eine Ausweitung des vorhandenen Netzes durch die jeweiligen Leitungsträger.

Für die Stromversorgung werden im Plangebiet nach derzeitigem Stand voraussichtlich fünf Ortsnetzstationen benötigt. Diese sollen in die Gebäude integriert werden, um negative visuelle Auswirkungen auf die Freiräume zu vermeiden.

Das bestehende Trafo-Gebäude nordöstlich der Schillerstraße wird im Bebauungsplan als Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung Elektrizität (Trafostation) gesichert.

Im Hafenweg befindet sich eine 110 KV-Leitung der Westnetz GmbH. Mindestabstände sind einzuhalten. Ein entsprechender Hinweis ist in der Planzeichnung enthalten.

In der Schillerstraße liegt eine Fernwärmeleitung. Ein Anschluss des Quartiers ist grundsätzlich möglich.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde ein Energiekonzept erarbeitet, welches die Möglichkeiten einer nachhaltigen und maximal effizienten Energieversorgung aufzeigt. So sind neben dem Anschluss an die Fernwärme nachhaltige Lösungen wie Wärmepumpen, Geothermie, Photovoltaik und Solarthermie denkbar. Die Festlegung des jeweiligen Versorgungskonzeptes erfolgt im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Planung durch die Grundstückseigentümer.

6.5.3 Festsetzung zur Solarpflicht

Auf den Dächern der Neubauten sind auf mindestens 50 % der Grundfläche Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) zu installieren. Mit dieser Festsetzung wird dem Ratsbeschluss (vgl. V/0319/2022) vom 14.06.2022 Rechnung getragen. Die Festsetzung findet auch Anwendung auf Bestandsgebäuden, wenn eine grundlegende Dachsanierung vorgenommen wird. Die Kombination von Dachbegrünung und Photovoltaik-Anlagen ist möglich.

6.6 Grünflächen, Begrünung, Wasserflächen

Zur Minimierung der mit der Planung verbundenen Auswirkungen und zur Sicherung einer attraktiven und ökologisch sinnvollen Begrünung des Plangebietes wurden nach den Vorgaben des vorliegenden Freiraumkonzeptes in den Bebauungsplan folgende Festsetzungen aufgenommen.

Begrünung von Dachflächen

Es wird festgesetzt, dass bei Gebäuden mit Flachdach die Dachflächen zu mindestens 80 % zu begrünen sind. Ausnahmsweise kann auch ein geringerer Begrünungsanteil zugelassen werden, wenn nachgewiesen wird, dass durch geeignete andere Maßnahmen ein vergleichbarer Abfluss des Niederschlagswassers sichergestellt wird (s. dazu Kapitel 6.5.1).

Die Dachbegrünung ist mit einer standortgerechten Vegetation, mindestens extensiv durchzuführen. Die Stärke der Vegetationstragschicht muss mindestens 10 cm zzgl. Drainschicht betragen. Die Errichtung von Photovoltaikanlagen oberhalb der Dachbegrünung ist zulässig.

Die Dächer von Tiefgaragen sind mit einer mindestens 0,5 m mächtigen Vegetationsschicht (Substratschicht oder kulturfähiger Boden) zuzüglich Drainschicht fachgerecht zu überdecken und gärtnerisch zu gestalten. Bei einer Baumpflanzung muss eine Vegetationstragschicht von

mindestens 1,00 m bei kleinkronigen Bäumen, 1,20 m bei mittelkronigen Bäumen sowie 1,50 m bei großkronigen Bäumen zuzüglich einer Drainschicht von 10 cm hergestellt werden. Für Bäume auf Tiefgaragen sind bei kleinkronigen Bäumen offene Baumscheiben von mindestens 9 m², bei mittel- und großkronigen Bäumen von mindestens 15 m² vorzusehen.

Hiervon ausgenommen sind Flächen für die Erschließung, Fahrradabstellanlagen, Terrassen sowie Flächen von baulichen Anlagen, Kellerschächte und notwendige technische Aufbauten (wie z. B. Lüftungsanlagen).

Die Begrünung der Dächer von Tiefgaragen und sonstigen Dächer ist zu pflegen und dauerhaft zu erhalten (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).

Die Festsetzungen zu extensiv begrünten Dachflächen bei Gebäuden mit Flachdach werden in den Bebauungsplan aufgenommen, um im Zuge des Klimawandels und im Hinblick auf zunehmende Starkregenereignisse Maßnahmen zur Reduzierung und Verzögerung des Spitzenabflusses durch Retention des Niederschlagswassers und ortsnahe Verdunstung zu treffen. Insgesamt wird somit ein Beitrag zur Verbesserung der ökologischen und kleinklimatischen Bedingungen im Plangebiet geleistet.

Pflanzmaßnahmen

Vor dem Hintergrund der angestrebten hohen städtebaulichen Dichte und urbanen Struktur des Quartiers wurde bereits im Rahmen des vorliegenden Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan für die öffentlichen und die für eine öffentliche Nutzung vorgesehenen privaten Freiräume und Verkehrsflächen eine Gestaltungs- und Zielkonzeption¹¹ erstellt, die zu einer konkreten Freiflächen- und Erschließungsplanung¹² weiterentwickelt wurde. Diese umfasst in unterschiedlichem Konkretisierungsgrad

- die baugebietsinternen öffentlichen Verkehrsflächen,
- die privaten Verkehrsflächen,
- weitere stadtraumwirksame private Vernetzungs-, Platz- und Aufenthaltsflächen sowie
- die verbleibenden privaten Grundstücksfreiflächen.

Die planungsrechtliche Sicherung dieser Planung erfolgt in Bezug auf die zu pflanzenden Baumstandorte auf den privaten und öffentlichen Grundstücksflächen durch Festsetzungen im Bebauungsplan.

Ergänzend werden im Rahmen des städtebaulichen Vertrages verbindliche Regelungen zur Umsetzung der Freiflächen- und Erschließungsplanung aufgenommen.

An den in der Planzeichnung festgesetzten Baumstandorten sind je nach Standort gemäß den in den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan enthaltenen Pflanzlisten klein- und mittelkronige bzw. großkronige Bäume, zu pflanzen, zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten. Um die für die konkrete Umsetzung notwendige Flexibilität zu sichern, wird festgesetzt, dass von den festgesetzten Baumstandorten um bis 5 m abgewichen werden darf.

Darüber hinaus werden die im Rahmen des Ausbaus des Dortmund-Ems-Kanals planfestgestellten Bäume entlang der Rampe zur Kanalbrücke der Schillerstraße, in die Planzeichnung aufgenommen. Diese sind von der Flexibilisierung ausgenommen: Diese sind in einer Flucht und gleichbleibendem Abstand analog der Planfeststellung zum Ausbau des Dortmund-Ems-

¹¹ West 8 (November 2023): Münster Stadthafenquartier Masterplan Freiraum, Rotterdam.

¹² SAL Landschaftsarchitektur, nts Ingenieurgesellschaft mbH (Mai 2025): Freiflächen- und Erschließungsplanung Stadthafen Nord, Münster.

Kanals zu pflanzen. Auch in der öffentlichen Straßenverkehrsfläche im Hafenweg sind die straßenbegleitenden Baumreihen an der Südseite in einer Flucht zu pflanzen.

Die anzupflanzenden Bäume und die mit einem Erhaltungsgebot belegten Baumstandorte (s. unten) sind einschließlich ihrer Wurzelbereiche dauerhaft zu erhalten und zu schützen. Bei Abgang einzelner Gehölze sind Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Die Festsetzungen zu den Baumpflanzungen erfolgen, um eine attraktive Gestaltung des Quartiers zu gewährleisten und die möglichen Auswirkungen des im Plangebiet zulässigen Versiegelungsgrades auf das lokale Klima zu mindern. Für die zu pflanzenden Bäume werden Pflanzqualitäten und Pflanzarten im Bebauungsplan textlich festgesetzt, die den Anforderungen an den Standort entsprechen. Hierbei muss das Substratvolumen für Bäume der Pflanzliste 1 mindestens 12 m³, der Pflanzliste 2 mindestens 18 m³, der Pflanzliste 3 mindestens 24 m³ betragen.

Die Pflanzliste 1 umfasst folgende kleinkronige Bäume: *Cercidiphyllum japonicum* (Kuchenbaum), *Parrotia persica* (Eisenholzbaum), *Koelreuteria paniculata* (Blasenesche), *Betula utilis* (Himalaja-Birke), *Fraxinus ornus* (Blumenesche), *Malus trilobata* (Dreilappiger Apfel), *Sorbus thuringiaca* (Thüringische Mehlbeere), *Acer campestre* (Feldahorn). Sie sind in einer Mindestqualität von 4 x verpflanzt und einen Stammumfang von 20-25 cm vorzusehen.

Die Pflanzliste 2 umfasst folgende mittelkronige Bäume: *Fraxinus americana* (Weißesche), *Fraxinus angustifolia* (Schmalblättrige Esche), *Fraxinus pennsylvanica* (Rot-Esche, Grün-Esche), *Ostrya carpinifolia* (Hopfenbuche), *Gleditsia triacanthos* (Gleditschie), *Alnus spaethii* (Purpur-Erle), *Malus tschonoskii* (Scharlach-Apfel), *Tilia cordata* (Winterlinde). Auch sie sind in einer Mindestqualität von 4 x verpflanzt und einen Stammumfang von 20-25 cm vorzusehen.

Die Pflanzliste 3 umfasst folgende großkronige Bäume: *Celtis australis* (Zürgelbaum), *Styphnolobium japonicum* (Schnurbaum), *Castanea sativa* (Esskastanie), *Acer platanoides* (Spitzahorn), *Pinus strobus* (Weymouth-Kiefer), *Pinus sylvestris* (Kiefer), *Zelkova serrata* (Zelkova), *Platanus acerifolia* (Platane). Sie sind in einer Mindestqualität von 5x verpflanzt und einem Stammumfang von 30-35 cm vorzusehen.

Für die anzupflanzenden mittelkronigen Bäume an der Schillerstraßenrampe ist analog der gegenüber liegenden Straßenseite als Art die Winterlinde (*Tilia cordata*) zu verwenden.

Zu erhaltende Einzelbäume

Die entlang der Schillerstraße vorhandenen Bäume werden im Bebauungsplan zum Erhalt festgesetzt und damit planungsrechtlich gesichert.

Wasserflächen

Das Stadthafenbecken wird im Bebauungsplan als Wasserfläche festgesetzt.

6.7 Immissionsschutz

6.7.1 Schallimmissionen

Im Bauleitplanverfahren sind die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB zu berücksichtigen. Schädliche Umwelteinwirkungen (z. B. in Form von Schallimmissionen) sind so weit wie möglich zu vermeiden.

Um dem allgemeinen Grundsatz der Konfliktbewältigung Rechnung zu tragen, wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes ein schalltechnisches Gutachten¹³ erarbeitet, welches die auf das Plangebiet und die Umgebung einwirkenden Geräuschimmissionen durch den Straßen- und Schiffsverkehr sowie einwirkende Gewerbelärmimmissionen und die Verkehrslärmauswirkungen der durch das Plangebiet erzeugten Verkehre auf die Umgebung ermittelt und bewertet.

Geräuschimmissionen durch einwirkenden Straßen- und Schiffsverkehr

Hinsichtlich der auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrsgeräusche wurde festgestellt, dass die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18005 für Urbane Gebiete (MU) von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts an den geplanten Bauflächen im gesamten Plangebiet eingehalten werden. Damit ist im gesamten Plangebiet von gesunden Wohn- bzw. Arbeitsverhältnissen auszugehen.

Im Nachtzeitraum liegen im nördlichen Teil des Plangebietes Beurteilungspegel von mehr als 45 dB(A) vor. Im Beiblatt 1 zur DIN 18005 wird ausgeführt, dass bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich ist. Daher wird im Bebauungsplan für die betroffenen Bereiche festgesetzt, dass für Schlafräume oder zum Schlafen geeignete Räume bei einem Beurteilungspegel nachts über 45 dB(A) nach DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen vorzusehen sind, die einen ausreichenden Luftwechsel bei geschlossenen Fenstern ermöglichen und die die Gesamtschalldämmung der Außenbauteile nicht mindert. Die hiervon betroffenen Bereiche des Plangebiets sind in der Planzeichnung festgesetzt. Abweichungen von dieser Festsetzung sind im Einzelfall im Rahmen des jeweiligen Baugenehmigungsverfahrens mit entsprechendem Nachweis durch einen Sachverständigen über die Einhaltung eines Beurteilungspegels ≤ 45 dB(A) nachts zulässig.

In dem Wohnen zugeordneten Außenwohnbereichen (z.B. Balkone, Loggien, Terrassen, etc.) sollten - gemäß Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (Urt. v. 19.10.2011 – 3 S 942/10) - tagsüber gewisse Pegelgrenzen nicht überschritten werden, um eine angemessene Aufenthaltsqualität im Freien zu gewährleisten. Ein Kriterium für eine akzeptable Aufenthaltsqualität, das im Rahmen der Abwägung bei einer Überschreitung der Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18005 herangezogen werden kann, ist z.B. die Gewährleistung einer ungestörten Kommunikation über kurze Distanzen (übliches Gespräch zwischen zwei Personen) mit normaler, allenfalls leicht angehobener Sprechlautstärke. Den Schwellenwert, bis zu dem eine ungestörte Kommunikation unter den o. g. Voraussetzungen möglich ist, sieht die Rechtsprechung (hier z. B. im Urteil des BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1075.04) bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) außen. Dieser Dauerschallpegel wird im Plangebiet eingehalten.

Schalltechnische Auswirkungen des planbedingten Mehrverkehrs

Mit der vorliegenden städtebaulichen Planung sind planbedingte Mehrverkehre auf den Straßen in der Nachbarschaft außerhalb des Plangebietes zu erwarten. Im Rahmen der Abwägung der Belange in der städtebaulichen Planung wurden die schalltechnischen Auswirkungen des planbedingten Mehrverkehrs ermittelt und bewertet. Grundlage hierfür bilden die Prognosedaten des Verkehrsgutachtens (s. Kapitel 6.5.2).

¹³ nts Ingenieurgesellschaft mbH (Dezember 2025): Schalltechnisches Gutachten - BP Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße in Münster, Münster.

Für die Ermittlung der Auswirkungen des planbedingten Mehrverkehrs wurden die Beurteilungspegel für die Verkehrsräusche sowohl für den Prognose-Null-Fall (Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2035 ohne den planbedingten Mehrverkehr) als auch für den Prognose-Plan-Fall (Prognoseverkehrsbelastung mit dem planbedingten Mehrverkehr) berechnet. Für die Beurteilung der Auswirkungen werden die so ermittelten Beurteilungspegel gegenübergestellt sowie diese mit geltenden Grenz- und Schwellenwerten verglichen (s. Anhang 6 des Gutachtens).

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass die den jeweiligen Gebietsnutzungen entsprechenden schalltechnischen Orientierungswerte nach dem Beiblatt 1 zu DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ im Prognose-Null-Fall (ohne die planbedingten Mehrverkehre) an den am stärksten betroffenen, straßenzugewandten Fassaden tags und nachts von den Beurteilungspegeln für die Verkehrsräusche teilweise überschritten werden.

Die häufig als obere Grenze für die städtebauliche Abwägung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), bei deren Einhaltung ebenfalls noch von gesunden Wohn- und Aufenthaltsverhältnissen ausgegangen werden kann, werden bei Betrachtung des Prognose-Null-Falls ebenfalls tags und nachts an einigen Gebäuden überschritten. Vor den straßenabgewandten Fassaden werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts mit wenigen Ausnahmen eingehalten bzw. unterschritten.

Der planbedingte Mehrverkehr (Prognose-Plan-Fall-Variante 2) führt je nach Straßenabschnitt zu Erhöhungen der Verkehrslärmbelastung von bis zu 4,6 dB tags und bis zu 4,0 dB nachts. An Straßenabschnitten der Ewaldstraße, an denen die Verkehrsmengen für den Prognose-Plan-Fall in der Verkehrsuntersuchung zum gegenständlichen Bebauungsplanverfahren gegenüber dem Prognose-Null-Fall mit geringeren Werten ausgewiesen werden, ergeben sich entsprechende Reduzierungen der Lärmbelastung.

Bei einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und einer Erhöhung der Beurteilungspegel von mindestens 3 dB (= wesentliche Änderung), wie sie im vorliegenden Fall bestehen (s. Anhang 6 des Gutachtens), sollen **Maßnahmen zur Kompensation** der durch den planbedingten Mehrverkehr verursachten Verkehrslärmerhöhung geprüft werden. Im Prognose-Plan-Fall Variante 2 sind hiervon Gebäude entlang der Schillerstraße, vereinzelt an der Querstraße und am Hafenweg sowie am Hansaring betroffen (s. Anhang 6 des Gutachtens). Maßnahmen zur Kompensation sind beispielsweise eine Verringerung der Verkehrserzeugung durch Planänderungen, die Errichtung von Lärmschutzbauwerken, der Einbau einer lärmarmen Straßendeckschicht oder die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Sollten Kompensationsmaßnahmen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht durchführbar sein, sind über die maßgeblichen Immissionsorte hinaus alle von einer Überschreitung der Schwellen zur Gesundheitsgefahr betroffenen Immissionsorte im Detail zu untersuchen.

Die grundrechtliche **Zumutbarkeitsschwelle** ist erreicht, wenn die Lärmvorbelastung bereits so hoch ist, dass sie sich der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von tags 70 dB(A) und/oder nachts 60 dB(A) nähert oder diese gar überschreitet, wenn sie sich also der Grenze nähert, jenseits derer verfassungs- bzw. grundrechtliche (Gesundheits-)Schutzanforderungen greifen. Sobald die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle durch die mit dem planbedingten Mehrverkehr verbundenen Pegelerhöhung erstmalig oder oberhalb dieser Grenzen weitergehend überschritten wird, werden auch absolut geringe Lärmsteigerungen abwägungsrelevant.

Von einer erstmaligen oder weitergehenden Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle und einer gleichzeitigen Erhöhung der Beurteilungspegel von mindestens 1 dB (ungerundet 0,1 dB) betroffen sind entsprechend der Berechnungsergebnisse in Anhang 6 des Gutachtens im Prognose-Plan-Fall Variante 2 ein Gebäude am Hohenzollernring, ein Gebäude an der Schillerstraße westlich des Hansarings und sechs Gebäude an der Wolbecker Straße. An diesen Gebäuden bewirkt der planbedingte Mehrverkehr eine Lärmpegelerhöhung um bis zu 0,6 dB.

Bei einer Überschreitung der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefahr von tags 70 dB(A) und/oder nachts 60 dB(A) und einer durch den planbedingten Mehrverkehr darüber hinaus verursachten Pegelerhöhung, müssen Maßnahmen zur Kompensation bzw. Reduzierung der durch den planbedingten Mehrverkehr verursachten Verkehrslärmerhöhung bzw. zum passiven Schallschutz geprüft werden.

Da im vorliegenden Fall eine Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bzw. eine weitere Erhöhung der Beurteilungspegel oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung zu erwarten ist, ist die nach den einschlägigen lärmtechnischen Regelwerken sonst maßgebliche Sicht, die unterschiedlichen Lärmarten - insbesondere Gewerbelärm und von öffentlichen Straßen ausgehenden Verkehrslärm - isoliert zu betrachten, in der Regel nicht mehr zulässig. Daher ist eine Summenpegelbetrachtung, hier der Verkehrsgeräusche und der Geräusche durch Gewerbeanlagen, die dem Anwendungsbereich der TA Lärm unterliegen, vorzunehmen (**Gesamtlärmbetrachtung**, vgl. OVG Münster, Beschluss vom 26.04.2018 - 7 B 1459/17.NE).

Hinsichtlich der Geräuschimmissionen durch Gewerbe kann im vorliegenden Fall davon ausgegangen werden, dass für die bestehenden und für die zukünftig im Bebauungsplangebiet zulässigen Gewerbenutzungen genehmigungsseitig Sorge dafür getragen wird, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm in der Gewerbelärmgesamtbelastung eingehalten werden. Damit würden an der vom Verkehrslärm besonders betroffenen Bestandsbebauung in Mischgebieten Beurteilungspegel von maximal 60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) nachts und in Allgemeinen Wohngebieten Beurteilungspegel von maximal 55 dB(A) am Tag und 40 dB(A) nachts vorliegen. Die den Immissionsrichtwerten entsprechenden Beurteilungspegel für die zulässige Gewerbelärmbelastung werden den ermittelten Beurteilungspegel für den Straßenverkehr sowohl für den Prognose-Null-Fall als auch für den Prognose-Plan-Fall energetisch hinzuaddiert (Anhang 8 des Gutachtens).

Da im vorliegenden Fall vergleichsweise geringfügige Pegelerhöhung vorliegen und entsprechend den im Anhang 6 und 7 im Gutachten dokumentierten Berechnungsergebnissen an allen von Überschreitungen der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung betroffenen Gebäuden in den abgeschirmten Bereichen Außenpegel von unter 60 dB(A) vorliegen, kann die Lärmsteigerung voraussichtlich als zumutbar abgewogen werden. Für die Bewertung der Zumutbarkeit ist hierzu allerdings zu prüfen, ob passive Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohngebäuden, wie z. B. der Einbau geeigneter Schallschutzfenster und/oder schallgedämpfter Lüftungseinrichtungen, an den straßenzugewandten Fassaden erforderlich sind, um gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten. Zudem ist zu ermitteln, ob die jeweils vorhandenen Wohnungen nach Schnitt, Lage und Lärmwerten eine solche Nutzung im Bereich des „Schallschattens“ gestatten. Ist Wohnen und Schlafen demgegenüber nur noch hinter geschlossenen Fenstern möglich, dürfte im Regelfall die absolute Schwelle der Zumutbarkeit erreicht sein (vgl. OVG Münster 7. Senat, Beschluss vom 26.04.2018 - 7 B 1459/17.NE).

Derzeit findet eine detaillierte Prüfung der anspruchsberechtigten Gebäude und Fassaden statt. Regelungen zu Maßnahmen, Umsetzungsprozedere und Kostenübernahme von gegebenenfalls erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen werden bei Bedarf im städtebaulichen Vertrag verankert.

Anlagebezogener Verkehr

Verbunden mit dem Betrieb der innerhalb des Plangebiets geplanten Gewerbenutzungen (Büros, Gastronomie etc.) wird anlagenbezogener Verkehr im öffentlichen Verkehrsraum in der Umgebung des Betriebsgrundstücks stattfinden. Gemäß TA Lärm sind die Geräusche des anlagenbezogenen An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrswegen in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück zu betrachten. Gemäß Nr. 7.4 der TA Lärm sollen die Geräusche des anlagenbezogenen Verkehrs durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, wenn folgende Kriterien erfüllt werden:

- die Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs erhöhen den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB,
- es erfolgt keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr und
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) werden zusammen mit den Geräuschen des An- und Abfahrtverkehrs erstmals oder weitergehend überschritten.

Nur wenn die genannten Voraussetzungskriterien nach Nr. 7.4 der TA Lärm gemeinsam zutreffen, sind organisatorische Maßnahmen zum anlagenbezogenen Verkehr in Betracht zu ziehen. Daher wurde zunächst geprüft, ob der anteilige Beurteilungspegel durch den anlagenbezogenen Verkehr im öffentlichen Verkehrsraum zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei gleichzeitiger Erhöhung des Gesamtbeurteilungspegels durch den Straßenverkehrslärm um mindestens 3 dB beitragen kann. Um diese beiden Kriterien gleichzeitig zu erfüllen, müssten die Beurteilungspegel des anlagenbezogenen Verkehrs unabhängig von der bestehenden Verkehrsbelastung die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV um mindestens 5 dB unterschreiten.

