STADT MÜNSTER
Stadtplanungsamt

Begründung

zur 42. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Albersloher Weg

Anlage 2 zur Vorlage Nr. V/0439/2026

Inhalt Seite

1 Planungsanlass und Planungsziele ... 2
1.1 Hinweis zu § 1a Abs. 2 BauGB (Bodenschutzklausel) ... 6
1.2 Hinweis zu § 1a Abs. 5 BauGB (Klimaschutzklausel) ... 7
1.3 Planungsalternativen ... 8
2 Änderungsbereich ... 8
3 Raumordnungs- und planungsrechtliche Situation ... 9
3.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung ... 9
3.2 Vorbereitende Bauleitplanung, Darstellungen im Flächennutzungsplan ... 12
3.3 Bestehendes Planungsrecht, sonstige Satzungen, Verordnungen und Plankonzepte ... 12
4 Änderungsinhalte ... 13
4.1 Gewerbegebiete (GE) ... 14
4.2 Flächen für Ver- und Entsorgung, Zweckbestimmungen *Elektrizität* und *Fernwärme* ... 14
4.3 Grünflächen, Zweckbestimmung *Parkanlage* ... 14
4.4 Verkehrsflächen ... 14
4.5 Wasserflächen ... 14
5 Sonstige Belange und Hinweise / Auswirkungen der Flächennutzungsplanänderung ... 15
5.1 Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen ... 15
5.1.1 Altlasten / Altlastverdachtsflächen < 1 ha ... 15
5.1.2 Richtfunk (RF) ... 15
5.2 Denkmalschutz / Archäologie ... 15
5.3 Entwässerung ... 15
5.4 Verkehr ... 16
5.5 Immissionsschutz ... 16
6 Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2a BauGB ... 18
6.1 Rahmen der Umweltprüfung ... 18
6.2 Kurzdarstellung der wichtigsten Ziele der Flächennutzungsplanänderung ... 18
6.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes ... 19
6.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose ... 20
6.4.1 Mensch und seine Gesundheit ... 22
6.4.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt ... 22
6.4.3 Fläche, Boden ... 23
6.4.4 Wasser ... 23
6.4.5 Luft, Klima (Klimaschutz, Klimaanpassung) ... 23
6.4.6 Landschaft, Ortsbild ... 24
6.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter ... 24
6.4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter ... 24
6.5 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen ... 24
6.6 Nichtdurchführung der Planung (Prognose-Null-Variante) ... 24
6.7 Anderweitige Planungsmöglichkeiten ... 24
6.8 Überwachung (Monitoring) ... 25
6.9 Zusammenfassung ... 25

1 Planungsanlass und Planungsziele

Planungsanlass

Der Münsteraner Hafen, insbesondere im Bereich des Stadthafens I, war seit Anfang des 20. Jahrhunderts ein zentraler gewerblicher Standort der Stadt, vor allem für hafenaffine gewerbliche und industrielle Nutzungen.

Zu Beginn der 1990er Jahre wurde mit dem heute bestandskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 der planungsrechtliche Rahmen zur Strukturierung der gewerblichen Flächen im Bereich des Stadthafens I geschaffen. Ebenfalls in den 1990er Jahren wurden mit dem Bau des Hafenplatzes und der Leitbildentwicklung für den ‚Kreativkai' die Weichen für die Umstrukturierung des nördlichen Hafenbereichs gestellt. In den folgenden Jahren wurde mit der Umsetzung des ‚Kreativkais' der Wandel des vormals hafen-industriell dominierten Bereichs zu einem hochwertigen Standort für Büro- und Dienstleistungen sowie gastronomische Nutzungen erfolgreich begonnen.

Mit der Aktualisierung des Masterplans Stadthäfen in den Jahren 2011/2012 (vgl. u.a. V/0800/2011[1]) wurden unter Beteiligung der Bürgerschaft die Entwicklungsziele für den gesamten Hafenbereich definiert. Im Nachgang zum Beschluss des Masterplans wurden am 27.06.2012 der Beschluss zur 42. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) sowie der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 541 für den Planbereich ‚Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg' gefasst (vgl. V/0430/2012).

Das Quartier südlich des Stadthafens I, unmittelbar westlich angrenzend an die Stadtstrecke des Dortmund-Ems-Kanals (DEK), ist bis auf den Standort des Kraftwerkes der Stadtwerke Münster seit Längerem nicht mehr industriell genutzt. Zum Teil befinden sich dort noch größere brachliegende Grundstücke. Neu entstandene bzw. noch entstehende Bürogebäude und gewerbliche Bauten spiegeln im direkten Übergang vom ‚Kreativkai' in den südlich angrenzenden Bereich den Entwicklungsdruck wider, der im gesamten Hafenbereich spürbar ist. Insbesondere durch die Verlagerung eines Gefahrgutlagers bzw. der dort gelagerten störfallrelevanten Stoffe südlich des Stadthafens I im Jahre 2016 hat sich auch für diesen Hafenbereich die Möglichkeit einer grundlegenden Neuausrichtung eröffnet.

Die vorgenannten Beschlüsse umfassten seinerzeit auch einen Planbereich nordöstlich des Stadthafens I im Bereich der ehemaligen OSMO-Hallen. Mit dem Beschluss zur 72. FNP-Änderung am 11.05.2016 wurde der Bereich nordöstlich des Stadthafens I formal aus dem Plangebiet der 42. FNP-Änderung herausgelöst (vgl. V/0194/2016).

Im Jahr 2018 erreichte das Planverfahren der 42. FNP-Änderung (vgl. auch V/1090/2017) bereits den Stand der öffentlichen Auslegung gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB). Die öffentliche Auslegung wurde vom 19.03. bis einschließlich zum 04.05.2018 gemeinsam mit dem Entwurf des Bebauungsplans Nr. 541 durchgeführt.

Mit Beginn der Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen im Jahr 2019 wurden die Entwicklungsziele für den gesamten Hafenbereich unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

[1] Abrufdatum aller Internetquellen im Text: 31.07.2026

erneuert (V/0150/2019/1). Der ursprüngliche Masterplan Stadthäfen aus den Jahren 2011/2012 bildete dabei die Grundlage. Das im September 2022 abgeschlossene, partizipative Werkstattverfahren zu den „Münster Modell Quartieren“ (MMQ) 3, 4 und 5 behandelte vielfältige Transformationsideen für den Hafenbereich und fixierte durch den als Ergebnis resultierenden Perspektivplan die Zielsetzungen und planerischen Leitideen für diesen Stadtbereich.[2]

Für den (vormaligen) Teilbereich der 42. FNP-Änderung südöstlich des DEK im Bereich der Theodor-Scheiwe-Straße haben sich zwischenzeitlich die Ziele der Planung gegenüber dem Stand zum einleitenden Beschluss zur 42. Änderung und dem Unterlagenstand zur öffentlichen Auslegung deutlich geändert. Für diesen Teilbereich wird die erforderliche FNP-Änderung nunmehr unter der neuen Bezeichnung „130. Änderung des wirksamen FNP der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Südost, Stadtteil Gremmendorf: „Albersloher Weg / Dortmund-Ems-Kanal / Lütkenbecker Weg / Umgehungsstraße B 51“ fortgeführt. Parallel wird für diesen Bereich der Bebauungsplan Nr. 642 neu aufgestellt. Die Aufstellung beider Planerfahren hat der Rat in seiner Sitzung am 22.03.2023 beschlossen (V/0090/2023).

Folgende Gründe waren für die Ausgliederung des bisherigen Plangebiets südöstlich des DEK ausschlaggebend: Entgegen den bisher im Flächennutzungsplan vorgesehenen städtebaulichen und bauleitplanerischen Zielrichtungen der Ansiedlung eines Stadionstandorts (im Bereich des künftigen MMQ 4 an der Nieberdingstraße) und der Bestandssicherung und Neujustierung gewerblich-industrieller Nutzungen im Bereich südöstlich des DEK und nördlich des Albersloher Wegs soll hier nunmehr die Entwicklung eines urbanen Stadtquartiers für Wohnen und Arbeiten verfolgt werden (MMQ 3), unter Beibehaltung von Teil-Flächen für produzierendes Gewerbe im nordöstlichen Bereich angrenzend an die Umgehungsstraße.

Für den aktuellen Geltungsbereich der 42. FNP-Änderung verbleibt damit der Bereich südlich des Stadthafens I, nördlich des Albersloher Wegs und westlich des DEK (vgl. Abb. 1), der auf der Basis der übergeordneten Planungsziele für den Hafenbereich gem. der Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen / Perspektivplan Werkstattverfahren 2022 weiterentwickelt werden soll. Dieser Teilbereich soll durch die 42. FNP-Änderung sowie die parallele Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 541 entsprechend überplant werden.

[2] vgl. auch https://www.stadt-muenster.de/muenstermodellquartiere/mitmachen/der-perspektivplan

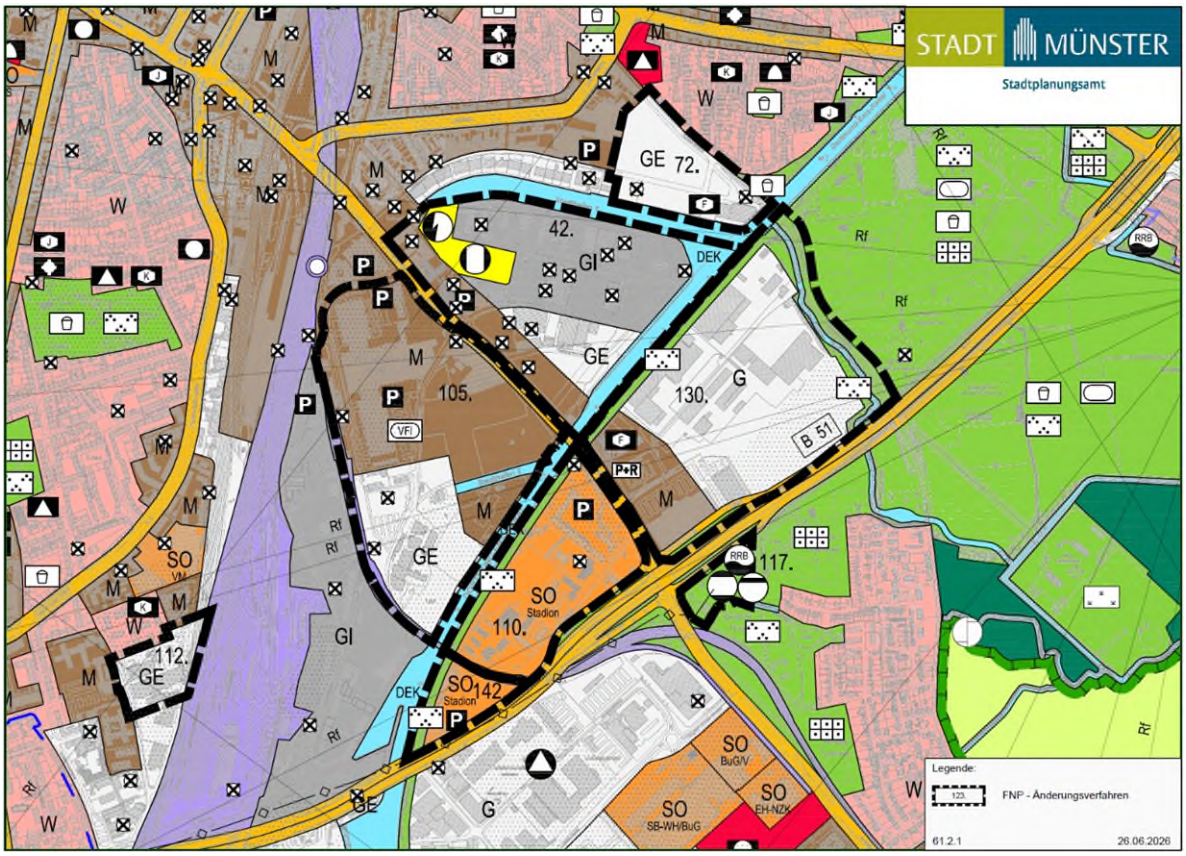


Abb. 1: FNP-Änderungsverfahren in der Umgebung des Plangebiets (Quelle: Stadt Münster, Stadtplanungsamt, 6/2026)

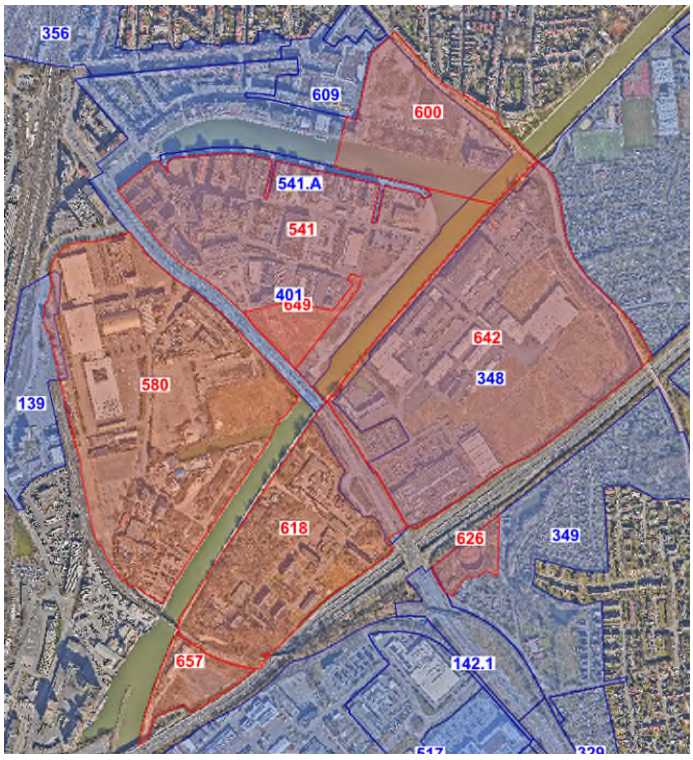


Abb. 2: Aktuelle Bebauungsplanverfahren (rot) in der Umgebung, bestehendes Planungsrecht (blau) (Quelle: Stadt Münster, Stadtplanungsamt, 7/2026)

Planungsziele

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt für das verbleibende Plangebiet der 42. FNP-Änderung derzeit folgende Flächennutzungen und Zweckbestimmungen dar:

- im Bereich des Kraftwerkstandorts Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen mit den Zweckbestimmungen Elektrizität und Fernwärme;
- im Bereich südlich des Stadthafens I und westlich des DEK im nördlichen Teilbereich Industriegebiete (GI), im südlichen Teilbereich Gewerbegebiete (GE);
- nördlich entlang des Albersloher Wegs durchgehend gemischte Bauflächen (M).

Mit der geplanten Umstrukturierung der industriellen Flächen zu Gewerbegebieten, der beabsichtigten Darstellung der bisherigen gemischten Bauflächen als Gewerbegebiet, der Darstellung des Kraftwerkstandorts einschließlich seiner Erweiterungsflächen als Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen sowie der Darstellung der südöstlichen Hafenspitze als Grünfläche ergibt sich ein umfassender Änderungsbedarf für den Flächennutzungsplan.