Im vorliegenden Fall werden die Immissionsgrenzwerte an einigen Immissionsorten nicht um mindestens 5 dB unterschritten. Daher wurden für die Beurteilung der Auswirkungen des anlagenbezogenen Verkehrs die Beurteilungspegel für die Verkehrsgeräusche sowohl für den Prognose-Null-Fall (Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2035 ohne den anlagenbezogenen Verkehr) als auch für den Prognose-Plan-Fall (Prognoseverkehrsbelastung mit dem anlagenbezogenen Verkehr) berechnet und die Berechnungsergebnisse anhand der Kriterien nach Nr. 7.4 der TA Lärm geprüft.

Da die genaue Verortung der Gewerbeeinheiten und die exakte Aufteilung auf die beiden Anbindungen an den Hafenweg und die Schillerstraße noch nicht bekannt sind, wird angenommen, dass sich der gewerbliche Verkehr genauso verteilt wie der Gesamtverkehr, also zu einem Drittel auf den Hafenweg und zu zwei Drittel auf die Schillerstraße. Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass keine Lkw-Anlieferungen im Nachtzeitraum stattfinden.

Die Verkehrsparameter zur Ermittlung der Geräuschemissionen nach RLS-19 für den Gewerbeanteil der Verkehrserzeugung durch das Plangebiet wurden von der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH ermittelt (s. Kapitel 6.4.2).

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV tags bedingt durch den anlagenbezogenen Verkehr an keinem der betrachteten Immissionsorte erstmalig überschritten wird, wenngleich er an drei Fassaden zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche um mindestens 3 dB führt (ungerundet mindestens 2,1 dB). Daher werden die kumulativ geltenden Voraussetzungskriterien nach Nr. 7.4 der TA Lärm hier nicht erfüllt.

Die in der ständigen Rechtsprechung angenommenen Schwellen zur Gesundheitsgefahr aus grundrechtlicher Sicht von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts für Wohngebiete (vgl. etwa OVG NRW, Urteil vom 17.4.2008 - 7 D 110/07.NE; OVG NRW, Beschluss. v. 26.4.2018 - 7 B 1459/17.NE; BVerwG, Urt. v. 21.11.2013 - 7 A 28.12) werden an allen betrachteten Immissionsorten auch unter Berücksichtigung der Erhöhung der Beurteilungspegel durch den anlagenbezogenen Verkehr unterschritten, sodass hier nach diesen Bewertungsmaßstäben keine unzumutbaren Umwelteinwirkungen durch Geräusche vorliegen.

An allen betrachteten Immissionsorten werden die kumulativ geltenden Voraussetzungskriterien nach Nr. 7.4 der TA Lärm nicht erfüllt. Daher sind gemäß Nr. 7.4 der TA Lärm sachlich und rechtlich mögliche Maßnahmen organisatorischer Art, die die Geräusche des anlagenbezogenen Verkehrs im öffentlichen Verkehrsraum vermindern können, nicht erforderlich.

Geräuschemissionen durch bestehendes Gewerbe

Im Umfeld des hier betrachteten Bebauungsplangebiets sind Gewerbeanlagen und -betriebe auf der Südseite des Stadthafens I im Geltungsbereich des parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 541 Teilbereich I „Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg“, südwestlich des Albersloher Wegs sowie südöstlich des Dortmund-Ems-Kanals im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 348 „Albersloher Weg / Dortmund-Ems-Kanal / Lütkenbecker Weg / Umgehungsstraße“ vorhanden. Unmittelbar westlich des Plangebiets, zwischen Hafenweg und Hansaring, wird der im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ liegende Hafenmarkt (nutzungsgemischtes Quartier mit Einkaufszentrum, Wohnungen und Flächen für Gastronomie und Dienstleistungen sowie einer Quartiersgarage) betrieben. Auf der Nordseite des Stadthafens I, im Bereich des Kreativkais, sind darüber hinaus Gastronomiebetriebe mit umfangreichen Außengastronomiefächen vorhanden.

Um Immissionskonflikte zwischen den bestehenden gewerblichen Nutzungen und den innerhalb des Plangebiets geplanten schutzbedürftigen Nutzungen zu vermeiden, wurde die zu erwartende Geräuschemissionssituation ermittelt und bewertet.

Die Beurteilung der Gewerbegeräusche nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) hat gezeigt, dass im Plangebiet durch die bestehende Gewerbenutzungen insgesamt keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nach den Maßstäben der TA Lärm zu erwarten sind. Von Einschränkungen der vorhandenen Gewerbeflächen ist durch die Errichtung der geplanten schutzbedürftigen Bebauung im Einwirkungsbereich der vorhandenen Gewerbenutzungen nicht auszugehen.

Geräuschemissionen durch bestehende Gastronomie im Plangebiet

Im östlichen Plangebiet gibt es den bestehenden Gastronomiebetrieb „EsCape“ – der auf Grund der genehmigten Nutzung (Betriebszeiten, Nutzungskonzept, Besucherstruktur etc.) eine Vergnügungsstätte darstellt – sowie eine momentan ungenutzte Gastronomieeinheit (ehemals

„Wolters im Speicher“), für die derzeit ein Nachnutzer gesucht wird. Beide Flächen weisen zum Stadthafen orientierte Außengastronomieflächen auf.

Im unmittelbaren Umfeld der beiden Betriebe sind derzeit als schutzbedürftige Nutzungen lediglich Büroräume im Bestandsgebäude im südlichen MU₁ vorhanden, die in der Regel nur tags schutzbedürftig sind. Durch die vorgesehene Entwicklung innerhalb des Plangebiets entstehen im Umfeld der bestehenden Gastronomiebetriebe jedoch weitere heranrückende schutzbedürftige Nutzungen, zu denen auch Aufenthaltsräume in Wohnungen zählen. Zur Sicherstellung der Verträglichkeit der innerhalb des Plangebiets vorhandenen und geplanten schutzbedürftigen Nutzungen mit den bestehenden Gastronomiebetrieben wurde im Rahmen der Immissionsuntersuchung die Geräuschimmissionssituation ermittelt und bewertet.

Tageszeitraum

Die Ergebnisse der Immissionsuntersuchung zeigen, dass an den nächstgelegenen bestehenden Büroräumen im Bestandsgebäude im MU₁ der tags geltende Richtwert der TA Lärm für Urbane Gebiete von 63 dB(A) bei geräuschintensiven Veranstaltungen – also Musikdarbietungen, die über eine Hintergrundbeschallung, bei der eine Unterhaltung über kurze Distanzen möglich ist, deutlich hinausgehen – eingehalten werden kann, wenn die vier westlichen der sechs Fenstertüren sowie das mittlere Fenster der Vergnügungsstätte („EsCape“) geschlossen bleiben. Die beiden östlichen Fenstertüren können geöffnet bleiben. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Lärminderungsmaßnahmen werden die geltenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 1 dB unterschritten, sodass durch die Nutzung tags keine Konflikte zu erwarten sind.

Ebenso wird der tags geltende Richtwert für Geräuschspitzen (Richtwert + 30 dB[A]) sowohl an den nächstgelegenen geplanten Gebäuden (im MU₁) als auch an den nächstgelegenen bestehenden Gebäuden (im MU₁) eingehalten.

Nachtzeitraum

Die beiden Gastronomiebetriebe sind mit ihren genehmigten Betriebszeiten und Nutzungsintensitäten im Nachtzeitraum aus Sicht des Immissionsschutzes nicht mit den geplanten Wohnnutzungen verträglich: Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Urbane Gebiete von 45 dB(A) werden ebenso überschritten wie die Immissionsrichtwerte für Geräuschspitzen (Richtwert + 20 dB[A]). Für die Gastronomiebetriebe müssen daher mit Beginn der Planumsetzung Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt werden, sodass im Umfeld gesunde Wohnverhältnisse möglich sind. Im Zuge weiterer Berechnungen wurde im Rahmen des Immissionsgutachtens daher ermittelt, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um zukünftig an der entstehenden Bebauung die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einhalten zu können: Alle Fenstertüren sowie das mittlere Fenster der Vergnügungsstätte („EsCape“) müssen nachts bei geräuschintensiver Nutzung (s. oben) geschlossen bleiben. Unter Einhaltung dieser Maßnahme – die ergriffen werden muss, sobald Planungen mit schutzbedürftigen Nutzungen westlich der Bestandsbebauung realisiert werden (im MU₁, MU₂ und MU₃) – werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Urbane Gebiete im Bereich der angrenzenden überbaubaren Flächen eingehalten.

Die den Gastronomiebetrieben nächstgelegene Wohnbebauung an der Schillerstraße liegt nach Nr. 2.2 der TA Lärm tags und nachts aufgrund von Richtwertunterschreitungen von mindestens 10 dB nicht im Einwirkungsbereich der Gastronomiebetriebe.

Der Eigentümer der Flächen im MU₁ verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag dazu die entsprechenden Maßnahmen (s. oben) zu ergreifen.

Gesamt-Gewerbelärmbelastung

Ergänzend wurde die gewerbliche Vorbelastung im Umfeld des Plangebietes den Immissionen durch die hier betrachteten Gastronomiebetriebe hinzuaddiert, sodass die Immissionsrichtwerte für die Bewertung der Gesamt-Gewerbelärmbelastung einschließlich der geplanten Nutzungen dienen.

Aufgrund der Geräuschvorbelastung wird der Immissionsrichtwert für Urbane Gebiete (MU) am Tag an keinem der betrachteten Immissionsorte überschritten. Im Tageszeitraum sind somit keine Konflikte zu erwarten.

Im Nachtzeitraum wird der Immissionsrichtwert für Urbane Gebiete (MU) aufgrund der Geräuschvorbelastung an einigen Immissionsorten (Baufelder unmittelbar westlich und nördlich der Bestandsgastronomie) überschritten (je nach Geschosshöhe), sodass hier Konflikte entstehen können: Zum Schutz vor einwirkendem Gewerbelärm ist in Bereichen mit Immissionswerten über 45 dB(A) nachts (schwarz gestrichelte Linie in der Planzeichnung) durch Anwendung geeigneter bautechnischer Maßnahmen sicherzustellen, dass an den Fassaden keine Immissionsorte i.S.d. TA-Lärm bei schutzbedürftigen Räumen gem. DIN 4109 entstehen. Der Nachweis über die Umsetzung einer geeigneten Maßnahme ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen. Abweichungen von dieser Festsetzung sind im Einzelfall im Rahmen des jeweiligen Baugenehmigungsverfahrens mit entsprechendem schalltechnischem Nachweis durch einen Sachverständigen zulässig.

Mögliche Maßnahmen, die dies gewährleisten könnten, sind beispielsweise eine angepasste Grundrissgestaltung (Anordnung von schutzbedürftigen Räumen gem. DIN 4109 zur lärmabgewandten Fassade), Doppelfassaden (Vorsatzschalen vor der eigentlichen Gebäudefassade, die sicherstellen, dass der einzuhaltende Immissionsrichtwert vor dem [geöffneten] Fenster eingehalten und die natürliche Raumbelüftung gewährleistet wird) oder spezielle Fensterkonstruktionen (z.B. Prallscheiben, die mindestens 0,5 m vor dem offenbaren Fenster angeordnet werden oder Hafencityfenster).

Geräuschimmissionen durch geplante Gewerbenutzungen

Im Rahmen des Gutachtens wurden zudem die Geräuschimmissionen an den geplanten schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Plangebietes sowie an der bestehenden Bebauung im Umfeld des Plangebietes durch geplante gewerbliche Nutzungen innerhalb des Plangebiets bewertet, um mögliche Konflikte zwischen den gewerblichen und schutzbedürftigen Nutzungen frühzeitig erkennen zu können. Als relevante gewerbliche Geräuschquellen wurden dabei die Nutzung der Tiefgaragen, der oberirdischen Stellplätze sowie mögliche Außengastronomieflächen betrachtet.

Den Immissionen der Tiefgaragen, oberirdischen Stellplätze (im MU₁ Süd) und Außengastronomieflächen wurde die gewerbliche Vorbelastung hinzuaddiert, sodass die Einhaltung der Immissionsrichtwerte anhand der Gesamt-Gewerbelärmbelastung einschließlich der geplanten Nutzungen vorgenommen wurde. Die Beurteilung der Gewerbegeräusche erfolgt nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm).

Im Rahmen dieses Bauleitplanverfahrens handelt es sich um einen Angebotsbebauungsplan gem. § 30 Abs. 1 BauGB. Damit werden die planungsrechtlichen Grundlagen für verschiedene Nutzungen geschaffen, ohne konkrete Bauvorhaben oder detaillierte Ausgestaltungen der möglichen Nutzungen festzuschreiben. Die Gewerbelärmuntersuchungen sind daher im Sinne einer

Machbarkeitsstudie zu verstehen, im Rahmen derer typische Nutzungen mit einer Nutzungintensität betrachtet werden, die an der oberen Grenze des Erwartbaren liegt und aufgrund der grundsätzliche Lärmschutzmaßnahmen erörtert werden. Die Sicherstellung der schalltechnischen Anforderungen der TA Lärm sind auf der Grundlage der Detailplanungen in den Baugenehmigungsverfahren für die konkreten Bauvorhaben nachzuweisen. Hierbei sind dann auch weitere, derzeit nicht konkretisierbare Betriebsgeräusche wie die durch Lieferverkehre und stationäre technische Anlagen in die schalltechnischen Untersuchungen zu den Baugenehmigungsverfahren einzubeziehen.

Die zu erwartenden Geräuschimmissionen durch die Tiefgaragennutzungen unterschreiten die geltenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm am Tag um mindestens 8 dB, sodass durch die Nutzung tags keine Konflikte zu erwarten sind. Auch im Nachtzeitraum (ungünstigste volle Nachtstunde) werden die geltenden Immissionsrichtwerte größtenteils eingehalten bzw. unterschritten. Lediglich an einzelnen Immissionsorten werden die Richtwerte nachts um maximal 1 dB an den geplanten Wohnnutzungen und um bis zu 7 dB an Büronutzungen überschritten. Da Büronutzungen in der Regel nachts keinen höheren Schutzanspruch als zum Tageszeitraum haben, sind die Überschreitungen im Nachtzeitraum als nicht relevant zu bewerten. Hinsichtlich der Überschreitung an einem Wohngebäude sind ohne geeignete Maßnahmen Konflikte zu erwarten.

Die zu erwartenden Geräuschimmissionen durch die geplanten Außengastronomieflächen halten die geltenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm am Tag ein bzw. unterschreiten diese, sodass Außengastronomienutzungen im Tageszeitraum auf den betrachteten Flächen als realisierbar eingeschätzt werden können. Im Nachtzeitraum hingegen werden die Immissionsrichtwerte an den meisten Immissionsorten - teils deutlich - überschritten, sodass bei Betrieb nachts ohne geeignete Maßnahmen Konflikte zu erwarten sind. Hier wird im jeweiligen Genehmigungsverfahren zu außengastronomischer Nutzung nachzuweisen sein, dass die erforderlichen Schutzansprüche von Wohnnutzung sichergestellt werden.

Die Immissionsanteile durch die Nutzung der geplanten Tiefgaragen und Außengastronomieflächen sind an den betrachteten Immissionsorten dominierend. Aufgrund der Geräuschvorbeltung durch die Gewerbegebiete südlich des Stadthafen I und südöstlich des Dortmund-Ems-Kanals entstehen am Tag an keinem Immissionsort und nachts nur an wenigen Immissionsorten zusätzliche Konflikte: An diesen Immissionsorten sind die Immissionsbeiträge des bestehenden Gewerbes relevant und führen zusammen mit den Geräuschimmissionen der geplanten Tiefgaragen und Außengastronomieflächen nur nachts an schutzbedürftiger Bebauung zu einer erstmaligen Überschreitung der Richtwerte von bis zu 1 dB¹⁴. Nach Nr. 3.2.1, Abs. 3 TA Lärm ist eine Überschreitung der Richtwerte durch die Beurteilungspegel für die Gesamt-Gewerbelärmbelastung von nicht mehr als 1 dB zulässig.

Darüber hinaus ist auch zu berücksichtigen, dass die Vorbeltung durch die Gewerbegebiete südlich des Stadthafen I und südöstlich des Dortmund-Ems-Kanals aufgrund der nach dem Berechnungsverfahren der DIN 45691 „Geräuschkontingentierung“ nicht berücksichtigten Dämp-

¹⁴ Zwar gibt es in der zusammenfassenden Gesamt-Lärmbetrachtung (geplante TG + geplante Außengastronomie + bestehendes Gewerbe) im Gutachten (vgl. Anhang 14 des Gutachtens) viele weitere Überschreitungen des nächtlichen Richtwertes von 45 dB(A), allerdings sind diese Überschreitungen durch die geplanten Gewebenutzungen im Plangebiet hervorgerufen. Da über das Baugenehmigungsverfahren zu den geplanten Nutzungen entsprechende schallmindernde Maßnahmen gesichert werden müssen, die ein Einhalten dieses Richtwertes gewährleisten, wird es durch Hinzunahme des einwirkenden Gewerbes max. zu einer Richtwertüberschreitung von 1 dB kommen.

fung durch Abschirmung überschätzt wird. Weiterhin wird die Geräuschvorbelastung durch die Gewerbegebiete südlich des Stadthafen I und südöstlich des Dortmund-Ems-Kanals bei der Ermittlung der Beurteilungspegel für die Gesamtgewerbelärmsituation überschätzt, da davon ausgegangen werden kann, dass die geplante Bebauung innerhalb des Plangebiets deren Immissionsbeiträge durch ihre Schallabschirmung effektiv mindern wird.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde auch geprüft, ob eine Überschreitung der geltenden Immissionsrichtwerte durch kurzzeitige Geräuschspitzen während der Tageszeit um mehr als 30 dB und nachts um mehr als 20 dB auszuschließen ist. Die Berechnungsergebnisse hierzu zeigen, dass die zulässigen Werte am Tag sowohl bei der Tiefgaragennutzung als auch beim Außengastronomiebetrieb - zum Teil deutlich - unterschritten werden.

In der Nacht hingegen treten im Nahbereich der Tiefgaragenzufahrten Überschreitungen der Richtwerte für kurzzeitige Geräuschspitzen um bis zu 8 dB auf. Außerdem sind am bestehenden Gebäude Querstraße 35 geringfügige Überschreitungen von 1 dB zu erwarten. Im Nahbereich der Außengastronomieflächen werden die Immissionsrichtwerte für kurzzeitige Geräuschspitzen an den meisten Immissionsorten - teils deutlich - überschritten, sodass bei Betrieb nachts ohne geeignete Maßnahmen Konflikte zu erwarten sind.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass auf der Grundlage der Bewertungskriterien der TA Lärm durch die hier betrachteten Tiefgaragen und Außengastronomieflächen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche an den geplanten Gebäuden sowie an der Bestandsbebauung nicht ausgeschlossen werden können. Diese Konflikte sind im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren durch geeignete Maßnahmen zu lösen. Mögliche Maßnahmen zur Konfliktbewältigung können sein:

- bauliche Maßnahmen, die der Schallabschirmung dienen (z. B. Wände oder Kragdächer, die die Tiefgaragentore und die Fahrwege abschirmen),
- Nutzung von Tiefgaragen, in denen lediglich Stellplätze für tags stattfindende Nutzungen (wie z.B. Büros) untergebracht sind, auf den Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) beschränken,
- Immissionskonforme Grundrissgestaltung (Anordnung sämtlicher nachts zu schützender Räume zur lärmabgewandten Fassade)
- Doppelfassaden (Vorsatzschalen vor der eigentlichen Gebäudefassade, in denen Fenster schutzwürdiger Räume angeordnet sind),
- spezielle Fensterkonstruktionen (z.B. Prallschreiben. „Hafencity-Fenster“),
- verglaste Schallschutzvorbauten (z.B. verglaste Loggien),
- nicht öffnbare Fenster mit fensterunabhängigen Lüftungseinrichtungen.

6.7.2 Luftschadstoffimmissionen

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde ein Gutachten zur Luftschadstoffbelastung¹⁵ erstellt. Darin wurde untersucht, ob für die geplanten Nutzungen Konflikte mit Beurteilungswerten der Luftschadstoffe bestehen oder ob die Planungen zu wesentlichen Änderungen der Luftschadstoffbelastungen an benachbarten sensiblen Nutzungen führen. Die Beurteilung erfolgte nach der 39. BImSchV. Das beinhaltet die Betrachtung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe, für die in der 39. BImSchV Grenzwerte genannt sind, und die die jeweiligen

¹⁵ Lohmeyer GmbH (November 2024): Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen Nord“ in Münster – Luftschadstoffgutachten, Bochum.

Grenzwerte am deutlichsten ausschöpfen, was insbesondere auf Stickstoffdioxid (NO₂) zutrifft. Zusätzlich wurden PM₁₀- und PM_{2.5}-Feinstaub betrachtet.

Für die Berechnung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe wurden die Schadstoffaufkommen durch den Verkehr auf den Straßen und durch den Betrieb der geplanten Tiefgaragen mit dem mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodell MISKAM unter Berücksichtigung der Gebäudeumströmungen betrachtet. Aus den Verkehrsbelegungsdaten wurden unter Berücksichtigung der vom Umweltbundesamt veröffentlichten aktuellen Emissionsdatenbank HBEFA4.2 (UBA, 2022) für das Bezugsjahr 2030 die Emissionen auf allen Straßenabschnitten berechnet.

Unter Berücksichtigung der lokalrepräsentativen Windstatistik und der aus Messungen abgeleiteten Luftschadstoffhintergrundbelastung wurden Ausbreitungsrechnungen durchgeführt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Planfall an der bestehenden Bebauung im Umfeld des Plangebietes und im Bereich der zukünftig geplanten Gebäude der Grenzwert der 39. BImSchV für NO₂ deutlich unterschritten wird.

Die im Planfall prognostizierten Jahresmittelwerte der NO₂-Gesamtbelastungen an bereits bestehender nach 39. BImSchV beurteilungsrelevanter Bebauung mit Wohnnutzung weisen im Umfeld der Planungen gegenüber dem Prognosenullfall keine erheblichen Verschlechterungen auf, die abgeleiteten Jahresmittelwerte sind überwiegend vergleichbar zum Prognose-Nullfall.

Die Werte unterschreiten in beiden Beurteilungsfällen auch die für 2030 vorgesehenen Grenzwerte für NO₂-Jahresmittelwerte.

Auch für Feinstaub PM_{2.5} sind sowohl im Prognosenullfall als auch im Planfall keine Konflikte mit den derzeit geltenden Beurteilungswerten der 39. BImSchV zu erwarten. Auch für den ab 2030 vorgesehenen Grenzwert für PM_{2.5}-Jahresmittelwerte (10 µg/m³) werden in beiden Untersuchungsfällen keine Konflikte abgeleitet.

Für Feinstaub PM₁₀ sind ebenfalls keine Konflikte sowohl mit den derzeit geltenden Beurteilungswerten der 39. BImSchV als auch mit dem zukünftigen Grenzwert für Jahresmittelwerte der überarbeiteten EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881 zu erwarten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass im Plangebiet die geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV für NO₂- und Feinstaub-Jahresmittelwerte deutlich unterschritten werden. Damit liegen für die geplante Bebauung des Grundstücks keine Einschränkungen vor.

Mit der geplanten Nutzung ist zwar eine gewisse Zunahme der Immissionen entlang der umliegenden Straßen verbunden, allerdings sind auch an der dort gelegenen bereits bestehenden Bebauung weiterhin keine Konflikte mit den Beurteilungswerten zu erwarten.

6.8 Besonnung

Die mit der Bebauung des Plangebiets einhergehenden Veränderungen der Besonnungssituation bzw. die von der zukünftigen Bebauung ausgehenden Verschattungswirkungen sind in der Bauleitplanung nach Maßgabe der Anforderungen des verfahrensrechtlich in § 2 Abs. 3 BauGB und materiell-rechtlich in § 1 Abs. 7 BauGB verankerten Abwägungsgebotes zu berücksichtigen. In der abwägenden Berücksichtigung der Verschattungswirkungen ist zu unterscheiden zwischen den Auswirkungen der Planung auf die bereits existierende Bestandsbebauung außerhalb des Plangebietes, da insoweit Belange Dritter betroffen sind, und den Auswirkungen der

Planung innerhalb des Plangebietes, die im Kern den Aspekt der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse betreffen.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde eine Besonnungsstudie¹⁶ durchgeführt, die Angaben über die Auswirkungen der Planung auf die mögliche direkte Besonnung an der umliegenden benachbarten Wohnbebauung sowie die Besonnungssituation an der Planbebauung innerhalb des Plangebietes aufzeigt.