Änderungen an der Darstellung des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) als Wasserfläche im FNP werden maßstabsbedingt (Maßstab 1:15.000 bzw. 1:20.000) nicht vorgenommen. Aus der maßstabsbedingten Generalisierung der FNP-Darstellungen ergeben sich zwangsläufig gewisse Unschärfen. (s. a. Kapitel 4) Bezüglich der Ausbauplanungen für den DEK wird auf den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 28.04.2008, einschließlich etwaiger Änderungen, verwiesen. (s. a. Kapitel 3.3)

Die 42. Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 541. Für den Planbereich der 42. FNP-Änderung und den parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 541 sind demnach folgende Zielsetzungen maßgeblich:

- Es sollen ein klares Bekenntnis zum Standort für die zukünftige Strom-/ Wärmeversorgung der Stadt Münster getroffen sowie die bestehenden Nutzungen und räumlichen, anlagentechnischen Erweiterungsoptionen planungsrechtlich gesichert werden.
- Für die das Kraftwerk umgebenden Flächen soll zukünftig eine gewerbliche Nutzung gesichert werden. Damit entsteht ein Wandel von den ehemals hafenaffinen, zum Teil industriellen Nutzungen, hin zu einem gewerblichen Nutzungsspektrum von nichtstörenden Gewerbe- und Handwerksbetrieben, Büro- und Verwaltungsnutzungen, um neue Flächenpotenziale für die teils mindergenutzten Grundstücksflächen zu schaffen.
- Durch die künftige Darstellung als Gewerbegebiet wird grundsätzlich die Nutzungsflexibilität und Nutzungsbreite für das strukturelle Ziel, nutzungsgemischten diversifizierten, hochwertigen gewerblich-kulturellen und dienstleistenden Nutzungen eine attraktive Angebotsoption einzuräumen, deutlich gestärkt.
- Der Albersloher Weg als Einfahrtsstraße in die Innenstadt und Standort für zentrale Verwaltungs- und Büroeinrichtungen wird bestätigt und im gegenwärtigen Planverfahren entsprechend berücksichtigt.
- Die öffentliche Zugänglichkeit des Gebiets soll verbessert werden. Auf der südöstlichen Hafenspitze (Einmündungsbereich Stadthafen I / DEK) soll eine öffentliche Grünfläche

entstehen, die die Aufenthaltsqualität im Quartier durch Begrünung stärkt und an der die Wegeverbindungen entlang der Wasserkanten in einem Platz zusammengeführt werden.

- Gleichzeitig wird das planungsrechtliche Nutzungsspektrum unter Berücksichtigung der Planungen im Umfeld (siehe Abb. 1 und Abb. 2) angepasst (vgl. hierzu auch die Ausführungen in den Unterlagen zum Bebauungsplan Nr. 541).

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass ein Teilbereich des Bebauungsplans Nr. 541 (siehe Abb. 2) zu einem späteren Zeitpunkt in einen investorenfinanzierten bzw. projektorientierten Angebotsbebauungsplan (Nr. 649, Planungstitel „Drei Schwestern“, vgl. auch V/0290/2024) übergehen soll.

Aufgrund der geänderten Planungsziele und der entsprechend aktualisierten Planunterlagen wurden die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB nach Maßgabe des § 4a Abs. 3 BauGB im Zeitraum vom 05.01. bis einschließlich 05.02.2026 erneut durchgeführt.

1.1 Hinweis zu § 1a Abs. 2 BauGB (Bodenschutzklausel)

Münster ist eine wachsende Stadt mit einer wohnberechtigten Bevölkerung von rund 319.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (31.07.2026).[3] Für das Jahr 2030 prognostizieren sowohl das Land NRW als auch die Stadt Münster selbst ein weiteres Einwohnerwachstum. Dies führt – zusammen mit den allgemein sinkenden Haushaltsgrößen – zum Bedarf von ca. 2.000 Neubauwohnungen im Jahr.[4] Das Einwohnerwachstum geht auch einher mit einem steigenden Bedarf an Arbeitsstätten und gewerblichen Bauflächen.[5]

Der Planbereich wird bereits seit mehreren Jahrzehnten überwiegend industriell/gewerblich-baulich genutzt. Durch die angestrebte Nutzung aktuell bestehender Flächenreserven (Brachflächen) im Plangebiet entsprechend den Zielen des o. a. Perspektivplans wird eine Inanspruchnahme von bisher nicht baulich genutzten Freiflächen im Sinne des Bodenschutzgebotes des BauGB vermieden bzw. minimiert und die Innenentwicklung gefördert.

---

[3] vgl. auch https://www.stadt-muenster.de/statistik-stadtforschung/zahlen-daten-fakten; die genannten Einwohnerzahlen beziehen sich auf die sogenannte wohnberechtigte Bevölkerung Münsters. Diese beinhaltet alle Menschen mit Hauptwohnsitz oder Zweitwohnsitz (beide Gruppen tragen zur Wohnungsnachfrage bei) und basiert auf dem städtischen Melderegister. Es gibt allerdings deutliche Unterschiede zwischen dieser Zahl und der im Rahmen des Zensus 2022 aktuell ermittelten Bevölkerungszahl für Münster. Die amtliche Bevölkerungszahl für Münster im Jahr 2022 beträgt daher 303.772 Menschen (allerdings ausschließlich Menschen mit Hauptwohnsitz). Weitere Informationen dazu sind zu finden unter: https://www.stadt-muenster.de/aktuelles/newsdetail/zensus-2022-ergebnisse

[4] vgl. dazu auch das Kompendium zum Handlungskonzept Wohnen, Münster 2014, die Dokumentation zur Planungswerkstatt 2030, die Vorlagen zur Fortschreibung des Baulandprogramms (vgl. V/0193/2023 bzw. V/0260/2024) die Ratsvorlage zur Fortschreibung des Regionalplans Münsterland (V/0339/2023), die Vorlage zu den Ergebnissen der Wohnungsstättenbedarfsprognose (V/0606/2023) und die Vorlage und den Abschlussbericht zum Integrierten Flächenkonzept Münster (V/0192/2024)

[5] vgl. dazu auch die Ergebnisse der Arbeitsstättenbedarfsprognose (V/0606/2023) und die Vorlage und den Abschlussbericht zum Integrierten Flächenkonzept Münster (V/0192/2024)

Die vorliegende Planung der 42. FNP-Änderung entspricht daher in vorbildlicher Weise den Anforderungen des § 1a Abs. 2 BauGB, mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen.

1.2 Hinweis zu § 1a Abs. 5 BauGB (Klimaschutzklausel)

Der Änderungsbereich wird bereits seit mehreren Jahrzehnten überwiegend industriell / gewerblich-baulich genutzt. Grünflächen oder prägende Gehölze bestanden mit der ehemaligen gewerblichen Nutzungsstruktur im Änderungsbereich selbst nicht und sind auch aktuell nicht vorhanden. Auch umliegend sind mit Ausnahme der Strukturen entlang des Dortmund-Ems-Kanals keine wirksamen Grünstrukturen vorhanden. Der Änderungsbereich hat dementsprechend keine bedeutende Funktion für das Klima und die Luftreinhaltung im Stadtgebiet.

Gemäß den aktuellen Erkenntnissen aus der Stadtklimaanalyse[6] weist der Planbereich (vgl. Planungshinweiskarte) eine mittlere bis sehr hohe bioklimatische Belastung auf. Die Kaiflächen im Plangebiet entlang des Dortmund-Ems-Kanals sind in der Planungshinweiskarte als Ausgleichsräume mit hohem stadtklimatischen Schutzbedarf gekennzeichnet.

Entsprechend seiner bereits bestehenden und auch zukünftigen Bedeutung ist der Änderungsbereich in der Grünordnung der Stadt Münster als Siedlungsbereich dargestellt. Eine Funktion als klimaökologischer Ausgleichsraum für die Stadt und ihre Siedlungskörper besteht nicht. Darüber hinaus liegt er nicht in einem Belüftungskorridor, tangiert jedoch den systemüberlagernden Grünzug entlang des Dortmund-Ems-Kanals.

Mit dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 541 soll die öffentliche Zugänglichkeit des Gebiets südlich des Stadthafens I dauerhaft gesichert werden; insbesondere eine durchgängige Wegeverbindung entlang der Kaiflächen des Stadthafens sowie auch entlang des DEK und die Schaffung eines öffentlich nutzbaren Freiraums im Einmündungsbereich DEK / Stadthafen I sollen dieses Quartier zukünftig ebenso erlebbar machen, wie es der Bereich auf der nördlichen Stadthafen-Seite bereits ist. Zudem soll eine für die südöstliche Hafenspitze geplante öffentliche Grünfläche die Aufenthaltsqualität in dem bisher stark versiegelten Bereich weiter verbessern.

Das Planvorhaben trägt nicht zu einer relevanten Verstärkung des Klimawandels bei. Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 541) werden durch Festsetzungen für mindestens extensiv begrünte Flachdächer – teilweise in Kombination mit Photovoltaikanlagen – entsprechende Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimawandelfolgenanpassung getroffen. Ergänzend zu den Dachflächen sind auch Begrünungen von Teilbereichen der Wandflächen im Plangebiet festgesetzt. Darüber hinaus trifft der Bebauungsplan Nr. 541 innerhalb der Gewerbegebiete auch Festsetzungen zur Grundstückbegrünung. Der von der Stadt Münster erarbeitete *Leitfaden Klimagerechte Bauleitplanung Münster* dient hier als Grundlage (siehe V/0123/2023).

Die Maßgaben des Klimaschutzes gemäß § 1a Abs. 5 BauGB stehen der 42. FNP-Änderung nicht entgegen.

---

[6] vgl. auch https://www.stadt-muenster.de/klima/klimaanpassung/stadtklimaanalyse-2025 und V/0200/2025

1.3 Planungsalternativen

Unter dem Gesichtspunkt anderweitiger möglicher Planungsalternativen ist zu berücksichtigen, dass der Bereich der 42. FNP-Änderung bereits seit mehreren Jahrzehnten überwiegend industriell bzw. gewerblich-baulich genutzt wird und innerhalb eines bestehenden, innerstädtischen Siedlungszusammenhangs liegt. Die Planung knüpft an vorhandene Nutzungsstrukturen, bestehende Erschließungs- und Infrastrukturanlagen sowie an die weiterentwickelten städtebaulichen Ziele für den Hafenbereich an.

Diese aktuellen städtebaulichen Ziele ergeben sich aus dem im Kapitel 1 angesprochenen Perspektivplan, der im Rahmen eines partizipativen Werkstattverfahrens im Jahr 2022 erarbeitet worden ist. Mit dem Werkstattverfahren – die Ergebnisse sind in der Berichtsvorlage V/0105/2023 dokumentiert – wurde eine umfassende Quartiersentwicklung im Bereich westlich und östlich des DEK, beiderseits des Albersloher Wegs öffentlichkeitswirksam eingeleitet, die u. a. auch die Entwicklung der Münster Modell Quartiere (MMQ) 3-5 umfasst. Die 42. FNP-Änderung liegt innerhalb des Areals, das im Zuge des o. a. Werkstattverfahrens betrachtet worden ist und überführt wesentliche Ergebnisse dieses informellen Prozesses, insbesondere im Bereich der Wasserkanten und der Hafenspitze, in formelles Planungsrecht.

Die Darstellung des Kraftwerksstandorts einschließlich seiner Erweiterungsflächen als Flächen für Ver- und Entsorgung mit den Zweckbestimmungen Elektrizität und Fernwärme ist aufgrund der vorhandenen Anlagen, der technischen Infrastruktur und der funktionalen Einbindung in die Strom- und Fernwärmeversorgung der Stadt Münster standortgebunden. Gleichwertige räumliche Alternativen bestehen hierfür nicht.

Die Darstellung der Hafenspitze als Grünfläche greift die fortentwickelten Ziele der Hafenentwicklung gemäß o. a. Perspektivplan für diesen Bereich auf. Insbesondere die Verbesserung der öffentlichen Zugänglichkeit der Wasserkanten, die Freiraumvernetzung und die Aufwertung bisher stark versiegelter Flächen soll zu einer deutlich verbesserten Aufenthaltsqualität in diesem Stadtraum führen.

Die geplanten Darstellungen als Gewerbegebiete greifen die bestehende gewerbliche Prägung des Hafenbereichs an dieser Stelle auf und bilden auf Ebene des FNP den vorbereitenden Rahmen für eine städtebaulich verträgliche, gewerblich diversifizierte Weiterentwicklung im Umfeld des Kraftwerksstandorts und der angrenzenden Entwicklungsbereiche.

Vor diesem Hintergrund kommen auf Ebene der 42. FNP-Änderung keine anderweitigen Planungsmöglichkeiten in Betracht, die die verfolgten Planungsziele in gleicher Weise erreichen und zugleich geringere Umweltauswirkungen erwarten lassen.

2 Änderungsbereich

Das Plangebiet ist wie folgt begrenzt

- im Norden durch den Stadthafen I
- im Südosten / Osten durch den Dortmund-Ems-Kanal (DEK)
- im Südwesten durch den Albersloher Weg
- im Nordwesten durch den Hafenplatz.

3 Raumordnungs- und planungsrechtliche Situation

3.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der Landesentwicklungsplan (LEP) ist das wichtigste Steuerungsinstrument der Landesplanung. Der LEP legt die Ziele und Grundsätze für die räumliche Entwicklung des gesamten Landes NRW fest und dient als verbindliche Vorlage für die Regionalplanung. Der aktuell geltende LEP NRW ergibt sich aus der LEP-Fassung von 2017, der 1. Änderung 2019 und der 2. Änderung des LEP NRW 2024.

Der Regionalplan Münsterland wiederum legt die räumlichen und strukturellen Entwicklungen in der Region als raumplanerisches Gesamtkonzept fest. Als Planungsgrundlage gibt er die Rahmenbedingungen für die kommunalen Flächennutzungspläne vor. Der bis April 2025 geltende Regionalplan Münsterland wurde am 16.12.2013 vom Regionalrat Münster aufgestellt und am 27.06.2014 von der Landesplanungsbehörde Nordrhein-Westfalen bekannt gemacht. Seit dem 16.02.2016 wurde der Regionalplan durch den Sachlichen Teilplan Energie sowie seit dem 24.10.2018 zusätzlich durch den Sachlichen Teilplan Kalkstein ergänzt. Zudem sind zwischenzeitlich mehrere Regionalplanänderungen – auch auf dem Stadtgebiet von Münster – wirksam geworden.

Die bislang umfangreichste Änderung des Regionalplans Münsterland erfolgte im Rahmen des Verfahrens zur Anpassung an den LEP NRW und den Bundesraumordnungsplan für den Hochwasserschutz (BRPH). Diese Änderung wurde am 31.03.2025 vom Regionalrat Münster festgestellt und am 17.04.2025 durch Bekanntmachung im Gesetz- und Verordnungsblatt (GV.NRW) rechtswirksam. In diesem Zusammenhang wurden auch der auf die aktuellen Rechtsgrundlagen angepasste Sachliche Teilplan Energie sowie der Sachliche Teilplan Kalkstein in den Regionalplan Münsterland integriert.

Sowohl im bis April 2025 geltenden als auch im ab April 2025 rechtswirksamen Regionalplan Münsterland ist der Geltungsbereich der 42. FNP-Änderung (abgesehen vom DEK) als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt. Der Dortmund-Ems-Kanal wird im Regionalplan als Wasserstraße dargestellt.

Die hier geplante Siedlungsentwicklung und Schaffung von neuem Planungsrecht erfolgt demnach innerhalb der im Regionalplan Münsterland festgelegten Siedlungsbereiche und ist damit auch mit dem Ziel 2-3 des LEP NRW vereinbar. Zudem entspricht die Planung auch den regional- und landesplanerischen Forderungen nach einer vorrangigen Innenentwicklung und Inanspruchnahme von Bauflächenreserven (vgl. z.B. G III.1-4 des Regionalplans Münsterland).

Mit Schreiben vom 16.01.2026 hat die Bezirksregierung Münster die Vereinbarkeit der 42. FNP-Änderung der Stadt Münster mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung erklärt.