Es wurden die Besonnungsverhältnisse an der Bestandsbebauung analysiert und anhand der in der DIN EN 17037 genannten Qualitäts- bzw. Mindestempfehlungen an die Besonnungsdauer bewertet. Im Rahmen der Verschattungsstudie wurden Simulationsrechnungen durchgeführt, um für die Stichtage 01. Februar und 21. März die tägliche Besonnungsdauer an den Fassaden bzw. Fenstern der zuvor genannten Bebauung zu ermitteln. Hierbei wurde der Vergleichszustand (Kubaturen der ehemaligen Osmo-Hallen) und der Planfall mit der vorgesehenen Bebauung (gemäß städtebaulichem Konzept) untersucht. Als Vergleichszustand wurde die frühere Bebauung der Osmo-Hallen angenommen, da dies gemäß rechtskräftigem Bebauungsplan die planungsrechtlich zulässige Bebauung darstellt (mit Bauhöhen bis 16 m entlang der Schillerstraße und 19 m südlich des Hafenwegs). Bei den Berechnungen wurden an der Bestandsbebauung und an der Planbebauung „glatte“ Fassaden angenommen; Balkone sind nicht berücksichtigt.

Besonnung der Bestandsbebauung außerhalb des Plangebietes

Die Ergebnisse der Verschattungssimulationsrechnungen für den Planfall zeigen für die angrenzende Bebauung, dass aufgrund des Verlaufs der Sonnenbahn am 21. März bessere Besonnungsverhältnisse vorherrschen als am 01. Februar.

An der Bestandsbebauung wird bei Realisierung der Planung die Mindestempfehlung der DIN EN 17037, dass ein Wohnraum einer Wohnung mindestens 1,5 Stunden besonnt wird, weitestgehend eingehalten. Ausnahmen hiervon bilden drei Gebäude: Ewaldstraße 36, Querstraße 35 und Hafenweg 32. Bei den beiden Gebäuden an der Ewaldstraße und an der Querstraße, die bereits im Vergleichszustand eine niedrige Besonnungsqualität aufweisen, wird die Empfehlung DIN EN 17037 nicht erfüllt und damit unterschritten:

- An der unteren West-Fassade der Ewaldstraße 36 wird die Besonnungsdauer durch Realisierung der Planung um bis zu 10 % reduziert.
- Am Gebäude Querstraße 35 führt die Planung zu einer Reduktion der Besonnungsdauer von bis zu 5 % in einem sehr eng begrenzten Bereich der oberen Westfassade.
Die Ostfassade der Querstraße 35 weist in beiden Fällen (Bestand und Planung) überwiegend eine geringe Besonnungsqualität auf.
- An der Ostfassade am Hafenweg 32 liegt im Vergleichszustand eine mittlere Besonnungsqualität vor. Die Planung führt zu einer Reduktion der Besonnungsdauer von überwiegend mehr als 30 % an der Ostfassade. Im unteren, nördlichen Fassadenbereich wird die Mindestbesonnungsdauer von 1,5 Stunden unterschritten. In den übrigen Fassadenbereichen liegt im Planfall eine niedrige bis mittlere Besonnungsqualität vor. Somit führt die Planung zu einer erstmaligen Unterschreitung der Mindestempfehlung der DIN EN 17037 im nördlichen, unteren Teil dieses Gebäudes.

¹⁶ Lohmeyer GmbH (Februar 2025): Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen Nord“ in Münster – Besonnungsstudie, Bochum.

Normativ verbindliche Rechtsvorschriften oder (technischen) Richtlinien, welche für den Fall einer Verschattung die Grenze des Zumutbaren im Sinne des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebotes konkretisieren, existieren nicht. Daher sind nach Rechtsprechung mangels anderer Vorgaben die Umstände des Einzelfalls Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Verschattung (BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005 – 4 A 4.04 – juris, Rn. 58 m.w.N.; vgl. auch VGH München, Beschluss vom 5. September 2016 – 15 CS 16.1536 – juris Rn. 31). Auch die DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen – allgemeine Anforderungen“ stellt nach der Rechtsprechung keine rechtlich bindende Vorgabe für die Beurteilung der Zumutbarkeit oder Unzumutbarkeit einer Verschattung dar (vgl. VGH München, Beschluss vom 13. September 2022 – 15 CS 22.1851 – juris Rn. 22), gleiches dürfte für die neue DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ gelten. Nach neuerer Rechtsprechung des VGH Kassel besteht auch keine prozentuale Grenze, ab der die Zunahme einer Verschattung aufgrund einer Bauleitplanung in der Regel als unzumutbar zu erachten ist (vgl. VGH Kassel, Urteil vom 6. März 2024 – 4 C 198/20.N –, juris.).

Grundsätzlich besteht aus dem Bauplanungsrecht kein Anspruch, von jeder Beeinträchtigung der Belichtung, Belüftung und Besonnung verschont zu bleiben. In bebauten innerörtlichen Bereichen muss mit (begrenzten) Verschattungswirkungen gerechnet werden. Grundsätzlich ist in diesen Gebieten mit einer baulichen Ausnutzung von Bauflächen auch unter Erweiterung bestehender Gebäude – etwa durch Aufstockung – zu rechnen.

Das bauplanungsrechtliche Rücksichtnahmegebot gewährleistet keine bestimmte Dauer oder „Qualität“ der Tagesbelichtung oder die unveränderte Beibehaltung einer einmal gegebenen Besonnung eines Grundstücks. Diese Frage wird im Baurecht nur mittelbar über das bauordnungsrechtliche Abstandsflächenrecht erfasst. Mögliche Verringerungen des Lichteinfalls bzw. eine weiter zunehmende Verschattung sind in aller Regel im Rahmen der Veränderung der baulichen Situation in bebauten Ortslagen grundsätzlich nicht rücksichtslos und daher hinzunehmen, wenn die landesrechtlichen Abstandsflächenbestimmungen eingehalten werden. Durch die Abstandsflächen wird im Regelfall eine ausreichende Belichtung und Besonnung sichergestellt, sodass bei Einhaltung keine unzumutbare Beeinträchtigung vorliegt.

Da die geplante Bebauung die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen zu der umgebenden Bebauung einhält sind die landesrechtlichen Vorgaben zur Sicherstellung einer ausreichenden Belichtung und Besonnung gewahrt.

Die Reduzierung der Besonnungsdauer im Bereich der Gebäude Querstraße 35 und Ewaldstraße 36 um bis zu 5% bzw. 10 % wird im Rahmen der Abwägung als geringfügig und damit als zumutbar bewertet. Zudem verringert sich bei dem Gebäude Querstraße 35 die Besonnungsdauer in einem sehr eng begrenzten Bereich der oberen Westfassade. Dieser befindet sich direkt unterhalb des beginnenden Satteldaches. Im Bestand ist genau in diesem Bereich ein Balkon vorgesetzt (Balkone sind in der Studie nicht berücksichtigt, s. oben), sodass es hier durch Realisierung der Planung nicht zu einer Veränderung kommen wird.

Auch die Reduktion der Besonnungsdauer von bis zu 30 % an der Ostfassade des Gebäudes Hafenweg 32 wird als zumutbar bewertet. Bei dem Gebäude Hafenweg 32 handelt sich nicht um eine Wohnnutzung, sondern um eine gewerbliche Nutzung mit einem deutlich geringeren Schutzanspruch: Es geht in diesem Bereich demnach nicht um die Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse, sondern „lediglich“ um gesunde Arbeitsverhältnisse. In den entsprechenden Bereichen befinden sich an der Ostfassade Büros, Besprechungsräume sowie Mitarbeiter-Küchen mit Speise-/ Pausenräumen.

Bei dem Gebäude Hafenweg 32 handelt es sich zudem um einen Neubau, der 2022 – unter Kenntnis der östlich beabsichtigten Planung – fertiggestellt wurde. Dieser hat in seiner Höhe und Geschossigkeit (V) das planungsrechtliche Maximum gemäß rechtskräftigem Bebauungsplan Nr. 401 ausgeschöpft (umlaufende Attika 18 m, Oberkante First 20,80 m) und weist einen Abstand von 5 m zur östlichen Grundstücksgrenze und damit zum Plangebiet auf. Das an das Bestandsgebäude östlich angrenzende, neu geplante Gebäude im MU₂ weist einen Abstand von 14,50 m zur Grundstücksgrenze auf. Damit werden die Abstandsflächen gem. § 6 BauO NRW 2018 deutlich eingehalten ($0,4 H = 8,75$ m). Zudem erfolgt nicht nur eine Verschattung durch das östlich angrenzend geplante Gebäude im MU₂ auf das Bestandsgebäude, sondern ebenso durch das Gebäude Hafenweg 32 auf den dann neuen Baukörper im MU₂, sodass keine Ungleichbehandlung gegeben ist. Zumal dem Grundstückseigentümer des Hafenwegs 32 bei Bau des Gebäudes die beabsichtigten Planungen bekannt waren. Insofern wird die geringe Besonnung im unteren, nördlichen Fassadenbereich im Rahmen der Abwägung als zumutbar bewertet.

Seit Erstellung der Verschattungsstudie wurden die Höhen im Plangebiet im Rahmen der weiteren Konkretisierung teilweise noch einmal geändert. So wurde beispielsweise die zur Schillerstraße orientierte Bebauung im MU₄ gegenüber dem Planstand von 2022, der dem Gutachten zu Grunde gelegt wurde, um ca. 2 m erhöht. Da jedoch weiterhin die Abstandsflächen deutlich eingehalten werden, wird dies als unkritisch bewertet. Unzumutbare Einschränkungen für die angrenzenden Gebäude bzw. deren Bewohner ergeben sich dadurch nicht.

Besonnung der geplanten Bebauung innerhalb des Plangebietes

Für die geplante Bebauung ergeben sich auf Grund der beabsichtigten Gebäudedichte teilweise nur niedrige Besonnungsqualitäten und es wird in einigen Bereichen die Mindestbesonnungsdauer der DIN EN 17037 auf Grund von Eigenverschattung oder Verschattung durch Nachbargebäude unterschritten. Da es sich jedoch insoweit nicht um eine normative Vorgabe handelt (s. oben), folgt aus der Nichteinhaltung der Kriterien nicht zwangsläufig, dass gesunde Wohn- oder Arbeitsverhältnisse nicht gewahrt wären.

Die Ergebnisse, die im Detail der Studie zu entnehmen sind, geben im Hinblick auf die Besonnung Hinweise für die Grundrissplanung der Wohnungen, sodass eine Ausrichtung von je einem Wohnraum an einer ausreichend besonnenen Fassadenseite berücksichtigt werden kann. Zudem können die Ergebnisse der Besonnungsstudie Hinweise zur Ausrichtung der Spielräume der Kita darlegen.

An einigen Gebäuden kann die Mindestempfehlung der DIN EN 17037 für die direkte Besonnung auch bei durchgesteckten Wohnungen nicht erfüllt werden, so beispielsweise am westlichen Plangebäude im nördlichen MU₁ oder zentral im Plangebiet (MU₃). Eine ausreichende Versorgung mit Tageslicht kann allerdings auch bei einer unzureichenden Besonnung vorliegen und könnte im Rahmen einer Raumhelligkeitsanalyse bei vorliegenden Grundrissen geprüft werden. Zudem könnte der Konflikt durch Anordnung anderweitiger, unkritischer Nutzungen im Rahmen des im Urbanen Gebiet zulässigen Nutzungsspektrum (z.B. Gewerbe) gelöst werden. Der Nachweis ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen: Im Baugenehmigungsverfahren kann auf der Grundlage konkreter vorliegender Bauanträge, die sich naturgemäß sowohl zu den vorgesehenen Nutzungen und damit zu deren Schutzbedürftigkeit als auch zu den entsprechenden Grundrissen verhalten, geprüft und abschließend beurteilt werden, ob gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des § 3 BauO NRW 2018 schon mit Blick auf die Einhaltung

der Abstandsflächen gewahrt sind oder eine atypische Fallgestaltung eine abweichende Beurteilung erfordert.

6.9 Plangebietsinternes Klima

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde eine Klimagutachten¹⁷ erstellt, in dem auf der Grundlage von Simulationsrechnungen für den Bebauungsplan und die angrenzenden Wohnsiedlungen Aussagen zum Themenkomplex Temperatur bzw. Überhitzung erarbeitet wurden. Auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse wurden die thermischen Verhältnisse an einem heißen Sommertag bewerten und ggf. Möglichkeiten zur Optimierung der lokalen Situation aufgezeigt. Ziel ist, eine Bedrohung oder Gefährdung der Gesundheit zu vermeiden, allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten sowie unzumutbare Beeinträchtigungen des allgemeinen Wohlbefindens auszuschließen. Zur Bewertung des thermischen Komforts wird die sogenannte physiologische äquivalente Temperatur (PET) herangezogen. Diese vergleicht die tatsächlich gemessene Temperatur mit jener, die in einer Standardumgebung herrschen sollte, um ein identisches Temperaturempfinden zu haben. Die Standardumgebung entspricht einem beschatteten Raum in dem nur ein leichter Luftzug von 0.1 m/s herrscht.

Die Betrachtungen erfolgen für den Bestand (Ist-Fall) und für den Planzustand (Planfall). Für die Analyse (Ist-Fall) wurde der vorherige bauliche Zustand als Referenzfall (Osmo-Hallen) herangezogen, da der derzeitige Zustand auf Grund des rechtskräftigen Bebauungsplans der eine entsprechend massive Bebauung ermöglicht nur als temporär eingestuft wird.

Die Simulationsrechnungen wurden mit der aktuellen Version des Stadtklimamodells PALM-4U durchgeführt. Für die Ermittlung der planungsbedingten Auswirkungen auf das Lokalklima wurde sowohl die Bestandssituation als auch der Planfall simuliert. Die lokalklimatischen Modellierungen erfolgten für eine sommerliche autochthone Wetterlage (ohne Bewölkung und sehr niedrige Windgeschwindigkeiten; „Heißer bzw. Hitzetag“) unter Berücksichtigung der Lage und Höhe der Gebäude, der Landnutzung inkl. Bäumen/ Wald. Aufgrund der zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens noch nicht abgeschlossener Grünflächenplanung wurden für die zu untersuchende Planvariante innerhalb des Plangebiets zunächst nur kleine und schmale Baumkronen modelliert. Bei dieser Vorgehensweise handelt es sich um eine konservative Annahme, da Bäume aufgrund ihrer verschattenden Wirkung einen positiven Effekt auf die tägliche Wärmebelastung haben.

Aus den Ergebnissen lässt sich ableiten, dass das nahe Umfeld des Plangebiets erwartungsgemäß ein typisches Stadt- bis Stadtrandklima vorweist. Am Nachmittag werden extreme Wärmebelastungen in den nicht verschatteten Bereichen aufgezeigt. Im Bereich von Baumbeständen und im Schattenwurf nördlich der Gebäude ist die Wärmebelastung weniger stark und teils als mäßig zu bewerten. Nachts transportieren geringe Luftströmungen kühlere Luft der Freiflächen und Kleingartenanlagen in die angrenzenden Wohngebiete. Durch die insgesamt dichte Bebauung und den hohen Anteil versiegelter Flächen liegen die Lufttemperaturen überwiegend zwischen 22 °C und 23 °C.

Die Auswirkungen der Planung beschränken sich auf das Plangebiet und die unmittelbare Umgebung. Nicht verschattete Bereiche zwischen den Plangebäuden weisen eine extreme Wär-

¹⁷ Lohmeyer GmbH (April 2025): Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen Nord“ in Münster – Klimagutachten, Bochum.

mebelastung auf. Die verschatteten Bereiche nördlich der Gebäude sowie im Bereich von geplanten Bäumen weisen eine mäßige bis starke Wärmebelastung auf. In der Nacht sind die thermischen Verhältnisse innerhalb des Plangebietes mit denen in der nördlich angrenzenden Wohnbebauung vergleichbar.

Außerhalb des Plangebietes treten sowohl kleinräumige Erhöhung als auch Reduktionen der PET auf, die überwiegend auf Änderungen des Windfeldes und in kleinen Teil auf einen veränderten Schattenwurf zurückzuführen sind. Innerhalb des Plangebietes fallen die Reduktionen und Erhöhung der PET etwas stärker aus und werden durch die unterschiedlichen Schattenwürfe im Ist-Fall und Planfall verursacht. Insgesamt halten sich die Flächen mit einer Erhöhung oder Reduktion in Waage. Somit werden keine wesentlichen negativen Auswirkungen für die angrenzende Bebauung ermittelt.

Durch die Festsetzung von Bäumen sowie der verpflichtenden Dachbegrünung im Bebauungsplan wird die thermische Belastungssituation innerhalb des Plangebiets verbessert. Weitere positive Effekte können durch Verschattungselemente (z.B. Beschirmung oder Markisen im Bereich von Außengastronomieflächen) oder Fassadenbegrünung erzielt werden.

6.10 Altlasten, Altstandorte /Kampfmittel

Auf Grund vorheriger Nutzungen sind im Plangebiet großflächig Verunreinigungen durch Altlasten bekannt. Einzige Ausnahme bilden die Flächen des MU₂ unmittelbar angrenzend an das Hafenbecken, in denen bereits Sanierungsmaßnahmen erfolgt sind.

Im Plangebiet befinden sich die im städtischen Altlast-/Verdachtsflächenkataster geführten Flächen 202 und 330.

Auf der Fläche 202, die sich im östlichen Bereich des nördlichen MU₁ befindet, befand sich ehemals eine Tankstelle, Bodenverunreinigungen sind bekannt.

Auf der Fläche 330, die sich über das gesamte MU₃ und MU₄ sowie über Teile des MU₁ erstreckt, wurden Verunreinigungen mit polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen, Schwermetallen und Mineralölkohlenwasserstoffen festgestellt.

Die geplanten Nutzungen sind im Plangebiet grundsätzlich realisierbar. Zur Umsetzung der Planung werden technischen Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen erforderlich, die im nachfolgenden Bauantragsverfahren für den Einzelfall festgelegt werden. Im Rahmen des Bauantragsverfahrens ist ein Sanierungs- und Entsorgungskonzept für die betroffenen Flächen erforderlich. Die Verdachtsflächen sind in der Planzeichnung des Bebauungsplans gekennzeichnet. Ergänzend wurde ein Hinweis in den Plan aufgenommen.

Aussagen zu einer möglichen Kampfmittelbeeinflussung liegen bisher nicht vor. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist eine Kampfmittelüberprüfung zu beantragen.

Weist bei der Durchführung von Bauvorhaben der Erdaushub auf außergewöhnliche Verfärbungen hin oder werden verdächtige Gegenstände oder Kampfmittel entdeckt, sind die Arbeiten aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen und ist die Feuerwehr der Stadt Münster zu verständigen. Ein entsprechender Hinweis wurde in die Planzeichnung aufgenommen.

6.11 Denkmalschutz / Archäologie

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Baudenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW. Bodendenkmäler sind nach derzeitigem Kenntnisstand für den Geltungsbereich des Bebauungsplans ebenfalls nicht bekannt.

Bei Bodeneingriffen in einer über Jahrhunderte hinweg besiedelten Kulturlandschaft können jedoch jederzeit archäologische Funde und Befunde auftreten sowie neue Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, Mauern, Einzelfunde aber auch Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit und Fossilien) entdeckt werden.

Den Umgang mit Bodendenkmälern und das Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern regelt das Denkmalschutzgesetz. In die Planzeichnung wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

7. Artenschutz und Kompensation

7.1. Artenschutz

Gemäß Handlungsempfehlung des Landes NRW¹⁸ ist im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung festzustellen, ob Vorkommen europäisch geschützter Arten im Plangebiet aktuell bekannt oder zu erwarten sind und bei welchen dieser Arten aufgrund der Wirkungen der Planung Konflikte mit artenschutzrechtlichen Vorschriften potenziell nicht ausgeschlossen werden können bzw. ob und welche Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte erforderlich werden.

Die artenschutzrechtlichen Belange wurden in vorliegendem Fall im Rahmen eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrages durch ein externes Fachgutachterbüro geprüft¹⁹. Im Ergebnis der Kartierungen wurden im gesamten Untersuchungsgebiet insgesamt 45 Vogelarten festgestellt.

Eine Erfassung von Fledermäusen wurde im Zusammenhang mit dem Abbruch der OSMO-Hallen durchgeführt, ist jedoch für die vorliegende Planung nicht mehr erforderlich. Mit dem Rückbau der Gebäude sind sämtliche potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten entfallen. Das Plangebiet kann damit – nach erfolgtem Abbruch der Gebäude – nunmehr höchstens als Teilnahrungshabitat erschlossen worden sein. Eine essenzielle Funktion und damit ein artenschutzrechtlicher Konflikt gegenüber Fledermausarten gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG kann sicher ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich des Vorkommens von Reptilien ist die einzige im Fachinformationssystem des Landes gelistete Art die Zauneidechse. Theoretisch könnten essenzielle Habitatstrukturen, wie z. B. wärmebegünstigtem, besonnte Standorte, vegetationsarme Flächen etc. im Plangebiet beschrieben werden. Es fehlen aber weitere Habitatrequisiten wie Spaltenverstecke, Gebüsche etc.. Der Planbereich erscheint in seinem derzeitigen Zustand, auch bei Betrachtung der Vornutzung, der Genese und Entwicklungen in jüngerer Zeit, nicht besonders als Lebensraum für Zauneidechsen geeignet.

Amphibienarten werden im FIS nicht benannt, es konnte jedoch mindestens eine Amphibienart im Plangebiet kartiert werden. Der Wasserfrosch konnte bereits in den Kleingewässern zwischen dem Hafenweg und dem Hafenbecken nachgewiesen werden. Diese Art hat nur unspezifische Ansprüche an den Lebensraum und kann daher auch in weitere Gewässer einwandern.

¹⁸ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW, Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW (2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben, gemeinsame Handlungsempfehlung.

¹⁹ Landschaftsökologie & Umweltplanung, Wittenborg (11.2025): Artenschutzrechtliche Prüfung gem. § 44 BNatSchG zum Bebauungsplan BP Nr. 600 Stadthafen Nord I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße (ehemaliges OSMO-Gelände), Hamm.

Auch wenn der Wasserfrosch nicht planungsrelevant ist, ist er im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung (s. Maßnahmen) zu beachten, um z. B. Tötungen zu vermeiden.

Bei der Entstehung bzw. dem Erhalt von temporär überstauten Flachgewässer ist ein theoretisches Vorkommen der Kreuzkröte nicht gänzlich auszuschließen, aufgrund der isolierten Lage allerdings eher unwahrscheinlich. Die Art könnte im Falle einer Einwanderung durch die geplanten Bauarbeiten betroffen sein. Sie ist im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung (s. Maßnahmen) zu beachten.

Dies gilt auch für möglicherweise zukünftig einwandernde weitere Amphibienarten (bislang nicht nachgewiesen).

Auf Basis des Artenschutzgutachtens könnten auf der ursprünglich bebauten Fläche nur noch Vogelarten des Offenlandes potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten haben. Hierzu gehören die Arten Flussregenpfeifer und Kiebitz als potenzielle Brutvögel.

Gemäß erfolgter Kartierung nutzte der Kiebitz eine schmale Brachfläche (Fläche zwischen Hafenbecken I und Hafenweg) für einen späten Brutversuch, welcher jedoch mutmaßlich aufgrund der hier vorherrschenden hohen anthropogen-bedingten Störeffekte nach kurzer Zeit wieder aufgegeben wurde. Nach fachgutachterlicher Einschätzung handelt es sich hier daher um einen untypischen Brutplatz, der langfristig nicht die für die Art notwendige Habitatqualität aufweist. Zudem werden die für die Art typischen Fluchtdistanzen auf der Fläche i.d.R. nicht eingehalten. In der Folge geht der Gutachter hier grundsätzlich nicht von einem für die Art geeigneten Bruthabitat aus.

Darüber hinaus nutzte der Flussregenpfeifer (vermutlich 1-2 Reviere) die geräumten Flächen des Plangebietes als Bruthabitat. Diese sind allerdings erst durch den jüngst abgeschlossenen Rückbau der dort vormals befindlichen Gebäude entstanden und stellen somit temporäre Sekundärhabitats dar. Ohne zukünftige Pflegemaßnahmen werden sich die Flächen im Plangebiet daher mittelfristig durch eine fortschreitende Sukzession derart entwickeln, dass eine Nutzung als Fortpflanzungs- und Ruhestätte für die Art nicht mehr gegeben ist. Nach Einschätzung des Fachgutachters ist besonders zu berücksichtigen, dass Flussregenpfeifer störungstoleranter als Kiebitze sind und mitunter sogar während laufender Baumaßnahmen Brutversuche unternehmen.

Der planungsrelevante Teichrohrsänger konnte 2024 erstmalig nachgewiesen werden. Diese Art brütet vorwiegend nahe an Gewässern in Schilf- und sonstigen Röhrchenvorkommen. Durch die langjährige Vernässung der Fläche südlich des Hafenwegs habe sich dort Vegetationsstrukturen entwickelt, die den Habitatansprüchen des Teichrohrsängers entsprechen. Der Teichrohrsänger besiedelt, ebenso wie die sonstigen nachgewiesenen planungsrelevanten Arten temporär auf der Fläche entstandene Biotopstrukturen, die Zwischenstadien darstellen.

Das erst kürzlich als planungsrelevant eingestufte Teichhuhn brütet im Jahr 2024 im Plangebiet, auf einem der Teiche nördliche des Hafenwegs.

Unter Beachtung der in der artenschutzrechtlichen Prüfung dargestellten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (s.u.) sind zunächst Verstöße gegen das Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 S. 1 BNatSchG auszuschließen. Weitere Verstöße gegen Satz 2 (erhebliche Störung) und Satz 3 (Zerstörung Fortpflanzungs- und Ruhestätten) sind unter Berücksichtigung von § 44 Abs. 5 BNatSchG ebenfalls auszuschließen, da die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erhalten bleibt. Daher kann

eine Betroffenheit des Teichrohrsängers und des Teichhuhns, bei Einhaltung der Maßnahmen aus artenschutzrechtlicher Sicht ausgeschlossen werden.

Zur Vermeidung eines artenschutzrechtlichen Konflikts gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG werden gutachterlicherseits folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen:

Einhaltung eines Bauzeitenfensters zur Vermeidung relevanter Beeinträchtigungen während der Brutzeit Anfang September (Oktober [Gewässer]) bis Ende Februar. Hiernach wären Bauarbeiten lediglich außerhalb der Fortpflanzungs- und Ruhezeiten der Art (Flussregenpfeifer) zulässig bzw. wäre ein Baubeginn vor der Brutzeit der Art erforderlich, um das Plangebiet/ die Freiflächen unattraktiv auszugestalten. Die Räumung des Baufelds ist ebenfalls nur innerhalb des oben genannten Zeitraums durchzuführen. Dies schließt auch den Rückschnitt von Hochstauden und Röhrichten und das Verfüllen von Gewässern mit ein. Das Verfüllen von Gewässern ist nur in den Wintermonaten, in der Zeit von Oktober bis Ende Februar durchzuführen.

Da derartige Vorgaben jedoch i.d.R. bei lang andauernden Baumaßnahmen in der Praxis nicht umsetzbar sind, ist alternativ eine ökologische Baubegleitung durchzuführen. Sollte ein Vorkommen aufgrund geeigneter Habitatstrukturen nicht auszuschließen sein, sind die Flächen insbesondere auf das Vorkommen des Flussregenpfeifers (ab Mitte/ Ende März) und ggf. der Kreuzkröte (ab Mitte April), auch bei laufenden Bauarbeiten, zu kontrollieren. Hierdurch können mittels einer konkreten Zeitplanung i.V.m. Kontrollen auf tatsächliche Vorkommen geschützter Arten – auch bei laufenden Bauarbeiten – z.B. durch eine Sperrung von Teilflächen, Gelegeschutz bzw. die Anlage potenzieller Bruthabitate hoher Attraktivität („Ablenkung“) – Artenschutzkonflikte vermieden werden. Sollen Gewässer außerhalb der Wintermonate verfüllt werden, sind diese vorher auf das Vorkommen von Amphibien bzw. deren Laich zu prüfen. Ein sicherer Negativnachweis gelingt erfahrungsgemäß aber nur in sehr kleinen, flachen und vegetationsfreien Gewässern ohne Versteckmöglichkeiten.

Zum sicheren Ausschluss einer tatbestandsgemäßen Tötung von geschützten Vogelarten gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG ist eine Entfernung von Gehölzen in Anlehnung an § 39 BNatSchG grundsätzlich außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten, d. h. im Winterhalbjahr vom 01.10 bis zum 28. / 29.02 des Folgejahres durchzuführen.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sind nach derzeitigem Kenntnisstand zum Erhalt der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten aus gutachterlicher Sicht nicht erforderlich. In Abhängigkeit der weiteren Flächenentwicklung und damit ggf. günstigeren Habitatstrukturen ist eine Neubewertung vorzunehmen.

7.2 Ausgleichsflächen

Inwieweit mit der vorliegenden Planung ein Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 ff BNatSchG vorbereitet wird, der gemäß § 18 BNatSchG i. V. m. § 1a Abs. 3 BauGB auszugleichen ist wird im Rahmen der vorliegenden, verbindlichen Bauleitplanung abschließend ermittelt.

Mit der Umsetzung der Planung geht die Rodung der Fläche und somit der Verlust der sich dort entwickelten Biotopstrukturen einher. Die Inanspruchnahme der Brachfläche stellt somit einen unvermeidbaren Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 ff. BNatSchG dar. Daher wird geprüft ob Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ setzt für die Flächen im Geltungsbereich des B-Plan Nr. 600 ein Gewerbegebiet (GE) mit einer GRZ von 0,8 fest.

Luftbilder aus Zeiten, zu denen die Osmohallen noch standen, belegen, dass über die im Bebauungsplan festgesetzte Grundflächenzahl hinaus eine vollflächige Versiegelung im Plangebiet gegeben war.

Zwar ist die GRZ im Bebauungsplan Nr. 600 für einen Großteil auf 0,6 begrenzt und damit geringer als in dem gültigen Bebauungsplan, jedoch wird eine Überschreitung der maximal zulässigen Grundflächenzahl (GRZ) durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, sowie Nebenanlagen bis zu einer GRZ von 1,0 durch die Planung ermöglicht. Planungsrechtlich können damit zukünftig 20 % mehr Flächen für bauliche Anlagen in Anspruch genommen werden, als dies der geltende Bebauungsplan ermöglicht.

Für den vorliegenden Bebauungsplan werden umfangreiche Festsetzungen zur Begrünung der Dachflächen der Gebäude und Tiefgaragen festgesetzt. So sind 80 % der Dachflächen zu begrünen und die Tiefgaragen mit einer Vegetationsschicht von 0,5 m zu überdecken und zu begrünen, wobei die Flächen für die Erschließung, Fahrradabstellanlagen, Terrassen sowie Flächen von baulichen Anlagen, Kellerschächte und notwendige technische Aufbauten (wie z. B. Lüftungsanlagen). Aufgrund der hohen Bebauungsdichte umfassen allein die Dachflächen im Plangebiet eine Fläche von ca. 25.000 qm, d.h. ca. 60 % des Urbanen Gebietes. Unter Berücksichtigung des festgesetzten Begrünungsanteils entstehen im Plangebiet somit ca. 20.000 qm begrünte Dachflächen. In Verbindung mit der zudem erforderlichen Begrünung der Tiefgaragendächer und der stark durchgrüneten Gestaltung der öffentlichen und privaten Verkehrsflächen, die in ihrer qualitativen Ausgestaltung inkl. der umfangreichen Anpflanzung von Bäumen, im Rahmen des städtebaulichen Vertrages gesichert werden, ergibt sich ein zwar hochverdichtetes aber in Relation zu dem bisherigen Gewerbestandort deutlich stärker durchgrüntes Quartier.

Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 600 aufgrund der festgesetzten und vertraglich gesicherten Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet kein weitergehender über das bisher zulässige Maß hinausgehender Eingriff in Natur und Landschaft ausgelöst wird. Vielmehr ist bezogen auf die Auswirkungen der Planung auf die verschiedenen Schutzgüter von einer Verbesserung der Situation im Plangebiet im Vergleich zu der bisher zulässigen Nutzung auszugehen. Weitergehende externe Ausgleichsmaßnahmen sind daher für den Bebauungsplan nicht erforderlich.

8. Flächenbilanz

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 600 ergibt sich folgende Flächenbilanz:

Plangebiet gesamt	77.032 m ²	100 %
Urbane Gebiete	41.931 m ²	54,43 %
Straßenverkehrsfläche	16.423 m ²	21,32 %
Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	2.185 m ²	2,84 %
Wasserfläche	16.469 m ²	21,38 %
Ver- und Entsorgung	23 m ²	0,03%

9. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2 a BauGB

9.1. Rahmen der Umweltprüfung

Nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB gehören Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu den öffentlichen Belangen, die bei der Aufstellung von Bauleitplänen besonders zu berücksichtigen sind. In § 1 a BauGB werden die Vorschriften für den Umweltschutz und für seine Berücksichtigung in der Abwägung im Einzelnen dargestellt (Bodenschutzklausel, Eingriffsregelung, Natura 2000 und Klimaschutzklausel). § 2 Abs. 4 BauGB schreibt vor, dass eine Umweltprüfung durchzuführen ist. Ihre Ergebnisse sind in einem Umweltbericht darzustellen und zu bewerten. § 4 c BauGB verpflichtet die Gemeinden dazu, erhebliche Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung von Bauleitplänen eintreten, zu überwachen. Im vorliegenden Umweltbericht werden alle Maßnahmen beschrieben und begründet, die aus Gründen des Umweltschutzes bzw. für die Abwägung der Umweltbelange erforderlich sind.

Der Untersuchungsrahmen des Umweltberichtes umfasst im Wesentlichen das Plangebiet des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 600 „Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße“. Je nach Erfordernis und räumlicher Beanspruchung des zu untersuchenden Schutzguts erfolgt eine Variierung dieses Untersuchungsraums. Die Bewertung basiert auf dem derzeitigen Ist-Zustand bzw. dem rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“, in der Fassung der 5. Änderung, rechtsverbindlich seit dem 01.09.2006. Eine Bewertung des Zielzustandes/ die Auswirkungsprognose basiert auf den getroffenen Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 600.

9.2 Kurzdarstellung der Planung

Der Rat der Stadt Münster hat in seiner Sitzung am 27.06.2012 einen Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 541 gefasst, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklung des langjährig brachliegenden Geländes der ehemaligen Osmo-Hallen zu schaffen. Das ehemals gewerblich genutzte Gelände sowie die östlich daran angren-

zenden Bestandsnutzungen sollen nunmehr stadtstrukturell und gemäß des vom Rat beschlossenen Masterplans „Stadthäfen Münster“ entwickelt werden.

Aus dem Aufstellungsbeschluss wurde bisher für den Teilbereich südlich des Stadthafen I ein Bebauungsplanverfahren begonnen (B-Plan Nr. 541 Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg). Für den verbleibenden Bereich nördlich des Stadthafen I bis zur Schillerstraße soll nun der vorliegende Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße“ aufgestellt werden.

Ziel des Bebauungsplans ist die Entwicklung eines urbanen, durchmischten sowie nachhaltigen und grünen Quartiers auf dem ehemaligen Osmo-Areal. Die bestehenden Gebäude im Osten des Plangebietes, die durch Büro-, Dienstleistungsnutzungen und Gastronomie geprägt sind, sollen in die Planung integriert werden.

Das Nutzungskonzept sieht eine Mischung aus Wohnen, Büros, Dienstleistungen, Gastronomie, Hotellerie und Kultur vor. Zudem ist eine Kita im westlichen Teil des Quartiers geplant. Insgesamt sollen ca. 750 -800 neue Wohneinheiten für unterschiedliche Nachfragegruppen entstehen.

Das städtebauliche Konzept sieht eine der innerstädtischen Lage angemessene bauliche Dichte vor. Die städtebauliche Qualität des Quartiers soll durch eine hochwertige Architektur, eine weitestgehend autofreie Erschließung und qualitativ hochwertige Grün- und Freiflächen gewährleistet werden. Während der nördliche Teil des Plangebietes im Anschluss an die bestehende Wohnbebauung an der Schillerstraße überwiegend durch eine 4- bis 6-geschossige Bebauung geprägt ist, sind entlang des Kreativkais bis zu 15 Geschosse vorgesehen.

Die Dachflächen der geplanten Gebäude werden extensiv begrünt. Dies wirkt sich positiv auf das Kleinklima und den Wasserabfluss aus. Zudem werden die grünen Dachflächen mit Photovoltaikanlagen kombiniert.

Entsprechend dem o.g. Planungsziel wird im Bebauungsplan ein Urbanes Gebiet gem. § 6a BauNVO festgesetzt.

Für das Plangebiet liegt der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 401 vor, der die Fläche der ehemaligen Osmo-Hallen als Gewerbegebiet ausweist. Um die mit dem Masterplan angestoßene zukünftige urbane Entwicklung realisieren zu können, ist daher die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 600 „Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße“ (sowie parallel 72. Änderung des Flächennutzungsplans) erforderlich.

9.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des **rechtskräftigen Bebauungsplans** Nr. 401. Der Bebauungsplan trifft für das Plangebiet eine Ausweisung als „Gewerbegebiet“.

Landschaftsplanerische Vorgaben liegen für das Plangebiet nicht vor.

Für Teilflächen entlang der Schillerstraße werden Flächen im Einwirkungsbereich des **Planfeststellungsverfahrens** für den Kanalausbau in den Bebauungsplan einbezogen und dessen Festlegungen aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan überplant. (Durchgehende Baumreihe entlang der Rampe).

Gemäß **Grünordnung** der Stadt Münster „Teilplan Freiraumkonzept“²⁰, wird das Plangebiet maßgeblich als „Siedlungsbereich“ dargestellt. Der östlich verlaufende Dortmund-Ems-Kanal (nicht das Hafenbecken) werden als „Systemüberlagernder Grünzug“ beurteilt. Für die Schillerstraße wird als Grünverbindung „Wichtige funktionale Vernetzungselemente“ angegeben. Das Zielkonzept „Naturraum“²¹ sowie „Freizeit und Erholung“²² gibt für das Plangebiet keine konkreten grünordnerischen Zielvorstellungen vor (Siedlungsfläche). Bei letzterem ist jedoch erneut die Schillerstraße als „Verbindung zwischen Freizeit und Erholungseinrichtungen“ gekennzeichnet.

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich der **Baumschutzsatzung** der Stadt Münster (Satzung zum Schutz und zur Entwicklung des Baumbestandes in der Stadt Münster [Baumschutzsatzung] vom 22.09.2023, Stadt Münster 2023). Danach sind geschützte Bäume zu erhalten, zu pflegen und vor Gefährdung zu bewahren. Ein Eingriff in einen geschützten Baumbestand führt zu Ersatz- oder Schutzmaßnahmen gemäß der Baumschutzsatzung und erfordert einen Antrag auf Befreiung/ Ausnahme. In vorliegendem Fall ist jedoch kein Eingriff in entsprechend geschützte Baumstandorte zu erwarten.

Das EU-weite **Natura 2000-Netz** beinhaltet die Schutzgebiete der Vogelschutz-Richtlinie sowie die Schutzgebiete der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie). Südöstlich des Plangebietes liegt in einer Entfernung von ca. 7 km das FFH-Gebiet DE-4012-301 „Wolbecker Tiergarten“. In nördlicher Richtung, in ca. 6,5 km Entfernung liegt das Vogelschutzgebiet „Rieselfelder Münster“. Aufgrund der gegebenen Entfernungen zu den vorgenannten europäischen Schutzgebieten und der beabsichtigten Planung ergeben sich keine umweltrelevanten Vorgaben.

Am 18. August 2024 ist die Verordnung (EU) 2024/1991 über die Wiederherstellung der Natur (**Wiederherstellungsverordnung**)²³ in Kraft getreten. Sie gilt in allen Mitgliedstaaten unmittelbar verpflichtend. Ziel der Verordnung ist es, geschädigte Ökosysteme in der Europäischen Union in unterschiedlichen Umsetzungszeiträumen wiederherzustellen und langfristig die biologische Vielfalt zu stärken. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, hierzu nationale Wiederherstellungspläne zu erstellen (diese liegen noch nicht vor) und geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des bestehenden Siedlungsgefüges und ist bereits durch den Bebauungsplan Nr. 401 als Gewerbegebiet festgesetzt. Die einst vollständig versiegelte Fläche lag nach dem Abbruch der früheren Hallen mehrere Jahre brach, sodass sich im Zuge natürlicher Sukzession Gehölzstrukturen und temporäre Kleingewässer (Tümpel) entwickelt haben. Dabei handelt es sich jedoch nicht um gesetzlich geschützte Biotope oder Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse im Sinne der Verordnung. Die vorgesehene Entfernung der Gehölze erfolgt unter Beachtung artenschutzrechtlicher Vorgaben, insbesondere unter

²⁰ Amt für Grünflächen und Umweltschutz Stadt Münster (2012): Grünsystem Zielkonzept Naturraum. Online unter: <https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/userupload/stadt-muenster/67umwelt/pdf/gruenordnungfreiraumkonzept2012.pdf> (abgerufen: 08.06.2024).

²¹ Amt für Grünflächen und Umweltschutz Stadt Münster (2012): Grünsystem Zielkonzept Naturraum. Online unter: <https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/userupload/stadt-muenster/67umwelt/pdf/gruenordnungzielkonzeptnaturraum.pdf> (abgerufen: 08.06.2024).

²² Amt für Grünflächen und Umweltschutz Stadt Münster (2012): Grünsystem Zielkonzept Freizeit und Erholung. Online unter: <https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/userupload/stadt-muenster/67umwelt/pdf/gruenordnungzielkonzeptfreizeit-erholung.pdf> (abgerufen: 08.06.2024).

²³ Verordnung (EU) 2024/1991 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24.06.2024 über die Wiederherstellung der Natur und zur Änderung der Verordnung (EU) 2022/869.

Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz vor Verbotstatbeständen nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG).

Die vorliegende Planung steht im Einklang mit den Zielen der Verordnung (EU) 2024/1991 über die Wiederherstellung der Natur, da sie eine nachhaltige Innenentwicklung bzw. Nachnutzung fördert (und damit eine Inanspruchnahme unbebauter Freiflächen im Außenbereich vermeidet), keine geschützten oder wiederherstellungsbedürftigen Lebensräume beeinträchtigt und die Versiegelung neuer Flächen verhindert. Zugleich unterstützt das planungsrechtlich und vertraglich gesicherte Freiflächenkonzept (s. Kapitel 5.4) das in Artikel 8 der Verordnung formulierte Ziel, in städtischen Gebieten bis 2030 einen Nettoverlust von Grünflächen und Baumbestand zu vermeiden und langfristig eine positive Entwicklung dieser Flächen sicherzustellen.

Die auf den im folgenden genannten Gesetzen bzw. Richtlinien basierenden Vorgaben für das Plangebiet werden je nach Planungsrelevanz inhaltlich bei der Betrachtung der einzelnen Schutzgüter konkretisiert.

Umweltschutzziele	
Mensch	<p>Hier bestehen fachliche Normen, die insbesondere auf den Schutz des Menschen vor Immissionen (z.B. Lärm) und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zielen (z.B. Baugesetzbuch, TA Lärm, DIN 18005 Schallschutz im Städtebau).</p> <p>Bezüglich der Erholungsmöglichkeit und Freizeitgestaltung sind Vorgaben im Baugesetzbuch (Bildung, Sport, Freizeit und Erholung) und im Bundesnaturschutzgesetz (Erholung in Natur und Landschaft) enthalten. Darüber hinaus legt die Grünordnung der Stadt Münster in der Leitplanung Spielflächen folgende Richtwerte für öffentliche Spielflächen fest: 2,25 m² Spielfläche pro Einwohner bei Dichten von 80 EW je ha und mehr.</p>
Biotoptypen, Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt, Arten- und Biotopschutz	<p>Die Berücksichtigung dieser Schutzgüter ist gesetzlich im Bundesnaturschutzgesetz, dem Landesnaturschutzgesetz NRW, dem Bundeswaldgesetz und dem Landesforstgesetz NRW und in den entsprechenden Paragraphen des Baugesetzbuches (u.a. zur Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und der Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume sowie Erhalt des Walds wegen seiner Bedeutung für die Umwelt und seiner ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Funktion) sowie der Bundesartenschutzverordnung vorgegeben.</p> <p>Umweltschutzziele werden im Rahmen der vorliegenden Planung u. a. durch die Erarbeitung eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrages und die Ermittlung des mit der nachfolgenden Umsetzung verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft berücksichtigt. Durch die beabsichtigten grünordnerischen Vorgaben wird zudem ein Beitrag zu einer möglichst umweltbewussten Ausgestaltung des Planvorhabens geleistet.</p>
Fläche, Boden und Wasser	<p>Hier sind die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes, des Bundes- und Landesbodenschutzgesetzes (u.a. zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, zur nachhaltigen Sicherung oder Wiederherstellung der Bodenfunktionen), der Bundesbodenschutzverordnung und bodenschutzbezogene Vorgaben des Baugesetzbuches (z.B. Bodenschutzklausel) sowie das Wasserhaushaltsgesetz und das Landeswassergesetz (u.a. zur Sicherung der Gewässer zum Wohl der Allgemeinheit und als Lebensraum für Tier und Pflanze) die zu beachtenden gesetzlichen Vorgaben.</p> <p>Die Umweltschutzziele werden u.a. durch eine kompakte bauliche Entwicklung und damit eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme aufgegriffen. Zudem liegen für das Plangebiet bereits planungsrechtliche Grundlagen i.S. eines rechtskräftigen Bebauungsplans vor (s.o.). Die Fläche ist durch die derzeitige/ vormalige Nutzung entsprechend vorbelastet. Verbleibende Eingriffe unterliegen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung.</p>

Landschaft	Die Berücksichtigung dieses Schutzguts ist gesetzlich im Bundesnaturschutzgesetz, dem Landesnaturschutzgesetz NRW (u.a. zur Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswerts der Landschaft) und in den entsprechenden Paragraphen des Baugesetzbuches vorgegeben. Das Umweltschutzziel einer landschaftlichen Einbindung der Planung ist aufgrund der gegebenen Lage im innerstädtischen Bereich vorliegend von weniger hoher Bedeutung.
Luft und Klima	<p>Zur Erhaltung einer bestmöglichen Luftqualität und zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen sind die Vorgaben des Baugesetzbuchs, des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der TA Luft zu beachten. Indirekt erhalten über den Schutz von Biotopen das Bundesnaturschutzgesetz und direkt über das Landesnaturschutzgesetz NRW Vorgaben für den Klimaschutz. Die Umweltschutzziele im Hinblick auf Luft- und Klimaschutz werden in vorliegendem Fall durch die beabsichtigte Inanspruchnahme bereits (baulich) vorbelasteter Flächen berücksichtigt. Zudem macht der vorliegende Bebauungsplan konkrete Vorgaben für eine möglichst umweltschonende Ausgestaltung der Planung.</p> <p>Das Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG) enthält zudem Vorgaben zur Reduktion von Treibhausgasen. Demnach soll Deutschland bis zum Jahr 2045 Treibhausgasneutralität erreichen. Die zu erreichenden Minderungsziele des Gesetzes nach Sektoren (u. a. Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft) werden u.a. durch das Gebäudeenergiegesetz (GEG) umgesetzt. Die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben werden im Rahmen der vorliegenden Planung berücksichtigt.</p> <p>Das Bundesklimaanpassungsgesetz (KAnG) gibt einen Rahmen für Bund, Länder und Gemeinden für Klimaanpassungsmaßnahmen. Mit dem Gesetz verpflichtet sich die Bundesregierung, u.a. eine vorsorgende Klimaanpassungsstrategie mit messbaren Zielen vorzulegen. Bei Planungen und Entscheidungen von Trägern der öffentlichen Hand soll Klimaanpassung fachübergreifend und integriert berücksichtigt werden. Praktisch soll dieses Berücksichtigungsgebot im Rahmen der ohnehin stattfindenden Abwägungsentscheidungen umgesetzt werden.</p>
Kultur- und Sachgüter	Bau- oder Bodendenkmale sind durch das Denkmalschutzgesetz unter Schutz gestellt. Der Schutz eines bedeutenden, historischen Orts- und Landschaftsbilds ist in den entsprechenden Paragraphen des Baugesetzbuchs bzw. des Bundesnaturschutzgesetzes vorgegeben.