Hinweis zum Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH) (Hochwasser- und Starkregenschutzklausel)

Der Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (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 und der Rückhalt des Wassers

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. § 1 Abs. 4 BauGB verpflichtet, die im BRPH festgelegten Ziele zu beachten und die Grundsätze im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere:

- Festlegungen zum Hochwasserrisikomanagement: Ziel I.1.1,
- Festlegungen zu Klimawandel und -anpassung: Ziel I.2.1,
- Festlegungen zu Einzugsgebieten nach § 3 Nummer 13 Wasserhaushaltsgesetz (WHG): Grundsatz II.1.1

Bei dem Plangebiet der 42. FNP-Änderung handelt es sich um einen überwiegend bereits versiegelten Bereich, der im Flussgebiet Ems, Teileinzugsbereich Obere Ems liegt (betroffene Basiseinzugsgebiete 32921, 32999922 und 32999923 gemäß GSK3E NRW[7]). Das Plangebiet grenzt an kein Fließgewässer an und weist damit auch keine Hochwassergefahren gemäß Hochwassergefahrenkarte NRW auf. Der Bereich der 42. FNP-Änderung liegt damit auch außerhalb festgesetzter Überschwemmungsbereiche, sodass baubedingte erhebliche Auswirkungen – z. B. durch einen etwaigen Verlust von Retentionsräumen – nicht anzunehmen sind. Der unmittelbar an das Plangebiet angrenzende Dortmund-Ems-Kanal ist zwar ein Gewässer I. Ordnung, er ist jedoch eine künstliche Wasserstraße und gilt nicht als Fließgewässer. Von ihm geht keine Hochwassergefahr aus, sondern er kann im Gegenteil als zusätzlicher Retentionsraum dienen.

Nach der Starkregengefahrenhinweiskarte NRW und den Starkregengefahrenkarten der Stadt Münster[8] können Teilbereiche – vor allem im Süden, Osten und im Bereich der Straßen Albersloher Weg / Kiesekamps Mühle – des Plangebiets der 42. FNP-Änderung bei

- seltenen (Intensität ca. 37 – 40 mm/Stunde, Starkregenindex 5),
- außergewöhnlichen (Intensität ca. 44 – 48 mm/Stunde, Starkregenindex 7),
- und insbesondere bei extremen (Starkregenindex 10)[9] (vgl. Abb. 3)

Starkregenereignissen überflutet werden.

[7] vgl. https://www.elwasweb.nrw.de/; Hinweis: Gemäß dem Umweltkataster der Stadt Münster befindet sich der Planbereich innerhalb des Einzugsbereichs mit der Gebietskennzahl 3292 (https://geo.stadt-muenster.de/webgis/application/Umweltkataster).

[8] vgl. https://www.stadt-muenster.de/wasser/starkregengefahrenkarten

[9] d.h. ein extremes Regenereignis mit einer Regenmenge von 90 mm in einer Stunde, das zu einem extremen Oberflächenabflussereignis führt.

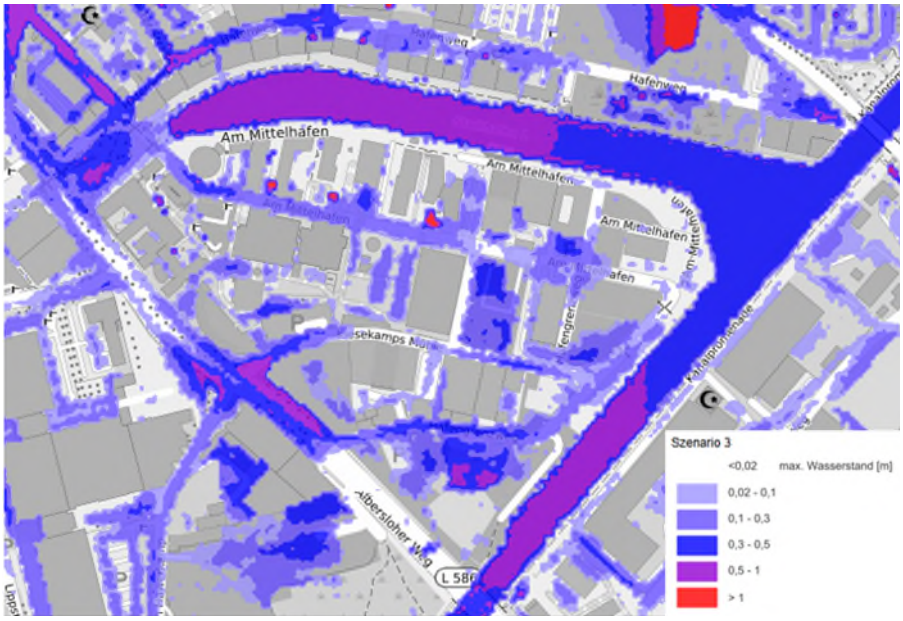


Abb. 3: Betroffenheit des Plangebiets bei extremen Starkregenereignissen[8]

Zum Schutz gegen die Folgen des Klimawandels in Form von Starkregenereignissen und Hitzeperioden werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 541 geeignete Festsetzungen, z. B. zur Begrünung von Flachdächern und zum Schutz von Gebäuden durch Starkregenereignisse, getroffen.

Die Verkehrsfläche „Hafengrenzweg“ wird zudem im Zuge der Kanalsanierung sowie des Projekts des investorenfinanzierten Angebotsbebauungsplans Nr. 649 (Planungstitel „Drei Schwestern“) angepasst.

Die Ver- und Entsorgung des Plangebiets ist über die bereits bestehende technische Infrastruktur gesichert.[10] Die Entwässerung erfolgt über das Trennsystem. Das städtische Regenwasserkanalnetz mündet in die Regenwasserbehandlungs- und Regenrückhalteanlage Boelckeweg am Gasometer südöstlich der B 51, im weiteren Verlauf erfolgt die Einleitung in den Honebach.

Bei dem Plangebiet der 42. FNP-Änderung handelt es sich zusammenfassend um einen innerstädtischen Bereich, der bereits seit Jahrzehnten baulich genutzt wird. Die Planung ermöglicht zwar eine weitgehende Versiegelung des Gebiets, was gegenüber der früheren Nutzung jedoch keine zusätzliche Beeinträchtigung bedeutet. Im Gegenteil soll im nordöstlichen Bereich, der sog. „Hafenspitze“, künftig eine öffentliche Grünfläche entstehen. Nach Norden bzw. Osten grenzt das Plangebiet an die tiefer liegenden Wasserflächen des Stadthafens I sowie des DEK, der im Fall von Starkregenereignissen als zusätzlicher Retentionsraum fungieren kann.

Die 42. FNP-Änderung entspricht den Zielen und Grundsätzen des Bundesraumordnungsplans Hochwasserschutz.

[10] Gemeint ist die grundsätzliche Erschließbarkeit des bereits baulich genutzten innerstädtischen Bereichs über vorhandene technische Netzinfrastrukturen. Dies schließt nicht aus, dass im Zuge konkreter Bauvorhaben Leitungsanpassungen, Erweiterungen oder Neuanschlüsse erforderlich werden.

3.2 Vorbereitende Bauleitplanung, Darstellungen im Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet der 42. FNP-Änderung derzeit die folgenden Flächennutzungen und Kennzeichnungen dar:

- im Bereich des Kraftwerkstandorts Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen mit den Zweckbestimmungen Elektrizität und Fernwärme;
- im Bereich südlich des Stadthafens I und westlich des DEK im nördlichen Teilbereich Industriegebiete (GI), im südlichen Teilbereich Gewerbegebiete (GE);
- nördlich entlang des Albersloher Wegs durchgehend gemischte Bauflächen (M);
- im südöstlichen bzw. östlichen Bereich den Dortmund-Ems-Kanal als Wasserfläche;
- mehrere Kennzeichnungen für Altlasten-/ Altlastenverdachtsflächen < 1 ha sowie
- im Westen eine öffentliche Parkfläche.