Tabelle 1: Beschreibung der Umweltschutzziele

9.4 Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario) und der erheblichen Umweltauswirkungen der Planung während der Bau- und Betriebsphase

Bei der Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Plandurchführung werden, soweit möglich, insbesondere die etwaigen erheblichen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter beschrieben. Die Beschreibung umfasst dabei – sofern zu erwarten – die direkten, indirekten, sekundären, kumulativen, kurz-, mittel- und langfristigen, ständigen und vorübergehenden sowie positiven und negativen Auswirkungen. Den ggf. einschlägigen und auf europäischer, Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene festgelegten Umweltschutzzielen soll dabei Rechnung getragen werden.

Bei der Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung sind die erheblichen Auswirkungen der Planung auf die Belange nach § 1 Abs. 6 BauGB zu beschreiben. Eine tiefergehende Beschreibung und Bewertung erfolgt jedoch – sofern zu erwarten – schutzgutbezogen, d.h. im Rahmen der nachfolgenden Betrachtung der jeweiligen Schutzgüter (s. Kapitel 9.4.1 ff).

9.4.1 Menschen

Bestandsbeschreibung

Bei der Analyse und Bewertung der Flächenfunktion für den Menschen stehen die Wahrung der Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen im Vordergrund. Dabei werden die Aspekte zum Schutz des Wohnens und des Wohnumfeldes (Erholung), aber auch mögliche Funktionen als Arbeitsstätte im Rahmen der Planung bewertet.

Für das Plangebiet besteht der **rechtskräftige Bebauungsplans Nr. 401** „Stadthafen I / Albersloher Weg“, der für das ehemalige Areal der Osmo-Hallen eine Festsetzung als „Gewerbegebiet“ mit einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 2,4 sowie eine maximale Viergeschossigkeit mit einer zulässigen Bauhöhe von bis zu 16,00 m bzw. entlang des Stadthafens I eine maximale Fünfgeschossigkeit mit einer zulässigen Bauhöhe von bis zu 19,00 m planungsrechtlich festsetzt.

Westlich grenzt der seit dem 08.07.2022 rechtskräftige vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ an. In diesem Bereich besteht eine gemischt genutzte Bebauung, die neben Flächen für großflächigen Einzelhandel auch Flächen für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, Gastronomie sowie Kindergroßtagespflegestellen vorsieht. Zudem wurde eine Quartiersgarage mit öffentlich nutzbaren Stellplätzen realisiert.

Das Plangebiet liegt im östlichen Stadtgebiet von Münster auf dem Areal der ehemaligen Osmo-Hallen im Stadtbezirk Hafen als Teil des Hansaviertels. In Vorbereitung für die geplante Neubebauung wurden die ehemaligen Gewerbebauten mit in weiten Teilen großmaßstäblichen Hallen und baulichen Anlagen inzwischen vollständig rückgebaut. Auf diesem Bereich befindet sich derzeit eine Brachfläche.

Das östliche Plangebiet ist durch ehemalige Speichergebäude geprägt, welche ab 1997 zu Bürogebäuden mit Gastronomie umgebaut wurden. Die Speichergruppe besteht aus dem siebengeschossigen ursprünglichen Getreide-Hochspeicher von 1936 und den in den 50er und 60er Jahren realisierten ein- bis sechsgeschossigen Anbauten. Nördlich angrenzend bestehen Parkplätze.

Die Erschließung der Flächen erfolgt über den Hafenweg, der auf einer Ost-West-Achse durch das Plangebiet verläuft und im nordöstlichen Plangebiet an die Schillerstraße anbindet.

Nördlich und nordwestlich an der Schillerstraße grenzt eine drei- bis viergeschossige Blockrandbebauung mit Wohnnutzungen an den Geltungsbereich.

Im Bauleitplanverfahren sind die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB zu berücksichtigen. Schädliche Umwelteinwirkungen (z. B. in Form von Schallimmissionen) sind so weit wie möglich zu vermeiden.

Zur Ermittlung und Beurteilung der auf das Plangebiet und die Umgebung einwirkenden Verkehrs- und Gewerbelärmimmissionen wurde eine **schalltechnische Untersuchung**²⁴ erarbeitet.

Zudem wurde ein Gutachten zur **Luftschadstoffbelastung**²⁵ erstellt. Darin wird untersucht, welche Auswirkungen die planbedingten Zusatzverkehre auf die Luftqualität haben. Es wird die

²⁴ nts Ingenieurgesellschaft mbH (Dezember 2025): Schalltechnisches Gutachten Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I/ Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße in Münster (Bericht Nr. S11220019-1), Münster

Luftschadstoffkonzentration im Plangebiet und an der angrenzenden Wohnbebauung nach der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) ermittelt und bewertet.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde eine Besonnungsstudie²⁶ erarbeitet, die Angaben über die Auswirkungen der Planung auf die mögliche direkte Besonnung an der umliegenden benachbarten Wohnbebauung sowie die Besonnungssituation an der Planbebauung innerhalb des Plangebietes aufzeigt.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde eine Klimagutachten²⁷ erstellt, in dem auf der Grundlage von Simulationsrechnungen für den Bebauungsplan und die angrenzenden Wohnsiedlungen Aussagen zum Themenkomplex Temperatur bzw. Überhitzung erarbeitet wurden. Auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse wurden die thermischen Verhältnisse an einem heißen Sommertag bewertet und Möglichkeiten zur Optimierung der lokalen Situation aufgezeigt. Zur Bewertung des thermischen Komforts wird die sogenannte physiologische äquivalente Temperatur (PET) herangezogen. Für die Ermittlung der planungsbedingten Auswirkungen auf das Lokalklima wurde sowohl die Bestandssituation als auch der Planfall simuliert. Die lokalklimatischen Modellierungen erfolgten für eine sommerliche autochthone Wetterlage unter Berücksichtigung der Lage und Höhe der Gebäude, der Landnutzung inkl. Bäumen/ Wald. Aufgrund der zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens noch nicht abgeschlossener Grünflächenplanung wurden für die zu untersuchende Planvariante innerhalb des Plangebiets zunächst nur kleine und schmale Baumkronen modelliert.

Baubedingte Umweltauswirkungen

Mit Umsetzung der vorliegenden Planung werden die bereits maßgeblich bebauten/ vorbelasteten Flächen im Bereich der ehemaligen Osmo-Hallen baulich in Anspruch genommen.

Im Zuge der nachfolgenden Planumsetzung entstehen daher baubedingte Auswirkungen auf die im Umfeld zum Plangebiet befindlichen Wohnnutzungen insbesondere im Bereich der Schillerstraße. Durch LKW-Verkehre während der Bauphase, z.B. zur Anlieferung von Baumaterialien, sind zudem vorübergehende Belastungen i. S. v. Baustellenverkehren, Staubaufwirbelungen und temporären Lärmeinwirkungen zu erwarten. Das Maß der Erheblichkeitsschwelle wird dabei voraussichtlich u.a. aufgrund der lediglich vorübergehenden Auswirkungen (beschränkt auf die eigentliche Bauphase) nicht überschritten. Besondere Risiken für die menschliche Gesundheit sind, unter Berücksichtigung arbeitsrechtlicher Vorschriften, baubedingt nicht zu erwarten.

Betriebsbedingte Umweltauswirkungen

Um dem allgemeinen Grundsatz der Konfliktbewältigung Rechnung zu tragen, wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ein Immissionsgutachten (s.o.) erstellt, in dem die Auswirkungen des Verkehrs- und Gewerbelärms auf das Plangebiet ermittelt, geprüft und bewertet wurde.

²⁵ Lohmeyer GmbH (November 2024): Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen Nord“ in Münster – Luftschadstoffgutachten-, Bochum

²⁶ Lohmeyer GmbH (Februar 2025): Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen Nord“ in Münster – Besonnungsstudie, Bochum.

²⁷ Lohmeyer GmbH (April 2025): Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen Nord“ in Münster – Klimagutachten, Bochum.

Im Ergebnis des Immissionsgutachtens zeigt sich, dass die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ für die **einwirkenden Verkehrs-lärmimmissionen** eingehalten werden.

Die Untersuchungsergebnisse zum **planbedingten Mehrverkehr** zeigen, dass die den Gebietsnutzungen entsprechenden schalltechnischen Orientierungswerte nach dem Beiblatt 1 zu DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ bereits im Prognose-Null-Fall an den am stärksten betroffenen, straßenzugewandten Fassaden tags und nachts von den Beurteilungspegeln für die Verkehrsgeräusche überschritten werden. Hinsichtlich der schutzbedürftigen Gebäude, an denen der planbedingte Mehrverkehr zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel oberhalb der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefahr führt, ist es angezeigt, Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsgeräuschimmissionen bzw. zum passiven Schallschutz zu ergreifen.

Die Grenzwerte durch die **einwirkenden Gewerbelärmimmissionen** werden im gesamten Plangebiet eingehalten bzw. unterschritten. Nachts ist fast im gesamten Plangebiet eine Unterschreitung der unzulässigen Geräuscheinwirkung oder schädlicher Umwelteinwirkungen durch Geräusche vorliegend. In den Bereichen, in denen Konflikte mit den bestehenden Gewerbebetrieben entstehen können, müssen für nachts schutzbedürftige Räume (z. B. Schlaf- und Kinderzimmer) entsprechende technische Schallschutzmaßnahmen sichergestellt werden (s. Kapitel 6.7.1). Der Nachweis ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

Die Untersuchungsergebnisse zum **ausgehenden Gewerbelärm** haben ergeben, dass auf der Grundlage der Bewertungskriterien der TA Lärm durch die hier betrachteten Tiefgaragen und Außengastronomieflächen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche an den geplanten Gebäuden sowie an der Bestandsbebauung nicht ausgeschlossen werden können. Diese Konflikte sind im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren durch geeignete Maßnahmen zu lösen.

Aufgrund der prognostizierten Lärmbelastung im Plangebiet werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die über **Festsetzungen im Bebauungsplan** gesichert werden (s. Kapitel 6.7).

Schutz der Nachtruhe

Für Schlafräume oder zum Schlafen geeignete Räume sind bei einem Beurteilungspegel nachts von über 45 dB(A) nach DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen vorzusehen, die einen ausreichenden Luftwechsel bei geschlossenen Fenstern ermöglichen und die die Gesamtschalldämmung der Außenbauteile nicht mindern. Die hiervon betroffenen Bereiche des Plangebiets sind in der Planzeichnung festgesetzt.

Luftschadstoffgutachten

Gemäß dem Luftschadstoffgutachten²⁵ wird sowohl an den zukünftig geplanten Gebäuden als auch an den bereits bestehenden Gebäuden der Grenzwert der 39. BImSchV deutlich unterschritten. Die Werte unterschreiten auch die für 2030 vorgesehenen Grenzwerte für NO₂-Jahresmittelwerte. Im Hinblick auf die derzeit geltenden PM₁₀-Beurteilungswerte der 39. BImSchV sowie auf den ab 2030 vorgesehen Grenzwert für Jahresmittelwerte sind keine Konflikte zu erwarten. Der bestehende Grenzwert für PM_{2,5}-Jahresmittelwerte und PM_{2,5}-Richtgrenzwert werden sowohl an der bereits bestehenden als auch an der geplanten Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet sehr deutlich unterschritten. Im Hinblick auf den ab 2030 vorgesehen Grenzwert für PM_{2,5}-Jahresmittelwerte sind ebenfalls keine Konflikte abgeleitet.

Besonnungsstudie

Gemäß Besonnungsstudie ergeben sich auf Grund der beabsichtigten Gebäudedichte teilweise nur niedrige Besonnungsqualitäten und es wird in einigen Bereichen die Mindestbesonnungsdauer der DIN EN 17037 auf Grund von Eigenverschattung oder Verschattung durch Nachbargebäude unterschritten. An einigen Gebäuden wird die Mindestempfehlung der für die direkte Besonnung auch bei durchgesteckten Wohnungen nicht erfüllt werden, so beispielsweise am westlichen Plangebäude im nördlichen MU₁ oder zentral im Plangebiet (MU₃). Eine ausreichende Versorgung mit Tageslicht kann allerdings auch bei einer unzureichenden Besonnung vorliegen und könnte im Rahmen einer Raumhelligkeitsanalyse bei vorliegenden Grundrissen geprüft werden. Zudem könnte der Konflikt durch Anordnung anderweitiger, unkritischer Nutzungen im Rahmen des im Urbanen Gebiet zulässigen Nutzungsspektrum (z.B. Gewerbe) gelöst werden. Der Nachweis ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

Klimastudie

Aus den Ergebnissen des Klimagutachtens lässt sich ableiten, dass das nahe Umfeld des Plangebiets erwartungsgemäß ein typisches Stadt- bis Stadtrandklima vorweist. Am Nachmittag werden extreme Wärmebelastungen in den nicht verschatteten Bereichen aufgezeigt. Nachts transportieren geringe Luftströmungen kühlere Luft der Freiflächen und Kleingartenanlagen in die angrenzenden Wohngebiete. Durch die insgesamt dichte Bebauung und den hohen Anteil versiegelter Flächen liegen die Lufttemperaturen überwiegend zwischen 22 °C und 23 °C.

Außerhalb des Plangebietes treten sowohl kleinräumige Erhöhung als auch Reduktionen der PET auf, die überwiegend auf Änderungen des Windfeldes und in kleinen Teil auf einen veränderten Schattenwurf zurückzuführen sind. Innerhalb des Plangebietes fallen die Reduktionen und Erhöhung der PET etwas stärker aus und werden durch die unterschiedlichen Schattenwürfe im Ist-Fall und Planfall verursacht. Insgesamt halten sich die Flächen mit einer Erhöhung oder Reduktion in Waage. Somit werden keine wesentlichen negativen Auswirkungen für die angrenzende Bebauung ermittelt.

Durch die Festsetzung von Bäumen sowie der verpflichtenden Dachbegrünung im Bebauungsplan wird die thermische Belastungssituation innerhalb des Plangebiets verbessert.

Im Rahmen der zukünftigen Nutzungen fällt u.a. Verpackungs- (Verbundstoffe, Karton, Plastik etc.) und Hausmüll (Bio-, Papier-, Rest-, Recyclingmüll) an. Anfallender Müll wird durch entsprechende Abfallwirtschaftsunternehmen ordnungsgemäß entsorgt, d. h. einer Verwertung/ einem Recycling zugeführt.

Durch einen nachfolgenden Betrieb sind unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben (Arbeitsschutzgesetz) keine erheblichen Auswirkungen vorhersehbar. Die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen lassen keine schweren Unfälle oder Katastrophen erwarten, die zu einem erhöhten Risiko für erheblich nachteilige Auswirkungen führen.

Erhöhte Brandpotentiale oder Gefahrgutunfälle durch Industrietätigkeiten im Sinne der Seveso-Richtlinie und/ oder verkehrsbedingte Gefahrgutunfälle die zu erheblichen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit führen könnten, sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Insgesamt werden bei Einhaltung der Immissionsschutzmaßnahmen mit der Planung voraussichtlich keine erheblich nachteiligen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut vorbereitet.

9.4.2 Biotoptypen, Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

Bestandsbeschreibung

Naturräumlich betrachtet liegt das Plangebiet innerhalb der Haupteinheit des „Kernmünsterlandes“ im **Landschaftsraum** „Uppenberger Geestrücken“, welcher zu zwei-dritteln das Stadtgebiet von Münster umfasst²⁸. Kennzeichnend für die Gestalt des Landschaftsraumes ist der Münsterländer Kiessandzug, welcher ein kleinteiliges Mosaik an Bodentypen zur Folge hat. Auf den trockenen Rücken sind tiefgründige Braunerden entstanden, während tiefer gelegene Bereiche durch sandige Böden (Gley-Podsole, stellenweise auch kalkhaltige Gleye) gekennzeichnet sind. Der Freiflächenanteil liegt aufgrund der starken Ausdehnung der Siedlungsflächen ab dem 20. Jahrhundert bei heute ca. 40%.²⁹

Laut Burrichter³⁰ würde sich entsprechend dem vorherrschenden Untergrund vorwiegend Buchenwald z.T. mit Eichen-Hainbuchen- oder Buchen-Eichenwald-Übergängen als „**potenziell natürliche Vegetation**“ etablieren.

Zur Beschreibung der **Biotoptypen** im Plangebiet erfolgte im Jahr 2024 eine Bestandserfassung. Hiernach stellt sich das Plangebiet im Wesentlichen als Brachfläche der ehemals hier befindlichen Osmo-Hallen dar. Die Fläche wird durch den Hafenweg in zwei Teilbereiche untergliedert: Die südliche Brachfläche – mit einer Tiefe von rund 55 m – weist inzwischen einen Vegetationsbestand auf. Auf der offenen Fläche befinden sich begrünte und überwiegend stark vernässte Schotterflächen und (temporäre) Wasserflächen mit Röhrichten, die von einer vielfältigen Fauna angenommen werden. Diese Bereiche weisen inzwischen eine hohe ökologische Wertigkeit auf. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 600 wurde aufgrund der vorgefundenen Strukturen geprüft, ob ein gesetzlich geschütztes Biotop vorliegt. Dies konnte unter Hinzuziehung des LANUK verneint werden. Gleichwohl findet sich vor Ort ein wertgebender Biotopbestand.

Der nördliche Teilbereich ist im Wesentlichen durch Schotterflächen gekennzeichnet. Mit Abbruch der letzten Gebäude im Jahr 2022 stellt sich diese Teilfläche als Komplex aus unterschiedlichen Biotopen dar: Während im Bereich der teilweise noch durchgeführten Bodenarbeiten und Lagerflächen für Baumaterialien im Nordwesten noch vegetationslose bzw. locker bewachsene Schotterflächen mit Schutthaufen zu finden sind, wird der (nord-)östliche Teil der Fläche bereits von teils noch lückigen, teils geschlossenen Ruderalfluren eingenommen. In diese sind bereits Pioniergehölze eingewandert. Zudem befinden sich in der Teilfläche ein größeres Gewässer sowie flächig vernässte Bereiche.

Durch die vormaligen Nutzungen haben sich auf beiden Teilflächen verdichtete und stark anthropogen überformte Böden entwickelt.

Über die vorgenannten Sukzessionsflächen hinaus liegen im Plangebiet keine (flächigen) Gehölzbestände vor. Einzig im Eckbereich Schillerstraße/ Hafenweg/ Ewaldstraße befinden sich

²⁸ Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen (o.J.): Schutzwürdige Biotope in Nordrhein-Westfalen (Biotopkataster NRW). Gebietsinformationen „Kernmünsterland“ und „Uppenberger Geestrücken“. Online unter: <http://bk.naturschutzinformationen.nrw.de/bk/de/start>. Abgerufen: 11.06.2024.

²⁹ Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen (2016): Landschaftsräume in Nordrhein-Westfalen. Online unter: <https://infos.api.naturschutzinformationen.nrw.de/atlinfos/de/atlinfos.extent>, Abgerufen: 15.04.2025.

³⁰ Burrichter, E. (1973): Die potentielle natürliche Vegetation in der Westfälischen Bucht. Erläuterungen zur Übersichtskarte 1 : 200000. Siedlung und Landschaft in Westfalen, 8. Geographische Kommission für Westfalen. Münster.

zwei Baumscheiben mit Platane und Linde im Bürgersteigbereich. Im Böschungsbereich zwischen Schillerstraße und Ewaldstraße/Lambertstraße und dem Spielplatz Schillerstraße wurden einige vorhandene Einzelbäume in jüngster Zeit durch Baumanpflanzungen ergänzt. Im Mündungsbereich der „Querstraße“/Schillerstraße stehen einzelne Straßenbäume, die im Wesentlichen der Durchgrünung eines kleinen Stellplatzes dienen, z.T. jedoch auch innerhalb des Plangebietes stehen.

Das Plangebiet unterliegt aufgrund der Lage im innerstädtischen Bereich von Münster und der derzeitigen Nutzungen verschiedenen anthropogen-bedingten Störungen. Neben den vormals hier durchgeführten Abbrucharbeiten sind insbesondere auch die aus den umliegenden Nutzungen resultierende Wirkfaktoren (Kfz-Verkehre, Baustellenfahrzeuge, Fußgänger, Radfahrer, akustische und visuelle Störungen) zu benennen.

Für das Plangebiet besteht der **rechtskräftige Bebauungsplans Nr. 401** „Stadthafen I / Albersloher Weg“, der für das ehemalige Areal der Osmo-Hallen eine Festsetzung als „Gewerbegebiet“ mit einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 2,4 festsetzt.

Das Umfeld des Plangebietes ist hauptsächlich durch Büro, Dienstleistungen, Gastronomie, Lebensmittelmarkt, Parkraum und Wohnnutzungen gekennzeichnet. Entlang der südlichen und östlichen Plangebietsgrenzen bestehen die Wasserflächen des Dortmund-Ems-Kanals (Hafenbecken I).

Für die Beurteilung des faunistischen Potentials und die Einhaltung der fachgesetzlichen Vorgaben gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG wurde ein **artenschutzfachliches Gutachten**³¹ erarbeitet (s. Kapitel 7). Gegenstand der Erfassungen waren dabei die Artengruppen der Brutvögel, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien.

Amphibien wie die Kreuzkröte und der Wasserfrosch, können potenziell im Plangebiet vorkommen. Für beide Arten wurde keine Kartierung der Stufe II durchgeführt. Im Falle der Kreuzkröte ist ein Vorkommen aufgrund der isolierten Lage als eher unwahrscheinlich anzusehen. Der Wasserfrosch wurde bereits in nahegelegenen Kleingewässern fachgutachterlich nachgewiesen. Die Art hat nur unspezifische Ansprüche an den Lebensraum und kann daher auch in weitere Gewässer einwandern und ein Vorkommen der Art im Plangebiet ist nicht auszuschließen. Der nicht planungsrelevante Wasserfrosch und die potenziell, aber unwahrscheinlich vorkommende Kreuzkröte, werden im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung beachtet, um z.B. Tötungen zu vermeiden.

Die einzige im Fachinformationssystem des Landes gelistete Reptilienart ist die Zauneidechse. Theoretisch könnten essenzielle Habitatstrukturen, wie z. B. wärmebegünstigtem, besonnte Standorte, vegetationsarme Flächen etc. im Plangebiet beschrieben werden. Es fehlen aber weitere Habitatrequisiten wie Spaltenverstecke, Gebüsche etc.. Der Planbereich erscheint in seinem derzeitigen Zustand, auch bei Betrachtung der Vornutzung, der Genese und Entwicklungen in jüngerer Zeit, nicht besonders als Lebensraum für Zauneidechsen geeignet.