3.3 Bestehendes Planungsrecht, sonstige Satzungen, Verordnungen und Plankonzepte

Bebauungsplan

Mit dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 541 ‚Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Albersloher Weg' wird zurzeit das bisherige Planungsrecht des seit 1996 rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 ‚Stadthafen I / Albersloher Weg' (inklusive seiner rechtskräftigen Änderungen) geändert.

Hafenverordnung

Unmittelbar an das Plangebiet angrenzend befinden sich Flächen, die durch eine Hafenverordnung überlagert sind. Die am 1. Januar 2024 aktualisierte, für den Stadthafen I erlassene Hafenverordnung, umfasst neben den Gewässerflächen auch einen ein Meter breiten Streifen Land, ausgehend von der Spundwand / Kaimauer. Am Übergang zur Bundeswasserstraße (Hafenspitze) verläuft die Grenze in Verlängerung der dem Hafenbecken zugewandten, nordwestlichen Uferbegrenzung des DEK. Durch die mit den Bebauungsplänen Nr. 541 und 541 A verfolgten städtebaulichen Entwicklungsziele soll u. a. eine stärkere öffentliche Belebung südlich des Stadthafens I ermöglicht werden.

Eisenbahn / Gleisanlagen

Im nördlichen Teilbereich des Plangebiets verlief eine Gleisanlage vom Hafenplatz entlang der südlichen Kaimauer des Stadthafens I, im weiteren Verlauf westlich des DEK und entlang der Straße Kiesekamps Mühle zum Gelände der Versorgungsflächen der Stadtwerke. Zudem befinden sich noch Gleisanlagen-Relikte in den Verkehrsflächen Am Mittelhafen und Kiesekamps Mühle. Der Bebauungsplan Nr. 401 ‚Stadthafen I / Albersloher Weg' sichert eine weitere Gleistrasse vom Stadthafen I entlang des DEK mit Übergang zum Stadthafen II, die jedoch nie realisiert worden ist. Mit Aufgabe der Nutzung eines Gefahrgutlagers im Bereich südlich des Stadthafens I entfiel 2016 die letzte Nutzung, die auf die Gleisanlagen angewiesen war. Mit Bewilligung des Antrags auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken durch die Bezirksregierung Münster im Jahr 2020 wurde die Entwidmung der Gleisanlagen vollzogen.

Sanierungsgebiet und Umlegungsverfahren

Teilflächen des Plangebiets sind als förmliches Sanierungsgebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände festgelegt. Die Sanierungssatzung umfasst die Flächen südlich des Stadthafens I, zwischen DEK und Albersloher Weg mit Ausnahme einer Fläche im Kreuzungsbereich von Stadthafen I und Dortmund-Ems-Kanal (Flur 148, Flurstücke 580 und 586). Mit dem Bebauungsplan Nr. 541 werden die planungsrechtlichen Grundlagen zur Entwicklung des Gebiets und somit ein Beitrag zur Behebung der städtebaulichen Missstände im Plangebiet geschaffen.

Zur Neuordnung der Grundstücksflächen wurde am 25.09.1991 für den Bereich das Umlegungsverfahren „Hafen II“ angeordnet. Teilbereiche des Bebauungsplangebiets sind noch nicht aus der Umlegung entlassen. Der Bebauungsplan Nr. 541 wird mit Satzungsbeschluss als Basis für die weitere Neuordnung, sofern erforderlich, dienen.

Planfeststellungsbeschluss Ausbau DEK - Stadtstrecke Münster

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) ist eine planfestgestellte Wasserstraße des Bundes. Im Jahr 2008 ist ein Ausbau des DEK u. a. auch im Bereich des Plangebiets planfestgestellt worden. Dies umfasst eine Querschnittsverbreiterung sowie im Bereich des Plangebiets die Herrichtung einer Liegestelle. Beidseits des DEK werden auch zukünftig Kanalseitenwege / Betriebswege verbleiben. Im Maßnahmenplan sind Anpflanzungen von Bäumen mit Alleecharakter angedacht. Die gesamten Kanal- und Kanalbegleitflächen werden auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses von 2008 in der Planung berücksichtigt.

4 Änderungsinhalte

Bezüglich der verfolgten Planungsziele siehe Kapitel 1.

Ergänzender Hinweis:

Der nachfolgende ***Hinweis*** erläutert die technischen Grundlagen der Planzeichnung im Zusammenhang mit der Überführung in den Standard XPlanung und stellt keine inhaltliche Änderung dar.

Im Zuge der Überführung des Flächennutzungsplans in den Standard XPlanung[11] *wurden einzelne Darstellungen an amtliche Geometrien (ALKIS) angelehnt und Planzeichen an die aktuelle Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (PlanZV) angeglichen. Diese Anpassungen stellen keine inhaltliche oder formelle Änderung des Flächennutzungsplans dar, sondern dienen ausschließlich der technischen Präzisierung und der Verbesserung der geometrischen Konsistenz im Rahmen der digitalen Überführung. Maßgeblich bleibt die städtebauliche Grundaussage des Flächennutzungsplans.*

[11] XPlanung ist ein bundesweit verbindlicher IT-Standard für die strukturierte, verlustfreie und georeferenzierte Abbildung von Bauleit- und Raumordnungsplänen im XML-basierten Format *XPlanGML*. Er ermöglicht den einheitlichen Datenaustausch sowie die Nutzbarkeit der Erweiterung raumbezogener Daten, ohne deren rechtliche Aussage oder Maßstäblichkeit zu verändern.

Die Darstellungen des Flächennutzungsplans sind im Maßstab 1:15.000 bzw. 1:20.000 zu interpretieren. Aus der maßstabsbedingten Generalisierung ergeben sich zwangsläufig gewisse Unschärfen.

Der für diese FNP-Änderung nun zum Feststellungsbeschluss verwendete FNP-Kartenausschnitt (s. Planzeichnung zur 42. FNP-Änderung) basiert auf einer xplankonformen Grundversion des Flächennutzungsplans der Stadt Münster, die im Rahmen eines externen Digitalisierungsprojekts erstellt wurde. Da die technische Umsetzung von XPlanung – insbesondere auch vor dem Hintergrund der maßstabsbedingten Besonderheiten des FNP – als kontinuierlicher Prozess zu verstehen ist, werden die Darstellungen und die zugrunde liegende Datenstruktur im Rahmen von Änderungsverfahren fortlaufend überprüft und – soweit erforderlich – geringfügig xplankonform nachjustiert oder korrigiert. So wird sichergestellt, dass der FNP sowohl technisch präzise als auch inhaltlich konsistent fortgeschrieben wird.

4.1 Gewerbegebiete (GE)

Um die Planungsziele im Hinblick auf die im Wesentlichen gewerblichen Nutzungen zu erreichen, wird das im FNP bislang dargestellte Industriegebiet (GI) südlich des Stadthafens I zukünftig – mit Ausnahme des Kraftwerkstandorts und seiner räumlichen Erweiterungsoptionen, siehe 4.2 – als Gewerbegebiet (GE) dargestellt.

Darüber hinaus wird die bisherige gemischte Baufläche (M) entlang des Albersloher Wegs im Süden bzw. Westen des Plangebiets im FNP zukünftig ebenfalls als Gewerbegebiet (GE) dargestellt.

4.2 Flächen für Ver- und Entsorgung, Zweckbestimmungen *Elektrizität* und *Fernwärme*

Zur Sicherung des bestehenden Kraftwerkstandorts und seiner räumlichen Erweiterungsoptionen wird eine Teilfläche des Industriegebiets neu als Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen mit den Zweckbestimmungen *Elektrizität* und *Fernwärme* dargestellt.

4.3 Grünflächen, Zweckbestimmung *Parkanlage*

Im nordöstlichen Teilbereich des Plangebiets wird auf einer Teilfläche des bislang dargestellten Industriegebiets die sog. „Hafenspitze“ künftig als Grünfläche mit der Zweckbestimmung *Parkanlage* dargestellt.

4.4 Verkehrsflächen

Das Parkhaus östlich des Stadthauses 3 wird unverändert weiterhin mit dem Symbol *öffentliche Parkfläche* dargestellt.

Allgemeiner Hinweis:

Detaillierte Erläuterungen zur äußeren und inneren Erschließung sind dem Bebauungsplan Nr. 541 zu entnehmen.

4.5 Wasserflächen

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) wird unverändert als Wasserfläche dargestellt. (s. a. die Ausführungen in den Kapiteln 1 und 3.3)

5 Sonstige Belange und Hinweise / Auswirkungen der Flächennutzungsplanänderung

5.1 Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen

5.1.1 Altlasten / Altlastverdachtsflächen < 1 ha

Im Hinblick auf Altlasten besitzt der FNP mit der Kennzeichnung von schadstoffbelasteten bzw. mit hoher Wahrscheinlichkeit belasteten Flächen eine Hinweis- und Warnfunktion. Im Flächennutzungsplan sollen gemäß § 5 Abs. 3 Nr. 3 BauGB „für bauliche Nutzungen vorgesehenen Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, gekennzeichnet werden. Im Plangebiet sind mehrere Altlast-/ Altlastverdachtsflächen <1 ha bekannt. Die diesen Flächen zu Grunde liegende Erkenntnislage stellt die zukünftigen dort zulässigen Nutzungskategorien gleichwohl nicht in Frage. Über die Signalwirkung der Kennzeichnung werden Untersuchungserfordernisse im Baugenehmigungsverfahren im Zuge der konkreten Projektplanungen soweit erforderlich angestoßen. Entsprechende Regelungen für den Umgang bei Erdarbeiten sind als Hinweise in den Bebauungsplan Nr. 541 aufgenommen worden.

5.1.2 Richtfunk (RF)

Durch das Plangebiet verlaufen drei Richtfunklinien, die unverändert nachrichtlich dargestellt werden.

5.2 Denkmalschutz / Archäologie

Innerhalb des Plangebiets befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NRW. 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 NRW.

Gemäß der Baudenkmalliste der Stadt Münster sind die Gebäude Am Mittelhafen 10 Baudenkmäler. Dabei handelt es sich um zwei Hafenspeichergebäude, und zwar den ehemaligen Flechtheimspeicher sowie den ehemaligen Rhenus-Speicher.

5.3 Entwässerung

Die Entwässerung des Änderungsbereichs wird konkret im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 541) sichergestellt. Die Ver- und Entsorgung des Plangebiets ist über die bereits bestehende technische Infrastruktur gesichert.[12] Die Entwässerung erfolgt über das Trennsystem. Das städtische Regenwasserkanalnetz mündet in die Regenwasserbehandlungs- und Regenrückhalteanlage Boelckeweg am Gasometer südöstlich der B 51, im weiteren Verlauf erfolgt die Einleitung in den Honebach. Die

[12] Gemeint ist die grundsätzliche Erschließbarkeit des bereits baulich genutzten innerstädtischen Bereichs über vorhandene technische Netzinfrastrukturen. Dies schließt nicht aus, dass im Zuge konkreter Bauvorhaben Leitungsanpassungen, Erweiterungen oder Neuanschlüsse erforderlich werden.

Schmutzwasserkanalisation schließt über den Albersloher Weg im Hansaring an die Mischwasserkanalisation an, die das Schmutzwasser über das Hauptpumpwerk Gartenstraße zur Behandlung in die Hauptkläranlage leitet.

Auf der Regelungsebene des Bebauungsplans Nr. 541 werden u. a. auch Maßnahmen durch Festsetzung einer mindestens extensiven Dachbegrünung vorgesehen. Die Verkehrsfläche „Hafengrenzweg“ wird zudem im Zuge der Kanalsanierung sowie des Projekts des investorenfinanzierten Angebotsbebauungsplans Nr. 649 (Planungstitel „Drei Schwestern“) angepasst.

Vergleiche auch die Ausführungen unter 3.1.

5.4 Verkehr

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 541) wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, um sicherzustellen, dass das dem Bebauungsplan zu Grunde gelegte Erschließungskonzept und die umliegenden Verkehrsstraßen ausreichend leistungsfähig sind. Die Ergebnisse sind im Bericht „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren Nr. 541 am Stadthafen I in Münster“, verfasst durch das Büro WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig im Juli 2025 dargelegt.

Insgesamt zeigt sich, dass durch Umsetzung verschiedener Maßnahmen eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur nachgewiesen werden kann. Zur Förderung des Umweltverbunds schlägt das Gutachten darüber hinaus vor, Buslinien zukünftig mittels verkehrsabhängiger Steuerung priorisiert abzuwickeln.

Die Aussagen des Gutachtens werden als plausibel erachtet. Eine Umsetzung der Maßnahmen zur Herstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur kann gewährleistet werden. Die durch die Planung entstehenden Neuverkehre können auch in Anbetracht der weiteren Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum aufgenommen werden.

Verkehrliche Belange stehen der 42. FNP-Änderung somit nicht entgegen.

Für weitere Informationen wird auf die Planunterlagen zum Bebauungsplan Nr. 541 sowie auf die oben genannte Verkehrsuntersuchung verwiesen.

5.5 Immissionsschutz

Im Bauleitplanverfahren sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Schädliche Umwelteinwirkungen (z. B. in Form von Schallimmissionen) sind so weit wie möglich zu vermeiden. Bislang wurde auf Genehmigungsebene sichergestellt, dass die relevanten Immissionsrichtwerte eingehalten wurden. Aufgrund der sich ändernden Rahmenbedingungen im Hafengebiet, beispielsweise durch sich ändernde Abstände zu schutzbedürftigen Nutzungen wird eine Aktualisierung der Lärmbetrachtung notwendig. Im Hinblick auf die mit hoher Bedeutung in die städtebauliche Abwägung eingestellte planerische Zielsetzung, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu sichern und gleichzeitig Entwicklungsmöglichkeiten für den Gewerbestandort zu ermöglichen, ist die angrenzende (bzw. angrenzend geplante) Wohnnutzung insbesondere vor Lärmemissionen zu schützen. Als geeignetes Mittel wird dazu auf Ebene des Bebauungsplans Nr. 541 die

Lärmkontingentierung angewendet, um die umliegenden Gewerbeflächen adäquat zu berücksichtigen.

Die vorgenannte Emissionskontingentierung steuert auf Ebene des Bebauungsplans die gewerblichen Nutzungen im Plangebiet und reagiert auf das Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen. Neben der abgewogenen wie begründet vorgenommenen Emissionskontingentierung ist darüber hinaus auch eine Belastung durch Verkehrslärm, insbesondere vom Albersloher Weg und dem parallel zum Dortmund-Ems-Kanal verlaufenden Hafengrenzweg näher zu betrachten. Dies gilt vor allem mit Blick auf empfindliche und schutzbedürftige Nutzungen des Wohnens für das zukünftige MMQ 3 (130. FNP-Änderung) sowie das gegenüberliegende Bebauungsplangebiet Stadthafen Nord (72. FNP-Änderung).

Im Plangebiet lässt sich der vorherrschende Verkehrslärm insbesondere in Straßen- und Schiffsverkehrslärm unterteilen:

Der überwiegende Teil des Plangebiets ist durch Verkehrsflächen begrenzt und somit belastet. Besonders stark wirkt der Albersloher Weg im Südwesten auf das Plangebiet ein.

Der DEK, der die östliche Spange des Änderungsbereichs bildet, prägt die Lärmauswirkungen, die vom Binnenschifffahrtsverkehr ausgehen. Zu Grunde gelegt wurden hier im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 541 die Daten des Verkehrsberichts der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung aus dem Jahr 2023.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 541 ist demnach fachgutachterlich[13] festgestellt worden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der relevanten Immissionsorte durch planinduzierten Gewerbelärm erfolgen. Dabei wurden auch die umliegenden Flächen wie die des geplanten MMQ 3 an der Theodor-Scheiwe-Straße mitberücksichtigt und die zu kontingentierenden Flächen auf den Schutzanspruch eines Urbanen Gebietes angepasst. Nach Maßgabe der Festsetzungen auf Ebene des Bebauungsplans Nr. 541 erfolgt durch die Emissionskontingentierung eine Vermeidung erheblicher negativer Auswirkungen auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse bereits am Ort der Entstehung der Lärmemissionen.