In den vergangenen Jahren wurden umfänglich Untersuchungen zum Vorkommen von Fledermäusen im Bereich der ehemaligen OSMO-Hallen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in voran-

³¹ Landschaftsökologie & Umweltplanung, Wittenborg (11.2025): Artenschutzrechtliche Prüfung gem. 44 BNatSchG. zum Bebauungsplan BP Nr. 600 Stadthafen Nord I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße (ehemaliges OSMO-Gelände), Hamm.

gegangenen Gutachten dokumentiert. Mit dem Entfallen der Gebäude als potenzielle Quartierstandorte, entfallen auch jegliche Nutzungsmöglichkeiten für diese Tiergruppe mit Ausnahme der Nutzung als Nahrungshabitat. Die offene und teilweise vegetationsfreie Fläche ohne Gehölze und Leitlinien weist diesbezüglich aber keine besondere Funktion auf. Eine essenzielle Bedeutung ist auch wegen der großen Aktivitätsradien der Arten auszuschließen.

Bei den nachgewiesenen Vogelarten handelt es sich um Kiebitz, Flussregenpfeifer, Teichhuhn und Teichrohrsänger und einige nicht planungsrelevante Vogelarten.

Der Kiebitz unternahm auf einer schmalen Brachfläche einen Brutversuch, den er nach kurzer Zeit wieder aufgab. Aufgrund des untypischen Brutplatzes und der anthropogenen Störung, wird bei dem Plangebiet grundsätzlich nicht von einem geeigneten Bruthabitat ausgegangen. Bei Abschluss der Abbruch- und Räumungsarbeiten könnte sich potenziell ein geeignetes Bruthabitat im Plangebiet entwickeln.

Für den Flussregenpfeifer gelang in der Vergangenheit regelmäßig der Nachweis von vermutlich 1-2 Revieren / Brutpaaren in unterschiedlichen Teilbereichen des Plangebietes, sodass mögliche artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen sind. Der planungsrelevante Teichrohrsänger konnte 2024 erstmalig nachgewiesen werden. Der Teichrohrsänger brütet vorwiegend in Schilf- und sonstigen Röhrichtvorkommen, in der Regel an Gewässern. Aufgrund der langjährigen Vernässungen südlich des Hafenweges haben sich dort Vegetationsstrukturen entwickelt, die den Habitatansprüchen des Teichrohrsängers entsprechen.

Das seit dem Jahr 2024 als planungsrelevant eingestufte Teichhuhn brütete im Jahr 2024 auf einem der Teiche nördlich des Hafenwegs und wurde bei der Amphibienkartierung nachgewiesen. Bei dem Brutplatz im Gebiet handelt es sich um ein im Rahmen der Baumaßnahmen ausgehobenes Gewässer. Entsprechend ist hier die Besiedelung eines kurzfristig im Zuge der Baumaßnahmen entstandenen Biotops festzustellen. Für dieses ist ein Antrag zur Verfüllung an die Stadt Münster zu stellen.

Unter Beachtung der dargestellten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind zunächst Verstöße gegen das Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG auszuschließen. Weitere Verstöße gegen Satz 2 (erhebliche Störung) und Satz 3 (Zerstörung Fortpflanzungs- und Ruhestätten) sind unter Berücksichtigung von § 44 Abs. 5 BNatSchG ebenfalls auszuschließen, da die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erhalten bleibt. Daher ist eine Betroffenheit des Teichhuhns und des Teichrohrsängers aus artenschutzrechtlicher Sicht auszuschließen.



Abbildung 5: Plangebiet (gestrichelte Linie), ohne Maßstab (Quelle: TIM-Online, Datenlizenz Deutschland – zero – Version 2.0)

Das EU-weite **Natura 2000-Netz** beinhaltet die Schutzgebiete der Vogelschutz-Richtlinie sowie die Schutzgebiete der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie). Südöstlich des Plangebietes liegt in einer Entfernung von ca. 7 km das FFH-Gebiet DE-4012-301 „Wolbecker Tiergarten“. In nördlicher Richtung, in ca. 6,5 km Entfernung liegt das Vogelschutzgebiet „Rieselfelder Münster“. Aufgrund der gegebenen Entfernungen zu den genannten europäischen Schutzgebieten und der beabsichtigten Planung ergeben sich keine umweltrelevanten Vorgaben.

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich der **Baumschutzsatzung** der Stadt Münster (Satzung zum Schutz und zur Entwicklung des Baumbestandes in der Stadt Münster [Baumschutzsatzung] vom 22.09.2023, Stadt Münster 2023). Danach sind geschützte Bäume zu erhalten, zu pflegen und vor Gefährdung zu bewahren. Ein Eingriff in den geschützten Baumbestand führt zu Ersatz- oder Schutzmaßnahmen gemäß der Baumschutzsatzung und erfordert einen Antrag auf Befreiung/ Ausnahme.

Baubedingte Umweltauswirkungen

Mit einer nachfolgenden Umsetzung der Planung sind durch eine Baufeldräumung (in Bereichen mit Vegetationsbestand) und nachfolgende Bautätigkeiten verschiedene Wirkfaktoren verbunden, die zu negativen Auswirkungen auf (geschützte) Tier- und Pflanzenarten / die biologische Vielfalt führen können. Hierzu gehören: Gehölzfällung, Flächeninanspruchnahme, weitere Versiegelung vorbelasteter Flächen, Verdrängung i. S. von Störungen während der Bauphase (Geräusche, Bewegungen, Licht), Stoffeinträge (Staub) in umliegende Bereiche.

Mit Umsetzung der Planung geht die Rodung der Fläche einher. Damit sind Eingriffe in die inzwischen entstandenen Grünstrukturen – wie z.B. die Röhrichte im südlichen Plangebiet und die Ruderalvegetation im nordöstlichen Plangebiet – verbunden. Grünordnerische Festsetzungen im Bebauungsplan zu Dachbegrünungen und zu Baumpflanzungen sowie die Planung stark durchgrünter öffentlicher und privater Verkehrs- und Freiflächen (vertraglich gesicherte Umsetzung des Freianlagenplans) wirken zukünftig ausgleichend. Der Anteil der Durchgrünung liegt damit deutlich über dem, was das bisherige Planungsrecht festsetzt bzw. was die vorherige Nutzung (Firma Osmo) aufwies.

Die baubedingten Auswirkungen konzentrieren sich maßgeblich auf die ehemals bebauten und versiegelten Flächen des Plangebietes und werden durch die festgesetzten Baugrenzen festgelegt. Die Grundflächenzahl wird in den Urbanen Gebieten im südlichen Teil des Plangebietes (MU₁, MU₂) mit 0,8 bzw. 0,9 festgesetzt. In den nördlichen Teilen des Plangebietes wird die Grundflächenzahl auf 0,6 begrenzt. Eine Überschreitung der Grundflächenzahl für bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, ist bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 zulässig.

Im Bereich der zukünftigen öffentlichen Verkehrsflächen ist von einer vollständigen Versiegelung der Fahrwege – soweit nicht bereits im Bestand gegeben (Hafenweg, Schillerstraße) – auszugehen. Für das Plangebiet besteht der rechtskräftige **Bebauungsplans Nr. 401** „Stadthafen I / Albersloher Weg“. Das Plangebiet könnte dementsprechend bereits zum heutigen Zeitpunkt nach Maßgabe des vorliegenden Bebauungsplans in Anspruch genommen werden.

Die bestehenden Baumstandorte bleiben erhalten. Die entsprechenden Bäume werden durch zeichnerische Erhaltungsfestsetzungen für Einzelbäume planungsrechtlich gesichert. Eine Betroffenheit von Bäumen, die unter die **Baumschutzsatzung der Stadt Münster** fallen, ist vor diesem Hintergrund nicht vorzusehen.

Inwieweit mit der Umsetzung der Planung baubedingte Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Tier- und Pflanzenarten i. S. des § 44 Abs. 1 BNatSchG verbunden sind, wurde im Rahmen des **artenschutzrechtlichen Fachbeitrages** (Landschaftsökologie & Umweltplanung, Wittenborg) geprüft (vgl. Kapitel 7). Es handelt sich um ein ursprünglich vollständig gewerblich genutztes Areal ohne nennenswerte Grünstrukturen. Die betroffenen Biotope haben sich erst nach den Abbrucharbeiten gebildet. Nichtsdestotrotz gehören zu den tatsächlichen Beeinträchtigungen im Rahmen einer nachfolgenden Realisierung, der Verlust von Vegetations- bzw. Biotopstrukturen, Veränderungen von Habitaten, Lärmemissionen und visuelle Störungen durch Fahrzeugbewegungen/ Menschen und Lichtemissionen.

Gleichwohl können auf Basis des Fachgutachtens artenschutzrechtliche Konflikte durch die Einhaltung von Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen einer nachfolgenden Planumsetzung sach-

gerecht vermieden werden. Zu den erforderlichen Maßnahmen, die maßgeblich durch nachfolgende Bauarbeiten ausgelöst werden, gehören:

Gemäß § 39 BNatSchG gilt grundsätzlich immer, dass Gehölze nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten entfernt werden dürfen, um sicherzustellen, dass keine geschützten Vogelarten gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG zu Schaden kommen. Die Entfernung sollte daher im Winterhalbjahr vom 1. Oktober bis zum 28./29. Februar des Folgejahres erfolgen.

Bauzeitfenster (Anfang September [Oktober bei Gewässern] bis Ende Februar)

Als effektive Maßnahme zur Vermeidung von relevanten Beeinträchtigungen kann ein Bauzeitfenster definiert werden. Generell könnten artenschutzrechtliche Konflikte für die auf der Fläche potenziell vorkommenden Arten sowie weitere Vogelarten vermieden werden, wenn die Brutzeiten (März bis August/September) bei den Baumaßnahmen als Ausschlusszeiten berücksichtigt werden. Mindestens sollten die Baumaßnahmen vor der Brutzeit beginnen, um die Eignung als Bruthabitat zu minimieren und die Freiflächen so gestaltet sein, dass eine Brut ausgeschlossen werden kann.

Die Räumung des Baufelds ist ebenfalls nur innerhalb des oben genannten Zeitraums durchzuführen. Dies schließt auch den Rückschnitt von Hochstauden und Röhrichten sowie das Verfüllen von Gewässern ein. Das Verfüllen von Gewässern ist nur in den Wintermonaten, in der Zeit von Oktober bis Ende Februar durchzuführen.

Ökologische Baubegleitung

Sollte eine Einhaltung des Bauzeitenfensters aus planerischen Gründen nicht möglich sein, was bei großflächigen und lang andauernden Bauvorhaben zu erwarten ist, ist eine ökologische Baubegleitung durchzuführen. Hierbei sind u.a. folgende Maßnahmen durchzuführen:

- Der Zeitplan der geplanten Bauvorhaben sollte mit dem jeweiligen Vorhabenträger abgestimmt werden; hierbei ist auch der vor Baubeginn festzustellende status-quo der Fläche und seine potenzielle Eignung als Bruthabitat und somit eine mögliche Betroffenheit von Arten vor Beginn der Baumaßnahme zu prüfen.
- Sollte ein Vorkommen aufgrund geeigneter Habitatstrukturen nicht auszuschließen sein, sind die Flächen insbesondere auf das Vorkommen des Flussregenpfeifers (ab Mitte/Ende März) und ggf. der Kreuzkröte (ab Mitte April), auch bei laufenden Bauarbeiten, zu kontrollieren. Ggf. ist eine weitere Steuerung von Vermeidungsmaßnahmen (Sperrung von Teilbereichen, Gelegeschutz, ggf. Schaffung von potenziellen Bruthabitaten von hoher Attraktivität („Ablenkung“) zu veranlassen.
- Sollen Gewässer außerhalb der Wintermonate verfüllt werden, sind diese vorher auf das Vorkommen von Amphibien bzw. deren Laich zu prüfen. Ein sicherer Negativnachweis gelingt erfahrungsgemäß aber nur in sehr kleinen, flachen und vegetationsfreien Gewässern ohne Versteckmöglichkeiten.

Bei den Europäischen Vogelarten sind die häufigeren und ubiquitären Arten von den Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG mit Ausnahme des Tötungsverbotes pauschal freigestellt. Dies bedeutet, dass die zu erwartenden Beeinträchtigungen einzelner Individuen von „Allerweltsarten“ keine planungsrechtlichen Konsequenzen in Form von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG bedingen, sofern das o.g. Bauzeitenfenster beachtet wird (Vermeidung des Tö-

tungsverbots). Dies gilt auch für planungsrelevante Arten, die den Planbereich in ihr Nahrungshabitat einbinden könnten.

Nach den Ausführungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG und gegen § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nur dann vor,

1. wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert (gilt gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 nur für streng geschützte Arten und europäische Vogelarten) oder
2. wenn die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (ggf. auch trotz vorgezogener Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen [CEF-Maßnahmen]) im räumlichen Zusammenhang nicht erhalten bleibt oder
3. wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff das Tötungsrisiko- und Verletzungsrisiko signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen vermieden werden kann.

Dieses kann für die Planung bei Beachtung der Vermeidungsmaßnahmen zum aktuellen Zeitpunkt für die dort nachgewiesenen Arten ausgeschlossen werden. Insofern können keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG prognostiziert werden.

Inwieweit mit einer nachfolgenden Umsetzung der Planung ein auszugleichender planungsrechtlicher **Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 18 ff BNatSchG** verbunden ist, wird im Rahmen der vorliegenden Planung abschließend ermittelt (s. Kapitel 7.2). Der rechtskräftige Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ setzt für die Flächen im Geltungsbereich des B-Plan Nr. 600 ein Gewerbegebiet (GE) mit einer GRZ von 0,8 fest. Der Bebauungsplan Nr. 600 lässt zwar eine höhere bauliche Ausnutzung des Plangebietes zu (Zulässigkeit von Tiefgaragen und Nebenanlagen bis zu einer GRZ von 1,0), gleichzeitig werden in dem vorliegenden Bebauungsplan aber umfangreiche Festsetzungen zur Begrünung der Dachflächen der Gebäude und Tiefgaragen festgesetzt und eine stark durchgrünte hochwertige Gestaltung der öffentlichen und privaten Verkehrsflächen im Rahmen des städtebaulichen Vertrages gesichert. Unter Berücksichtigung dieser plangebietsinternen Maßnahmen ergibt sich in Relation zu dem bisherigen Gewerbestandort ein deutlich stärker durchgrüntes Quartier. Zudem belegen Luftbilder aus Zeiten, zu denen die Osmohallen noch standen, dass damals über die im Bebauungsplan festgesetzte Grundflächenzahl hinaus eine vollflächige Versiegelung im Plangebiet gegeben war.

Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass sich trotz des Eingriffs in die vorhandenen Biotopstrukturen mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 600 aufgrund der festgesetzten und vertraglich gesicherten Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet kein Ausgleichserfordernis ergibt. Vielmehr ist bezogen auf die Auswirkungen der Planung auf die verschiedenen Schutzgüter von einer Verbesserung der Situation im Plangebiet im Vergleich zu der bisher zulässigen Nutzung auszugehen. Weitergehende externe Ausgleichsmaßnahmen sind daher für den Bebauungsplan nicht erforderlich.

Baubedingte Auswirkungen auf die nächstgelegenen, gesetzlich geschützten **Natura-2000 Gebiete** sind aufgrund der gegebenen Entfernungen und zu erwartenden, zeitlich auf die eigentliche Bauphase beschränkten Wirkfaktoren, nicht anzunehmen.

Betriebsbedingte Umweltauswirkungen

Die betriebsbedingten Auswirkungen mit relevantem Bezug zum Schutzgut können Störungen durch Emissionen von Lärm und Licht umfassen. Darüber hinaus sind Bewegungen (insbeson-

dere durch den Menschen) geeignet, bestimmte Tierarten durch die Unterschreitung von spezifischen Fluchtdistanzen zu stören.

Die betriebsbedingten Auswirkungen wurden im Rahmen des vorliegenden **Artenschutzgutachtens** geprüft und bei der artenschutzrechtlichen Auswirkungsprognose berücksichtigt (vgl. Landschaftsökologie & Umweltplanung, Wittenborg). Im Ergebnis sind zur Vermeidung betriebsbedingter Auswirkungen aus artenschutzrechtlicher Sicht keine zwingenden Vorgaben zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG einzuhalten.

Erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen auf die biologische Vielfalt sind betriebsbedingt auf Basis der artenschutzrechtlichen Prüfung nicht zu prognostizieren.

9.4.3 Fläche

Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von rund 7,5 ha und umschließt das Areal der ehemaligen Osmo-Hallen im Stadtbezirk Hafen als Teil des Hansaviertels. In Vorbereitung für die geplante Neubebauung wurden die ehemaligen Gewerbebauten mit in weiten Teilen großmaßstäblichen Hallen und baulichen Anlagen inzwischen vollständig rückgebaut. Der östliche Teil des Plangebiet ist durch ehemalige Speichergebäude/ einen Stellplatz geprägt.

Die Flächen im Plangebiet sind großflächig anthropogen vorgeprägt. In Vorbereitung für die geplante Neubebauung wurden die ehemaligen Gewerbebauten mit in weiten Teilen großmaßstäblichen Hallen und baulichen Anlagen inzwischen vollständig rückgebaut. Auf diesem Bereich befindet sich derzeit eine Brachfläche mit stellenweiser Verdichtung. Teils haben sich waserführende Bereich und mittels Sukzession Grünstrukturen gebildet.

Das direkte Umfeld zeichnet sich im Süden und Osten durch den Dortmund-Ems-Kanal bzw. den Stadthafen I aus. In westlicher Richtung wurde kürzlich der rechtskräftige vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ umgesetzt. In nördlicher Richtung bestehen vorwiegend Wohnnutzungen in Form von Mehrfamilienhäusern.

Für das Plangebiet besteht der **rechtskräftige Bebauungsplans Nr. 401** „Stadthafen I / Albersloher Weg“. Das Schutzgut Fläche kann dementsprechend bereits zum heutigen Zeitpunkt nach Maßgabe des vorliegenden Bebauungsplans (wieder) in Anspruch genommen werden.

Baubedingte Umweltauswirkungen

Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von rund 7,5 ha, die sich derzeit maßgeblich als bereits geräumte Gewerbebrache darstellt. Teilflächen im Osten sind bebaut und werden entsprechend genutzt. Im Zuge einer nachfolgenden Planumsetzung ist eine bauliche Inanspruchnahme eines deutlich anthropogen vorgeprägter Schutzgutes vorherzusehen. Die Fläche wird einer neuen baulichen Nutzung zugeführt.

Die Grundflächenzahl (GRZ) wird in den Bereichen, die nördlich des Hafenweges liegen und höhere Wohnanteile aufweisen, mit 0,6 festgesetzt. Entlang des Hafenbeckens (MU₁ und MU₂) wird im Sinne der wirtschaftlichen Ausnutzung der Grundstücke und des dort vorgesehenen höheren Anteils gewerblicher Nutzungen eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Im nördlichen Teil der mit MU₁ gekennzeichneten Flächen wird, die Grundflächenzahl aufgrund der besonderen städtebaulichen Lage der Fläche als Auftakt des Quartiers am Kanal und der dort durch die umgebenden Straßenflächen (Schillerstraße, Planstraße A) eng umgrenzten Grundstücksflächen auf

0,9 erhöht. Im Plangebiet ist eine Überschreitung der maximal zulässigen Grundflächenzahl (GRZ) durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO bis zu einer GRZ von 1,0 zulässig.

Ein etwaiger Eingriff in Natur und Landschaft ergibt sich auf Grundlage des bestehenden Planungsrechts gem. rechtskräftigem Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“.

Wie unter Pkt. 7.2 beschrieben, lässt der vorliegende Bebauungsplan eine höhere bauliche Ausnutzung des Plangebietes durch die Zulässigkeit der Errichtung von Tiefgaragen und Nebenanlagen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 zu als der wirksame Bebauungsplan Nr. 401.

Gleichzeitig werden in dem vorliegenden Bebauungsplan umfangreiche Festsetzungen zur Begrünung der Dachflächen der Gebäude und Tiefgaragen getroffen und eine stark durchgrünten hochwertige Gestaltung der öffentlichen und privaten Verkehrsflächen im Rahmen des städtebaulichen Vertrages gesichert.

Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 600 aufgrund der festgesetzten und vertraglich gesicherten Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet trotz der erhöhten Flächeninanspruchnahme kein Ausgleichserfordernis ausgelöst wird.

Betriebsbedingte Umweltauswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen sind im Rahmen der Umsetzung der Planung nicht zu erwarten. Betriebsbedingt werden keine weiteren Flächen in Anspruch genommen, weshalb erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut auszuschließen sind.

9.4.4 Boden

Bestandsbeschreibung

Gemäß § 1a Abs. 2 BauGB ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen und die Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von rund 7,5 ha und stellt sich seit dem vollständigen Rückbau der ehemaligen Gebäude als geräumte Gewerbebrache dar. Der östliche Teil des Plangebietes ist durch ehemalige Speichergebäude mit Anbauten und einen Stellplatz geprägt. Die Flächen im Plangebiet sind großflächig anthropogen vorgeprägt, und liegen größtenteils brach. Teils haben sich wasserführende Bereiche und mittels Sukzession Grünstrukturen gebildet. Ungestörte Bodenverhältnisse sind für das gesamte Plangebiet aufgrund der vorherigen baulichen Nutzungen ausgeschlossen.

Für das Plangebiet besteht der **rechtskräftige Bebauungsplans Nr. 401** „Stadthafen I / Albersloher Weg“. Das Schutzgut Boden kann dementsprechend bereits zum heutigen Zeitpunkt nach Maßgabe des vorliegenden Bebauungsplans (wieder) in Anspruch genommen werden.

Gemäß Angabe der **Bodenkarte** im Umweltkataster der Stadt Münster³² unterliegt dem Plangebiet großräumig ein Gley-Pseudogley. Die Wertzahlen der Bodenschätzung liegen mit 30 bis 45 Bodenwertpunkten im „mittleren“ Bereich. Eine besondere Schutzwürdigkeit des Bodens ist

³² Stadt Münster, Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit (o.J.): Umweltkataster Münster. Online unter: <https://geo.stadt-muenster.de/webgis/application/Umweltkataster>. Abgerufen: 12.06.2024.

nicht bewertet worden. Die Bodenart des Oberbodens wird als sandig-schluffig angegeben. Aufgrund der vormaligen bzw. im östlichen Teilbereich bestehenden Bebauung ist für das Plangebiet von einer vollständigen Veränderung der ursprünglichen Bodenverhältnisse auszugehen (s.o.). Ursprüngliche Bodenverhältnisse liegen im Bereich der zukünftigen Bauflächen nicht vor. Im südlichen Teilbereich des Plangebietes (südlich des Hafenweges) hat sich – bedingt durch vorliegende Bodenverdichtungen – ein Vegetationsaufwuchs mit bereichsweise an-/ überstauendem Niederschlagswasser ausgebildet.

Auf Grund vorheriger Nutzungen sind im Plangebiet Verunreinigungen durch **Altlasten** bekannt. Auf den Flächen unmittelbar angrenzend an den Kanal sind bereits Sanierungsmaßnahmen erfolgt, auf den sonstigen Flächen noch nicht.

Nach Auskunft der Bodenschutzbehörde der Stadt befindet sich im Plangebiet die im städtischen Altlast-/Verdachtsflächenkataster geführten Flächen 202 und 330. Auf der Fläche 202 befand sich ehemals eine Tankstelle, Bodenverunreinigungen sind bekannt. Auf der Fläche 330 wurden Verunreinigungen mit polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen, Schwermetallen und Mineralölkohlenwasserstoffen festgestellt.

Baubedingte Umweltauswirkungen

Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von rund 7,5 ha, die sich derzeit maßgeblich als bereits geräumte Gewerbebrache darstellt. Teilflächen sind bebaut und werden entsprechend genutzt. Im Zuge einer nachfolgenden Planumsetzung ist eine bauliche Inanspruchnahme des deutlich anthropogen vorgeprägten Schutzgut Boden vorherzusehen.

Nach Auskunft der Bodenschutzbehörde der Stadt befindet sich im Plangebiet die im städtischen Altlast-/Verdachtsflächenkataster geführten Flächen 202 und 330 (s. o.). Die geplante Nutzung ist möglich, die technischen Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen werden im nachfolgenden Bauantragverfahren für den Einzelfall festgelegt. Inwieweit sich daraus ggf. baubedingte Vorgaben im Rahmen einer nachfolgenden Umsetzung ergeben, wird daher ebenfalls auf der Genehmigungsebene abschließend festgelegt. Das Plangebiet wird mit einer Umgrenzung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (Altlasten) entsprechend zeichnerisch gekennzeichnet.

Betriebsbedingte Umweltauswirkungen

Da der zukünftige motorisierte Fahrzeugverkehr maßgeblich über die bestehenden Zuwegungen erfolgt (Schillerstraße, Hafenweg), sind keine betriebsbedingten Umweltauswirkungen zu erwarten. Ein Eintrag von bodenverunreinigenden Stoffen ist bei einem ordnungsgemäßen Betrieb von Kfz-Verkehren und unter Beachtung des aktuellen Technikstandes nicht zu erwarten.

Anfallender Müll wird durch entsprechende Abfallwirtschaftsunternehmen ordnungsgemäß entsorgt, d. h. einer Verwertung/ einem Recycling zugeführt.

Insgesamt überschreiten die mit der Planumsetzung verbundenen betriebsbedingten Auswirkungen die Erheblichkeitsschwelle in Bezug auf das Schutzgut „Boden“ voraussichtlich nicht.

9.4.5 Wasser

Bestandsbeschreibung

Gemäß **Umweltkataster** der Stadt Münster¹² liegt das Plangebiet im Einzugsgebiet der Werse. Die Grundwassereinheit (L41121-03) befindet sich vollständig innerhalb des Stadtgebietes. Der Grundwasserleiter (Art) wird aus Lockergestein gebildet.

Die Einheit wird überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzt; im Nordwesten besteht eine dichte Wohnbebauung, im Süden Industrie- und Gewerbeflächen sowie militärische Flächen (Stand: 1997).

Der äußerste Südwesten der Grundwassereinheit liegt im Wasserschutzgebiet Münster-Geist. Das Grundwasser aus diesem Bereich strömt nach Westen, den Fassungsanlagen des Wasserwerkes 4 zu.

Unmittelbar in südlicher bzw. östlicher Richtung befindet sich der Stadthafen I bzw. der Dortmund-Ems-Kanal als Bundeswasserstraße.

Aufgrund der vormaligen und bestehenden Versiegelungen im Plangebiet wurde die Grundwasserneubildungsrate bereits im Zuge der ursprünglichen Bauarbeiten der damaligen Osmo-Hallen sowie umliegender Gebäude lokal verändert. Bestehende Konflikte sind nicht bekannt und nach derzeitigem Kenntnisstand auch nicht zu erwarten.

Nach Maßgabe des **Fachkatasters Klimaatlas NRW**³³ besteht gem. Hochwassergefahren- bzw. -risikokarte keine Gefahr eines Hochwassers (HQ_{häufig}, HQ₁₀₀, HQ_{extrem}). Nach der **Starkregengefahrenhinweiskarte** für NRW besteht im Fall eines seltenen Starkregens (Wiederkehrintervall 100 Jahre) die Möglichkeit von partiellen Wasserüberstauungen im Plangebiet. Die maximale Wasserhöhe beläuft sich auf ca. 0,9 m und ist auf der Brachfläche zwischen Hafenbecken und Hafenstraße punktuell angegeben. Darüber hinaus können flachere Überstauungen, wie sie bereits im derzeitigen Zustand vorliegen, auch für übrige Teilbereiche im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden. Hierbei handelt es sich um stehendes Wasser; relevante Fließgeschwindigkeiten sind nicht angegeben.

Zu dem Bebauungsplan wurde ein Entwässerungskonzept³⁴ erarbeitet, welches neben der Niederschlagswasserbeseitigung auch die Themen Starkregen und Überflutungsschutz untersucht. Ziel ist die Schaffung eines nachhaltigen Quartiers, dass entsprechend des nach den Grundsätzen der wasserbewussten Stadtentwicklung geplant und gebaut werden. Auf Grund vorhandener Bodenuntersuchungen im direkten Umfeld sowie innerhalb des Plangebietes aus den Jahren 2003 und einer auf dieser Basis erstellten Bewertung der Untergrundverhältnisse im Rahmen der Entwässerungsstudie wird empfohlen, im Plangebiet auf Versickerungsanlagen zu verzichten. Die Entwässerung des Plangebietes erfolgt künftig im Trennsystem. Im Hafenweg verläuft ein Mischwasserkanal, in der Schillerstraße befinden sich Schmutz- und Regenwasserkanäle mit Anschlusspunkten.

Festgesetzte Überschwemmungsgebiete liegen im Plangebiet nicht vor. Das nächstgelegene Überschwemmungsgebiet (Werse) liegt in östlicher Richtung in einer Entfernung von ca. 2 km.

³³ Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (o.J.): Fachinformationssystem Klima NRW.Plus. Online unter: <https://www.klimaatlas.nrw.de/klima-nrw-pluskarte/>. Abgerufen: 12.06.2024.

³⁴ Weber Ingenieure (Februar 2025): Entwässerungsstudie B-Plan Nr. 600 Stadthafen Münster Erläuterungsbericht (Projekt-Nummer 30591-01), Wuppertal

Baubedingte Umweltauswirkungen

Etwaige baubedingte Umweltauswirkungen können, durch die im Rahmen der Planumsetzung entstehenden Störungen z.B. durch Bauverkehre entstehen. Bei einem erwartungsgemäß unfallfreien Betrieb der Baufahrzeuge und -maschinen sind Verschmutzungen des Schutzgutes, z.B. durch Schmier- und Betriebsstoffe jedoch nicht anzunehmen, so dass voraussichtlich keine erheblichen baubedingten Auswirkungen zu erwarten sind.

Um den Grundsätzen einer wasserbewussten Stadtentwicklung Geltung zu tragen, sollen die Dachflächen soweit wie möglich als Retentionsdächer ausgebildet werden, dabei sind auch Grünflächen oberhalb der Tiefgaragen mit einer Retentionsschicht zu versehen.

Betriebsbedingte Umweltauswirkungen

Ein Eintrag von bodenverunreinigenden Stoffen ist bei ordnungsgemäßigem Betrieb der Kunden-, Zuliefer- und Anwohnerverkehre sowie dem aktuellen Stand der (Fahrzeug-)technik auszuschließen.

Die Entwässerung des Plangebietes erfolgt künftig im Trennsystem. Im Hafenweg verläuft ein Mischwasserkanal, in der Schillerstraße befinden sich Schmutz- und Regenwasserkanäle mit Anschlusspunkten.

Die Flächen außerhalb der Tiefgaragen, insbesondere die Straßenflächen, entwässern gedrosselt zum städtischen Regenwasserkanal in der Schillerstraße. Gemäß der Vorzugsvariante entsteht ein Regenwassernetz, das an der Kreuzung Schillerstraße/ Ewaldstraße in den Regenwasserkanal der Schillerstraße einleitet.

Das anfallende Schmutzwasser kann nach den Vorgaben der Stadt Münster sowohl an den Schmutzwasserkanal in der Schillerstraße wie auch an den MW-Kanal im Hafenweg angeschlossen werden.

Das im Plangebiet anfallende Regenwasser soll in den Regenwasserkanal der Schillerstraße eingeleitet werden. Über die Anlage von Retentionsdächern auf den Tiefgaragen (Landschaftsdächer) und den geplanten Gebäuden soll Niederschlagswasser zurückgehalten werden. Mit einer ca. 8 cm starken Retentionsschicht (Wasserretentionsbox) können diese Flächen den 100-jährlichen Starkregen aufnehmen. Das anfallende Niederschlagswasser wird damit zwischengespeichert und gedrosselt zum Regenwasserkanal der Schillerstraße abgeleitet.

Die Versorgung des Plangebietes mit Trinkwasser erfolgt durch eine Ausweitung des vorhandenen Netzes durch die jeweiligen Leitungsträger.

Für die Errichtung und den Betrieb einer Wärmepumpenanlage mit Erdwärmenutzung ist, unabhängig von der Baugenehmigung, eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Diese ist vor Baubeginn bei der Unteren Wasserbehörde im Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit zu beantragen.

Die geplante Dachbegrünung und die Begrünung der Tiefgaragendächer wirken sich positiv auf den Wasserabfluss aus.

Insgesamt werden daher voraussichtlich keine erheblich nachteiligen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut vorbereitet.

9.4.6 Klima / Luft

Bestandsbeschreibung

Die Strukturen der Landschaft tragen je nach Größe, Art und Ausprägung dazu bei, die mikro- bzw. mesoklimatischen Verhältnisse zu beeinflussen.

- Gehölze fungieren als Frischluftproduzenten, indem sie Aerosole ausfiltern, Kohlendioxid verbrauchen und Sauerstoff produzieren. In Städten tragen sie wesentlich zum Wohlbefinden des Menschen bei. Die klimatische Bedeutung liegt in unmittelbarer Abhängigkeit zur Bestandsgröße zwischen gering bis sehr hoch.
- Mit Gräsern oder Kräutern bewachsene Flächen (Grünländer) dienen der Kaltluftentstehung. Im Vergleich dazu weisen landwirtschaftliche Flächen mit einer zeitweiligen Vegetationsdeckung lediglich eine geringere Funktion für die Kaltluftentstehung auf.

Unversiegelte und begrünte innerörtliche Flächen können allgemein einem Klima innerstädtischer Grünflächen zugeordnet werden. Versiegelte Flächen sind häufig einem Gewerbe- und Industrieklima zuzuordnen.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde ein Klimagutachten³⁵ erstellt, welches die planbedingten Auswirkungen auf das Lokalklima durch den Vergleich zwischen dem Ist-Fall und dem Plan-Fall ermittelt und bewertet. Gemäß Gutachten herrscht im Plangebiet eine extreme Wärmebelastung in den nicht verschatteten Bereichen. Nachts transportieren leicht Luftströmungen kühlere Luft der Freiflächen und Kleingartenanlagen in die angrenzenden Wohngebiete. Aufgrund der dichten Bebauung und dem hohen Anteil versiegelter Flächen, liegt ein typisches Stadt- bis Stadtrandklima vor.

Nach Angabe des Fachinformationssystems³⁶ ist das gesamte Plangebiet einem Gewerbe- und Industrieklima (dicht) zuzuordnen. Gem. Klimaanalyse (tags) wird die thermische Belastung als „Siedlung (stark)“ eingestuft. Der sogenannte PET-Wert (Physiological Equivalent Temperature), der das thermische Empfinden unter Berücksichtigung zahlreicher Einflüsse wie Wind, Luftfeuchtigkeit oder Sonnenstrahlung angibt, wird für das Plangebiet > 35 bis 41 °C modelliert. Damit ist das Plangebiet aufgrund der bestehenden Situation (vormalige Bebauung, versiegelte Flächen) deutlich anthropogen vorbelastet.

Bei der Klimaanalyse für den Nachtzeitraum ist gem. Fachinformationssystem von einer „starken“ nächtlichen Überwärmung ($T > 20$ °C) auszugehen. In der Gesamtbetrachtung ist für das Plangebiet aktuell eine ungünstige bis sehr ungünstige thermische Situation dargestellt.

Gemäß Umweltkataster der Stadt Münster¹² befinden sich im Plangebiet keine Kaltluftleitbahnen, Kaltluftentstehungsgebiete bzw. Belüftungskorridore. Der nächstgelegene „klimaökologische Ausgleichsraum“ liegt östlich des Dortmund-Ems-Kanals und umfasst u.a. die hier befindlichen Kleingartenanlagen. Hierbei handelt es sich um eine Einstufung des Grabelandes als „Freifläche“, die durch ihre Lage innerhalb oder am Rande der Innenstadt lokalklimatische Ausgleichsfunktionen übernehmen kann, z.B. zur Minderung von Wärmeinseleffekten.

³⁵ Lohmeyer GmbH (April 2025): Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen Nord“ in Münster – Klimagutachten, Bochum

³⁶ Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (o.J.): Fachinformationssystem Klima NRW.Plus. Online unter: <https://www.klimaatlas.nrw.de/klima-nrw-pluskarte/>. Abgerufen: 12.06.2024.

Nach Maßgabe des Umweltkatasters der Stadt Münster (Fachansicht Immissionsschutz) sind im Bereich der umliegenden Straßen (Schillerstraße, Hafenweg) die Feinstaub- (PM 10) und Stickstoffdioxidwerte (NO₂) in der untersten Klasse ($\leq 28 \mu\text{g}/\text{m}^3$) eingeordnet.

Baubedingte Umweltauswirkungen

Mit einer nachfolgenden Umsetzung der Planung ist baubedingt von einer weiteren Versiegelung der Fläche auszugehen. Planungsrechtlich können zukünftig 20 % mehr Fläche versiegelt werden, als der geltende Bebauungsplan ermöglicht. Gleichzeitig werden für den Bebauungsplan jedoch umfangreiche Begrünungsmaßnahmen für die Dachflächen der Gebäude und Tiefgaragen festgesetzt. Darüber hinaus werden im Rahmen des städtebaulichen Vertrages Regelungen zur Begrünung der Freiflächen getroffen. Die zukünftigen Bauvorhaben beschränken sich auf die bislang bereits baulich vorbelasteten Bereiche. Die bestehenden Straßenbäume in den Randbereichen werden planungsrechtlich durch entsprechende zeichnerische Erhaltungsfestsetzungen gesichert.

Baubedingt sind mit Umsetzung der Planung verschiedene Emissionen (Abgase, Staub etc.) durch Baufahrzeuge, Kräne und die notwendigen Materialanlieferungen zu erwarten. Hierbei handelt es sich um zeitlich, d.h. auf die eigentliche Bauphase befristete Auswirkungen, die die Erheblichkeitsschwelle voraussichtlich nicht überschreiten. Dies gilt erwartungsgemäß auch vor dem Hintergrund der im Rahmen nachfolgender Bauarbeiten eingesetzten Maschinen und Werkzeuge nach dem aktuellen Stand der Technik.

Gemäß Klimagutachten³⁷, wird die klimatische Situation im Plangebiet mit Umsetzung der Planung am Tag und in der Nacht weiterhin den aktuellen klimatischen Bedingungen entsprechen. Außerhalb des Plangebietes treten sowohl kleinräumige Erhöhung als auch Reduktionen der Lufttemperatur auf, die überwiegend auf Änderungen des Windfeldes zurückzuführen sind. Innerhalb des Plangebietes fallen die Reduktionen und Erhöhung der Lufttemperatur etwas stärker aus und werden durch die unterschiedlichen Schattenwürfe und Windbedingungen verursacht. Insgesamt halten sich die Flächen mit einer Erhöhung oder Reduktion in Waage. Somit werden keine wesentlichen negativen Auswirkungen für die angrenzende Bebauung ermittelt.

Die Planung trägt baubedingt nicht zu einer relevanten Verstärkung des Klimawandels z.B. durch Art und Ausmaß der mit Umsetzung der Planung verbundenen Treibhausgasemissionen bei. Eine Anfälligkeit der Planung gegenüber den Folgen des Klimawandels ist nicht ersichtlich.

Es werden keine voraussichtlichen erheblich nachteiligen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut vorbereitet.

Betriebsbedingte Umweltauswirkungen

Die betriebsbedingten Umweltauswirkungen beziehen sich maßgeblich auf den eigentlichen Betrieb der Gebäude. Neubauten werden nach den aktuellen Vorschriften des Gebäudeenergiegesetz (GEG) sowie den aktualisierten Vorgaben der Landesbauordnung NRW errichtet und erfüllen damit die gesetzlichen Standards hinsichtlich Energieeffizienz und Primärenergiebedarf.

Betriebsbedingte erhebliche Auswirkungen der Planung auf das Klima i. S. von relevanten Treibhausgasemissionen oder / und eine Anfälligkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels sind - unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben - nicht zu erwarten.

³⁷ Lohmeyer GmbH (April 2025): Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen Nord“ in Münster – Klimagutachten, Bochum

Im Sinne einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und im Sinne des Klimaschutzes soll das zukünftige Quartier nach den Grundsätzen der „wasserbewussten Stadtentwicklung“ betrieben werden. Die geplante Dachbegrünung wirkt sich positiv auf das Kleinklima, den Wasserabfluss sowie die Freiraumqualität der Bewohner aus.

Die Stromversorgung wird über die Nutzung von Sonnenenergie und dem Anschluss an das vorhandene Netz durch die jeweiligen Leitungsträger sichergestellt werden. Dafür werden die zukünftigen Dachflächen, neben einer beabsichtigten Begrünung (s.o.) zusätzlich mit Photovoltaikanlagen ausgestattet. Zusätzlich erfolgt der Anschluss an das Fernwärmenetz.

Für die Stromversorgung werden im Plangebiet nach derzeitigem Stand voraussichtlich fünf Ortsnetzstationen benötigt. Diese sollen in die Gebäude integriert werden, um negative visuelle Auswirkungen auf die Freiräume zu vermeiden.

Im Hafenweg befindet sich eine 110 KV-Leitung der Westnetz GmbH. Mindestabstände sind einzuhalten. Ein entsprechender Hinweis wird in die Planzeichnung aufgenommen.

In der Schillerstraße liegt eine Fernwärmeleitung. Ein Anschluss des Quartiers ist möglich.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde ein Energiekonzept erarbeitet, welches die Möglichkeiten einer nachhaltigen und maximal effizienten Energieversorgung aufzeigt. So sind neben dem Anschluss an die Fernwärme nachhaltige Lösungen wie Wärmepumpen, Geothermie, Photovoltaik und Solarthermie denkbar.

Die betriebsbedingten negativen Aspekte führen insgesamt nicht zu voraussichtlichen, erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut.

9.4.7 Landschaft

Unter dem Landschaftsbild wird die sinnlich wahrnehmbare Erscheinungsform von Natur und Landschaft verstanden. Das Bedürfnis nach positiver Beeinflussung der Sinne spiegelt sich in der Vielfalt, d.h. der Ausstattung der Landschaft mit abwechslungsreichen und naturbelassenen Landschaftselementen, wider.

Das **Landschaftsbild** des „Uppenberger Geestrückens“ umfasst das Stadtgebiet von Münster (s.o.). Lediglich in den Randbereichen schließen ländlich geprägte Bereiche an, die mitunter durch Hecken, Feldgehölze, kleine Wäldchen, Adelshäuser und Gräftenanlagen die sogenannte „Münsterländer Parklandschaft“ repräsentieren.

Das im innerstädtischen Bereich unmittelbar nördlich des Stadthafens I gelegene Plangebiet umfasst im Wesentlichen die ehemaligen Flächen der Osmo-Hallen und stellt sich – nach deren Abbruch – als **großflächige Gewerbebrache** dar. Für das Plangebiet besteht der **rechtskräftige Bebauungsplans Nr. 401** „Stadthafen I / Albersloher Weg“. Auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans könnte das Plangebiet (wieder) in Anspruch genommen werden.

Das östliche Plangebiet ist durch ehemalige Speichergebäude geprägt, welche ab 1997 zu Bürogebäuden mit Gastronomie umgebaut wurden. Die Speichergruppe besteht aus dem siebengeschossigen ursprünglichen Getreide-Hochspeicher und den in den 50er und 60er Jahren realisierten ein- bis sechsgeschossigen Anbauten.

Das Umfeld des Plangebietes ist in nördlicher Richtung durch Wohnbebauung (Mehrfamilien-, Reihenhäuser), im Osten und Süden durch die Wasserflächen des Dortmund-Ems-Kanals bzw. Hafenbeckens und in westlicher Richtung durch die modernen Büro- und Gastronomiegebäude

entlang der Hafenpromenade geprägt. Ebenfalls westlich angrenzend befindet sich das Plangebiet des rechtskräftigen vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“. Hier besteht eine gemischt genutzte Bebauung, die neben Flächen für großflächigen Einzelhandel auch Flächen für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen, Gastronomie sowie die Realisierung zweier Kindergroßtagespflegestellen vorsieht. Zudem wird eine Quartiersgarage mit öffentlich nutzbaren Stellplätzen realisiert.

Damit ist das Plangebiet entsprechend anthropogen vorbelastet und von der freien Landschaft/ dem Münsteraner Umland her nicht einsehbar.

Baubedingte Umweltauswirkungen

Ziel des Bebauungsplans ist die Entwicklung eines urbanen, durchmischten sowie nachhaltigen und grünen Quartiers auf dem ehemaligen Osmo-Areal. Die bestehenden Gebäude im Osten des Plangebietes, die durch Büro-, Dienstleistungsnutzungen und Gastronomie geprägt sind, sollen in die Planung integriert werden.

Das Nutzungskonzept sieht eine Mischung aus Wohnen, Büros, Dienstleistungen, Gastronomie, Hotellerie und Kultur vor. Zudem ist eine Kita geplant. Insgesamt sollen ca. 770 neue Wohneinheiten für unterschiedliche Nachfragegruppen entstehen. Das städtebauliche Konzept sieht eine der innerstädtischen Lage angemessene bauliche Dichte vor. Während der nördliche Teil des Plangebietes im Anschluss an die bestehende Wohnbebauung an der Schillerstraße überwiegend durch eine vier- bis sechsgeschossige Bebauung geprägt ist, sind entlang des Kreativkais bis zu 15 Geschosse vorgesehen.

Insgesamt ist daher mit Durchführung der Planung von einem veränderten Erscheinungsbild des Areals einschließlich seinem näheren Umfeld auszugehen. Dies wird jedoch im Hinblick auf das Planungsziel (s. o.) sowie die innerstädtische Lage als zumutbar bewertet. Zudem wird mit Umsetzung der Planung durch die festgesetzten überbaubaren Flächen eine „durchlässigere“ Bebauung gesichert als dies der derzeit rechtskräftige Bebauungsplan vorsieht.

Durch den Einsatz von Kränen während der eigentlichen Bauphase sind kurzzeitig weitreichendere Auswirkungen auf das Landschaftsbild vorherzusehen. Von einer Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle ist aufgrund der zeitlich engen Begrenzung dieser Auswirkungen jedoch nicht auszugehen.

Die bestehenden Straßenbäume werden in die vorliegende Planung integriert, so dass keine erhebliche Auswirkung prognostiziert wird.

Betriebsbedingte Umweltauswirkungen

Betriebsbedingte Umweltauswirkungen der Planung, die zu einer Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle in Bezug auf das Schutzgut Landschaft führen, sind nicht zu erwarten.

9.4.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Das Plangebiet liegt auf Grundlage des kulturlandschaftlichen Fachbeitrages zum Regionalplan Münsterland³⁸ in der Kulturlandschaft des Kernmünsterlandes sowie im Bereich des bedeutsa-

³⁸ Landschaftsverband Westfalen-Lippe (2013): Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zum Regionalplan Münsterland Regierungsbezirk Münster. Münster. Online unter: <https://www.lwl.org/302a-download/PDF/kulturlandschaft/KuLaRegMSLandKorrekturneuWEB.pdf>. Abgerufen: April 2024.

men Kulturlandschaftsbereiches der Fachsicht „Denkmalpflege“ (D 5.4, „Münster, Telgte, Wolbeck“) und der Fachsicht „Archäologie“ (A. 5.3, „Bischofsstadt Münster mit Wigbold Wolbeck“).

Darüber hinaus kommen nach derzeitigem Kenntnisstand im Plangebiet keine Kultur- oder sonstigen Sachgüter von gesellschaftlicher Bedeutung vor. Es finden sich keine Hinweise auf Bodendenkmäler.

Baubedingte Umweltauswirkungen

Insgesamt sind daher mit einer nachfolgenden Umsetzung der Planung keine baubedingten Auswirkungen zu erwarten, welche die Erheblichkeitsschwelle überschreiten.

Den Belangen der Fachansicht „Archäologie“ wird in Form des Denkmalschutzgesetzes baubedingt Rechnung getragen. So sind im Falle von kulturhistorisch / kulturgeschichtlich wichtigen Bodenfunden die Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes NRW zu beachten und die Erdarbeiten unverzüglich einzustellen. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

Betriebsbedingte Umweltauswirkungen

Betriebsbedingt werden voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut vorbereitet.

9.4.9 Wechselwirkungen der Schutzgüter

Die Schutzgüter stehen in ihrer Ausprägung und Funktion untereinander in Wechselwirkung. Dominierend wirkte die vormalige gewerbliche Nutzung des Plangebietes durch die zwischenzeitlich abgebrochenen Osmo-Hallen. Hieraus resultieren Auswirkungen auf die Struktur- und Artenvielfalt von Flora und Fauna, aber auch Einflüsse auf den Boden und Wasserhaushalt, welche im Umweltbericht in den jeweiligen Kapiteln zu den Umweltschutzgütern im Detail beschrieben werden. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die über diese „normalen“ ökosystemaren Zusammenhänge hinausgehen, werden – soweit sie zu erwarten sind – bei Bearbeitung des jeweiligen Schutzgutes betrachtet. Es liegen im Plangebiet jedoch keine Schutzgüter vor, die in unabdingbarer Abhängigkeit voneinander liegen.

Bestehende, erheblich nachteilige Wechselwirkungen sind auf Grundlage des vorliegenden Planungsrechts nicht bekannt.

Erhebliche bau- bzw. betriebsbedingte Umweltauswirkungen sind bei einem entsprechend anzunehmenden störungsfreien Betrieb der zukünftigen Gebäude insgesamt nicht zu erwarten.

9.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Das Plangebiet würde voraussichtlich weiterhin in seiner derzeitigen Form, d.h. als geräumte Gewerbebrache bestehen bleiben. Im östlichen Teilbereich würden die vorhandenen Gebäude entsprechend ihrer derzeitigen und genehmigten Nutzung fortbestehen. Die Brachflächen würden sich i.S. einer Sukzession eigenständig begrünen, zunächst Kraut-, dann Strauch- und Baumbestände aufweisen. Aufgrund der Lage im innerstädtischen Bereich wäre auch zukünftig von fortwährenden Störeffekten für das Plangebiet auszugehen.

Da für das Plangebiet der Bebauungsplans Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ vorliegt, könnte das Areal auch entsprechend gewerblich auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans entwickelt werden.

Ein natürliches Entwicklungspotenzial der Schutzgüter aufgrund fachgesetzlicher Vorgaben des Naturschutzes liegt nicht vor.

9.6 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

- Während der Bauphase sind als Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen eine zügige und gebündelte Abwicklung der Bauaktivitäten zur Vermeidung von Störungen anzustreben. Die erforderlichen Arbeitsräume sind auf ein absolut notwendiges Minimum zu beschränken. Es ist auf einen profilgerechten Abtrag und eine fachgerechte Lagerung des ausgehobenen Bodenmaterials zu achten. Insbesondere der Oberboden sollte (soweit noch vorhanden) bei Zwischenlagerung gegenüber Erosion geschützt und möglichst wieder profilgerecht an gleicher Stelle eingebracht werden.
- Der Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen ist bei Baumaßnahmen sicherzustellen (vor Beginn der Bauarbeiten ortsfeste Schutzzäune um ggf. betroffene Bäume anbringen, Boden im Wurzelbereich von Gehölzen nicht Befahren oder durch Materialablagerungen verdichten, ggf. Einsatz von Schutzvlies / Stahlplatte, freigelegtes Wurzelwerk mit Frostschutzmatten abdecken und bei Trockenheit bewässern, kein Bodenauftrag oder -abtrag im Wurzelbereich).
- Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich der Baumschutzsatzung der Stadt Münster (Satzung zum Schutz und zur Entwicklung des Baumbestandes in der Stadt Münster [Baumschutzsatzung] vom 22.09.2023, Stadt Münster 2023). Danach sind geschützte Bäume zu erhalten, zu pflegen und vor Gefährdung zu bewahren. Ein Eingriff in den geschützten Baumbestand führt zu Ersatz- oder Schutzmaßnahmen gemäß der Baumschutzsatzung und erfordert einen Antrag auf Befreiung/ Ausnahme.
- Definition eines Bauzeitenfensters (Anfang September (Oktober [Gewässer]) bis Ende Februar). Generell könnten artenschutzrechtliche Konflikte für die auf der Fläche potenziell vorkommenden Arten sowie weitere Vogelarten vermieden werden, wenn die Brutzeiten (März bis August/ September) bei den Baumaßnahmen als Ausschlusszeiten berücksichtigt werden. Mindestens sollten die Baumaßnahmen vor der Brutzeit beginnen, um die Eignung als Bruthabitat zu minimieren und die Freiflächen so gestaltet sein, dass eine Brut ausgeschlossen werden kann. Dasselbe Bauzeitfenster gilt für die Räumung des Baufeldes, Rückschnitt von Gehölzen, Hochstauden und Röhricht sowie dem Verfüllen von Gewässern. Das Verfüllen von Gewässern ist nur in den Wintermonaten, in der Zeit von Oktober bis Ende Februar durchzuführen.
- Sollte eine Einhaltung des Bauzeitenfensters aus planerischen Gründen nicht möglich sein, was bei großflächigen und lang andauernden Bauvorhaben zu erwarten ist, ist eine ökologische Baubegleitung durchzuführen. Hierbei sind u.a. folgende Maßnahmen durchzuführen:

Der Zeitplan der geplanten Bauvorhaben sollte mit dem jeweiligen Vorhabenträger abgestimmt werden; hierbei ist auch der vor Baubeginn festzustellende status-quo der Fläche und seine potenzielle Eignung als Bruthabitat und somit eine mögliche Betroffenheit von Arten vor Beginn der Baumaßnahme zu prüfen.

Sollte ein Vorkommen aufgrund geeigneter Habitatstrukturen nicht auszuschließen sein, sind die Flächen insbesondere auf das Vorkommen des Flussregenpfeifers (ab Mitte/ Ende März) und ggf. der Kreuzkröte (ab Mitte April), auch bei laufenden Bauarbeiten, zu

kontrollieren. Ggf. ist eine weitere Steuerung von Vermeidungsmaßnahmen (Sperrung von Teilbereichen, Gelegeschutz, ggf. Schaffung von potenziellen Bruthabitaten von hoher Attraktivität [„Ablenkung“]) zu veranlassen.

Sollen Gewässer außerhalb der Wintermonate verfüllt werden, sind diese vorher auf das Vorkommen von Amphibien bzw. deren Laich zu prüfen. Ein sicherer Negativnachweis gelingt erfahrungsgemäß aber nur in sehr kleinen, flachen und vegetationsfreien Gewässern ohne Versteckmöglichkeiten.

- Während der Betriebsphase, d.h. der eigentlichen Nutzung sind bei einem ordnungsgemäßen Betrieb und der Einhaltung der aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlichen Maßnahmen (u.a. zur Verminderung von Vogelschlag) keine erheblich nachteiligen Auswirkungen anzunehmen.
- Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen zum Erhalt von zeichnerisch festgesetzten Baumstandorten, die den größtmöglichen Erhalt der bestehenden Grünsubstanzen sicherstellen und dem Minimierungsgebot Rechnung tragen.
- Es besteht die Möglichkeit nachteilige Umweltauswirkungen z. B. durch die Nutzung erneuerbarer Energien und einen sparsamen und effizienten Energieeinsatz zu minimieren. Diese Maßnahmen bleiben jedoch dem Bauherren im Rahmen des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) bzw. der Vorgaben der Landesbauordnung NRW vorbehalten.

9.7 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Anderweitige alternative Planungsmöglichkeiten, die die Ziele und den Geltungsbereich des Bebauungsplans berücksichtigen (plankonforme Alternativen) und ein vergleichbares städtebauliches Potenzial sowie geringere Umweltauswirkungen aufweisen, bestehen nicht. Die wenigen, vorhandenen Grünstrukturen werden planungsrechtlich gesichert. Die Planung ist räumlich an die örtliche Situation und die hier mögliche sinnvolle Wiedernutzbarmachung der ehemals gewerblich genutzten Flächen am Stadthafen gebunden.

9.8 Beschreibung der erheblich nachteiligen Auswirkungen gemäß den zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen einschließlich notwendiger Maßnahmen zur Vermeidung / Ausgleich

Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen Flächen unterschiedlicher Nutzung einander so zuzuordnen, dass die von schweren Unfällen hervorgerufenen Auswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen soweit wie möglich vermieden werden. Der von einem Betrieb oder einer Anlage ausgehende Gefährdungsgrad orientiert sich dabei an den in den Betriebsabläufen zur Anwendung kommenden Stoffen.

Die zulässigen Nutzungen in dem festgesetzten Urbanen Gebiet lassen keine schwereren Unfälle oder Katastrophen erwarten, die zu erheblich nachteiligen Auswirkungen führen könnten.

Weitere Gefahrgutunfälle durch Industrietätigkeiten im Sinne der Seveso-Richtlinie und / oder verkehrsbedingten Gefahrgutunfällen sind in vorliegendem Fall ebenfalls nicht zu erwarten.

Es befinden sich im Plangebiet und seinem näheren Umfeld keine Industriestandorte bzw. Betriebe und Anlagen die der Seveso-III-Richtlinie³⁹ unterliegen.

³⁹ Richtlinie 2012/18/EU vom 04.07.2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen.

Das Plangebiet befindet sich außerhalb von festgesetzten Überschwemmungsgebieten. In Bezug auf ein statistisches Hochwasser (HQ20, HQ100, HQ1000) besteht kein Hochwasserrisiko.

9.9 Zusätzliche Angaben

Die erforderliche Datenerfassung für die Umweltprüfung erfolgte anhand von Erhebungen bzw. Bestandskartierungen des ökologischen Zustands im Plangebiet sowie der unmittelbaren Umgebung. Darüber hinaus wurden die im Literaturverzeichnis benannten Quellen ausgewertet und der Erarbeitung des Umweltberichtes zugrunde gelegt. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Angaben traten nicht auf.

9.10 Überwachung (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB sind die vom Bebauungsplan ausgehenden erheblichen Umweltauswirkungen von den Gemeinden zu überwachen. Hierin werden sie gemäß § 4 Abs. 3 BauGB von den für den Umweltschutz zuständigen Behörden unterstützt.

Die in den Immissionsgutachten zugrunde gelegten Annahmen sind im Zuge der Baugenehmigung zu prüfen. Unbenommen hiervon ist die fortlaufende Überprüfung während und nach Abschluss der Bauarbeiten gem. den entsprechend gutachterlich getroffenen Vorgaben.

Notwendige Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen betreffen die Überprüfung der Umsetzung der Grünfestsetzungen – insbesondere den Schutz sowie den Erhalt der planungsrechtlich gesicherten Bäume.

Die zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG erforderlichen Maßnahmen sind entsprechend des vorliegenden Artenschutzfachbeitrages zu berücksichtigen. Bei einem Auftreten unvorhersehbarer Umweltauswirkungen ist in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde eine ökologische Baubegleitung zu beauftragen.

Weitere Maßnahmen zum Monitoring beschränken sich auf die Prüfungen im Rahmen der ggf. erforderlichen baurechtlichen Zulassungsverfahren. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass unerwartete Auswirkungen durch die Fachbehörden im Rahmen von bestehenden Überwachungssystemen und der Informationsverpflichtung nach § 4 Abs. 3 BauGB gemeldet werden.

9.11 Zusammenfassung

Im Rahmen der Umweltprüfung zum vorliegenden Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal/ Schillerstraße“ wurden unter Berücksichtigung des bestehenden Planungsrechts zusammenfassend folgende Ergebnisse festgestellt:

Menschen

Das Plangebiet liegt im östlichen Stadtgebiet von Münster auf dem Areal der ehemaligen Osmo-Hallen im Stadtbezirk Hafen als Teil des Hansaviertels. In Vorbereitung für die geplante Neubebauung wurden die ehemaligen Gewerbebauten mit in weiten Teilen großmaßstäblichen Hallen und baulichen Anlagen vollständig zurückgebaut. Das östliche Plangebiet ist durch ehemalige Speichergebäude geprägt, welche zu Bürogebäuden mit Gastronomie umgebaut wurden. Um dem allgemeinen Grundsatz der Konfliktbewältigung Rechnung zu tragen, wurde im Rahmen der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans ein Immissionsgutachten erstellt. Hiernach sind, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten, Schallminderungsmaßnah-

men erforderlich. Alle erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden über Festsetzungen im Bebauungsplan gesichert bzw. die Konfliktvermeidung auf das Baugenehmigungsverfahren verlagert. Insgesamt werden durch die Planung daher keine erheblichen Beeinträchtigungen für den Menschen und sein Wohnumfeld vorbereitet.

Biotopstrukturen / Biologische Vielfalt

Das Plangebiet stellt sich im Wesentlichen als Brachfläche der ehemals hier befindlichen Os-mo-Hallen dar. Die Fläche wird durch den Hafenweg in zwei Teilbereiche untergliedert: Die südliche Brachfläche – mit einer Tiefe von rund 55 m – weist inzwischen einen Vegetationsbestand auf. Auf der offenen Fläche befinden sich begrünte und überwiegend stark vernässte Schotterflächen und (temporäre) Wasserflächen mit Röhrichten, die von einer vielfältigen Fauna angenommen werden. Diese Bereiche weisen inzwischen eine hohe ökologische Wertigkeit auf. Ein gesetzlich geschütztes Biotop liegt nicht vor, wenngleich sich vor Ort ein wertgebender Biotopbestand findet.

Der nördliche Teilbereich ist im Wesentlichen durch Schotterflächen gekennzeichnet. Diese Teilfläche stellt sich als Komplex aus unterschiedlichen Biotopen dar: Während im Bereich der teilweise noch durchgeführten Bodenarbeiten und Lagerflächen für Baumaterialien im Nordwesten noch vegetationslose bzw. locker bewachsene Schotterflächen mit Schutthaufen zu finden sind, wird der (nord-)östliche Teil der Fläche bereits von teils noch lückigen, teils geschlossenen Ruderalfluren eingenommen. In diese sind bereits Pioniergehölze eingewandert. Zudem befinden sich in der Teilfläche ein größeres Gewässer sowie flächig vernässte Bereiche.

Durch die vormaligen Nutzungen haben sich auf beiden Teilflächen verdichtete und stark anthropogen überformte Böden entwickelt, die bereichsweise mit Regenwasser überstaut werden.

Das Plangebiet unterliegt verschiedensten Einflüssen/ Immissionen aus umliegenden Nutzungen.

Für die Beurteilung des faunistischen Potentials und die Einhaltung der fachgesetzlichen Vorgaben gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG wurde ein artenschutzfachliches Gutachten erarbeitet.

Die Ergebnisse der Artenschutzprüfung zeigen, dass mit der Planung keine artenschutzrechtlichen Verbote gegenüber planungsrelevanten Vogel- bzw. Fledermausarten verbunden sind. Eine Tötung, Störung bzw. eine Beschädigung von Lebensstätten im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG kann ausgeschlossen werden, wenn die notwendigen Vermeidungsmaßnahmen eingehalten werden.

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Gebiete sind aufgrund der gegebenen Entfernungen und der zu erwartenden Wirkfaktoren, nicht anzunehmen.

Fläche

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von rund 7,5 ha und ist durch die ehemalige Bebauung bereits stark anthropogen geprägt. Für den Geltungsbereich liegt der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“ vor, der hier eine gewerbliche Entwicklung vorsieht.

Inwieweit mit der vorliegenden Planung ein Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 ff BNatSchG vorbereitet wird, der gemäß § 18 BNatSchG i. V. m. § 1a Abs. 3 BauGB auszugleichen ist, wird im Rahmen der vorliegenden, verbindlichen Bauleitplanung abschließend ermittelt.

Unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan Nr. 600 festgesetzten und vertraglich gesicherten Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet ist mit der Planung kein weitergehender über das bisher zulässige Maß hinausgehender Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Weitergehende externe Ausgleichsmaßnahmen sind daher für den Bebauungsplan nicht erforderlich.

Boden

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von rund 7,5 ha und stellt sich derzeit maßgeblich als bereits geräumte Gewerbebrache dar. Teilflächen sind bebaut und werden entsprechend genutzt. Ungestörte Bodenverhältnisse sind nicht mehr anzunehmen. Im Zuge einer nachfolgenden Planumsetzung ist eine bauliche Inanspruchnahme des deutlich anthropogen vorgeprägten Schutzgut Boden vorherzusehen.

Die technischen Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen aufgrund der Lage des Plangebietes im städtischen Altlast-/ Verdachtsflächenkataster werden im nachfolgenden Bauantragverfahren für den Einzelfall festgelegt.

Wasser

Das Plangebiet liegt im Einzugsgebiet der Werse. Festgesetzte Überschwemmungsgebiete liegen im Plangebiet nicht vor.

Aufgrund der bestehenden Versiegelungen im Plangebiet wurde die Grundwasserneubildungsrate bereits im Zuge der ursprünglichen Bauarbeiten der damaligen Osmo-Hallen und umliegender Gewerbe-, Gebäudeflächen lokal verändert.

Für die vorliegende Planung wurde ein Entwässerungskonzept unter Berücksichtigung der bestehenden Altlasten erarbeitet. Demnach wird aufgrund der vorangegangenen Nutzung und den damit verbundenen Altlasten eine Versickerung im Plangebiet nicht empfohlen.

Insgesamt werden voraussichtlich keine erheblich nachteiligen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut vorbereitet.

Klima / Luft

Die versiegelten Bereiche/ Brachflächen der ehemaligen Osmo-Hallen sind als Siedlungsbereiche einzustufen. Damit ist das Plangebiet aufgrund der bestehenden Situation deutlich anthropogen vorbelastet. Das gesamte Plangebiet ist einem Gewerbe- und Industrieklima zuzuordnen. Die thermische Belastung ist als verhältnismäßig stark einzustufen. Gemäß Umweltkataster der Stadt Münster befinden sich im Plangebiet keine Kaltluftleitbahnen, Kaltluftentstehungsgebiete bzw. Belüftungskorridore.

Mit einer nachfolgenden Umsetzung der Planung ist baubedingt von Versiegelungen im Bereich deutlich vorbelasteter Flächen auszugehen. Grünstrukturen/ bestehende Baumstandorte bleiben erhalten. Die Dachflächen der Gebäude und Tiefgaragen sind zu begrünen.

Landschaft

Das im innerstädtischen Bereich unmittelbar nördlich des Stadthafens I gelegene Plangebiet umfasst im Wesentlichen die ehemaligen Flächen der Osmo-Hallen und stellt sich – nach deren Abbruch – als großflächige Gewerbebrache dar. Für das Plangebiet besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 401 „Stadthafen I / Albersloher Weg“. Auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans könnte das Plangebiet (wieder) in Anspruch genommen werden.

Das städtebauliche Konzept sieht eine der innerstädtischen Lage angemessene bauliche Dichte vor. Insgesamt ist daher mit Durchführung der Planung von einem veränderten Erscheinungsbild des Areals einschließlich seinem näheren Umfeld auszugehen. Von einer Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle ist jedoch insgesamt nicht auszugehen.

Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Das Plangebiet liegt in der Kulturlandschaft des Kernmünsterlandes sowie in den bedeutsamen Kulturlandschaftsbereichen „Münster, Telgte, Wolbeck“ / „Bischofsstadt Münster mit Wigbold Wolbeck“. Darüber hinaus kommen nach derzeitigem Kenntnisstand im Plangebiet keine Kultur- oder sonstigen Sachgüter von gesellschaftlicher Bedeutung vor. Es finden sich keine Hinweise auf Bodendenkmäler.

Im Fall von kulturhistorisch / kulturgeschichtlich wichtigen Bodenfunden sind die Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes NRW zu beachten und die Erdarbeiten unverzüglich einzustellen. Betriebsbedingt werden voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut vorbereitet.

10. Referenzliste der Quellen / Gutachten

- Amt für Grünflächen und Umweltschutz Stadt Münster (2012): Grünsystem Zielkonzept Naturraum. Online unter: <https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/userupload/stadt-muenster/67umwelt/pdf/gruenordnungzielkonzeptnaturraum.pdf>. Abgerufen: 08.06.2024.
- Amt für Grünflächen und Umweltschutz Stadt Münster (2012): Freiraumkonzept. Online unter: <https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/userupload/stadt-muenster/67umwelt/pdf/gruenordnungfreiraumkonzept2012.pdf> (abgerufen: 08.06.2024)
- Amt für Grünflächen und Umweltschutz Stadt Münster (2012): Grünsystem Zielkonzept Freizeit und Erholung. Online unter: <https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/userupload/stadt-muenster/67umwelt/pdf/gruenordnungzielkonzeptfreizeit-erholung.pdf> (abgerufen: 08.06.2024).
- Burrichter, E. (1973): Die potentielle natürliche Vegetation in der Westfälischen Bucht. Erläuterungen zur Übersichtskarte 1:200.000. Siedlung und Landschaft in Westfalen, 8. Geographische Kommission für Westfalen. Münster.
- Europäische Union (2012). Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 über die Kontrolle von Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen. Amtsblatt der Europäischen Union L 197, 24. Juli 2012, S. 1–37.
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen (o.J.): Schutzwürdige Biotope in Nordrhein-Westfalen (Biotopkataster NRW). Gebietsinformationen „Kernmünsterland“ und „Uppenberger Geestrücken“. Online unter: <http://bk.naturschutzinformationen.nrw.de/bk/de/start>. Abgerufen: 12.06.2024.
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (o.J.): Fachinformationssystem Klima NRW.Plus. Online unter: <https://www.klimaatlas.nrw.de/klima-nrw-pluskarte/>. Abgerufen: 12.06.2024.

-
- Landschaftsverband Westfalen-Lippe (2013): Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zum Regionalplan Münsterland Regierungsbezirk Münster. Münster. Online unter: <https://www.lwl.org/302a-download/PDF/kulturlandschaft/KuLaRegMSLandKorrekturneuWEB.pdf>. Abgerufen: Juni 2024.
 - Landschaftsökologie & Umweltplanung, Wittenborg (November 2025): Artenschutzrechtliche Prüfung gem. § 44 BNatSchG zum Bebauungsplan BP Nr. 600 Stadthafen Nord I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße (ehemaliges OSMO-Gelände), Hamm.
 - Lohmeyer GmbH (November 2024): Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen Nord“ in Münster – Luftschadstoffgutachten, Bochum.
 - Lohmeyer GmbH (Februar 2025): Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen Nord“ in Münster – Besonnungsstudie, Bochum.
 - Lohmeyer GmbH (April 2025): Bebauungsplan Nr. 600 „Stadthafen Nord“ in Münster – Klimagutachten, Bochum.
 - Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz (22.12.2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben. Gemeinsame Handlungsempfehlungen.
 - nts Ingenieurgesellschaft mbH (Dezember 2025): Schalltechnisches Gutachten Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße in Münster (Bericht Nr. S11220019-1), Münster.
 - Rössler, M., W. Doppler, R. Furrer, H. Haupt, H. Schmid, A. Schneider, K. Steiof & C. Wegworth (2022): Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht. 3., überarbeitete Auflage. Schweizerische Vogelwarte Sempach.
 - Stadt Münster, Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit (o.J.): Umweltkataster Münster. Online unter: <https://geo.stadt-muenster.de/webgis/application/Umweltkataster>. Abgerufen: 12.06.2024.
 - Stadt Münster (2024): Starkregen: Gefahrenkarte. Online unter: <https://www.stadt-muenster.de/wasser/starkregengefahrenkarten> (zuletzt abgerufen am 21. Januar 2025).
 - Weber Ingenieure (Februar 2025): Entwässerungsstudie B-Plan Nr. 600 Stadthafen Münster Erläuterungsbericht (Projekt-Nummer 30591-01), Wuppertal.
 - WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (Dezember 2025): Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren Nr. 600 am Stadthafen I in Münster, Braunschweig.

Diese Begründung dient gemäß § 9 Abs. 8 BauGB als Anlage zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 600: Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße

Münster, den _____

Der Oberbürgermeister
In Vertretung

Robin Denstorff
Stadtbaurat