Zusammenfassend lässt sich für die Maßstabsebene des Flächennutzungsplans daher festhalten, dass die Sicherstellung des Immissionsschutzes auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 541 gewährleistet wird und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sichergestellt werden. Vertiefende Informationen können den Unterlagen zum Bebauungsplan Nr. 541 entnommen werden.

[13] „Immissionsschutz-Gutachten, Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bauleitverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 541 Stadthafen I, DEK, Albersloher Weg der Stadt Münster“ (Möhler + Partner Ingenieure GmbH, Ahaus, 16.09.2025)

6 Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2a BauGB

6.1 Rahmen der Umweltprüfung

Der vorliegende Umweltbericht ist auf Basis einer Umweltprüfung gemäß der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB erstellt worden. Umfang und Detaillierungsgrad für die Ermittlung der Umweltbelange entsprechen der Ebene des Flächennutzungsplans.

Die Beschreibung soll sich nach den Vorgaben des BauGB auf die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden sowie positiven und negativen Auswirkungen der geplanten Vorhaben erstrecken. Die Beschreibung soll zudem den auf Ebene der Europäischen Union oder auf Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene festgelegten Umweltschutzzielen Rechnung tragen.

Die Angaben zu Qualität und Ausstattung von Natur und Umwelt beruhen – soweit nicht anders angegeben – auf dem Umweltkataster der Stadt Münster (http://geo.stadt-muenster.de/umweltkataster).

Für die Belange des Artenschutzes und des Immissionsschutzes fußt der Umweltbericht auf den Ergebnissen folgender Fachgutachten:

- „Immissionsschutz-Gutachten, Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bauleitverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 541 Stadthafen I, DEK, Albersloher Weg der Stadt Münster“ (Möhler + Partner Ingenieure GmbH, Ahaus, 16.09.2025)
- „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren Nr. 541 am Stadthafen I in Münster“ (WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig, Juli 2025)
- „Brutvogelerfassung Gewerbegebiet östl. Albersloher Weg (B-Plan Nr. 541.I), Münster“ (Faunistische Gutachten – Dipl.-Geogr. Michael Schwartze, Warendorf, November 2015)
- „Faunistisches Fachgutachten Münster Modell Quartier (MMQ) 3 Stadt Münster“ (M.Sc. Lök. Patrick Günner, B.Eng. Alexander Schlüter, M.Sc. Lök. Christoph Heidebrunn, Ostbevern, Münster, 29.11.2023)

6.2 Kurzdarstellung der wichtigsten Ziele der Flächennutzungsplanänderung

Durch die 42. FNP-Änderung im Stadtbezirk Münster-Mitte, südlich des Stadthafens I, werden die planerischen Voraussetzungen zur Neustrukturierung des südlichen Hafenareals gemäß den Zielen des Masterplans Stadthäfen geschaffen.

Die Änderung umfasst

- die Umstrukturierung der industriellen Flächen und gemischten Bauflächen zu Gewerbegebieten,
- die Darstellung des Kraftwerkstandorts einschließlich seiner Erweiterungsflächen als Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen,
- die Darstellung der südöstlichen Hafenspitze als Grünfläche.

Änderungen der Darstellung des DEK als Wasserfläche im FNP werden nicht vorgenommen.

6.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Der Änderungsbereich ist im Regionalplan – Teilabschnitt Münsterland – als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) bzw. als Wasserstraße (DEK) dargestellt.

Ein Landschaftsplan liegt für den Änderungsbereich nicht vor.

Folgende fachgesetzliche Anforderungen sind zu berücksichtigen:

Schutzgut	**Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes**
Mensch und seine Gesundheit	- Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 50 BImSchG) - TA Lärm - Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV)
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i.V.m. FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) im Hinblick auf streng geschützte Arten - BNatSchG (Eingriffsregelung i.V.m. den Regelungen des BauGB)
Fläche, Boden	- Bundes-/ Landesbodenschutzgesetz
Wasser	- Wasserhaushaltsgesetz - Landeswassergesetz
Luft, Klima	- Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 50 BImSchG) - 39. BImSchV
Landschaft	- BNatSchG (Eingriffsregelung i.V.m. den Regelungen des BauGB)
Kulturelles Erbe	- Denkmalschutzgesetz NRW

Tabelle 1: Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Darüber hinaus ist auf die Verordnung (EU) 2024/1991 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Wiederherstellung der Natur (Wiederherstellungsverordnung – WVO, in Kraft seit 18.08.2024) hinzuweisen. Die Ausgestaltung der hierfür erforderlichen Maßnahmen obliegt den Mitgliedstaaten und bedarf einer nationalen Konkretisierung. Die Konkretisierung erfolgt in Deutschland über den Nationalen Wiederherstellungsplan (NWP). Dessen Entwurf (Stand April 2026.) sowie die BfN-Kartenanwendung „Städtische Ökosysteme in DE (W-VO Art. 8)“[14] bilden den derzeitigen nationalen Konkretisierungsstand für die Art.-8-Gebietskulisse. Nach derzeitigem Stand ist die Stadt Münster Art.-8-relevant. Eine Ausnahme bis zum 31.12.2030 besteht nach aktueller BfN-Attributabfrage nicht. Das Plangebiet liegt nach der BfN-Kartenanwendung innerhalb eines städtischen Ökosystemgebiets. Die Gebietskulisse ist nicht mit dem gesamten Stadtgebiet gleichzusetzen, sondern knüpft an die national abgegrenzten städtischen Ökosystemgebiete an.

Gemäß Artikel 288 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) entfaltet die Verordnung unmittelbare Geltung. Eine vertiefende Auseinandersetzung mit den Bestimmungen der WVO – insbesondere im Hinblick auf die bilanzierende Betrachtung nach

[14] BfN-Kartenanwendung

Art. 8 Abs. 1 WVO – erfolgt auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 541), soweit dies im jeweiligen Planungskontext erforderlich ist.

Der Lärmaktionsplan Münster 2024 sowie der Luftreinhalteplan Münster 2009 und 2014 weisen für das Plangebiet keine maßnahmenbezogene Relevanz auf.

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines Landschaftsplans der Stadt Münster. Der Änderungsbereich befindet sich zudem nicht innerhalb eines Wasserschutzgebiets oder eines Überschwemmungsgebiets.

6.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

Die im Rahmen der Umweltprüfung ermittelten erheblichen Umweltauswirkungen sind im Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten.

Schutzgut	**Beschreibung der heutigen Umweltsituation**	**Prognose der Umweltauswirkungen**	**Bewertung**
Mensch und seine Gesundheit	- Gewachsenes Gewerbe- und Industriegebiet mit gebietstypischen Immissionen. - Hohe Lärmvorbelastung durch Verkehrsbelastung im Bereich des Albersloher Wegs. - Keine relevante Luftvorbelastung durch Straßenverkehr.	- Vermeidung von Immissionsbelastungen im Hafenbereich - Geplante Steuerung der Lärmimmissionen durch Emissionskontingente im Bebauungsplan Nr. 541. - Neudarstellung einer Grünfläche an der Hafenspitze.	Geringe Erheblichkeit
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	- Zum Teil Brachflächen mit ruderalem Aufwuchs. - Kein Vorkommen verfahrenskritischer Tier- und Pflanzenarten im Änderungsbereich.	- Verlust der Biotopfunktion (Brachen). - Ausgleichserfordernisse im Zuge der Eingriffsregelung sind nicht erforderlich. - Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder europäische Vogelschutzgebiete werden nicht berührt.	Geringe Erheblichkeit

Schutzgut	**Beschreibung der heutigen Umweltsituation**	**Prognose der Umweltauswirkungen**	**Bewertung**
Fläche, Boden	- Keine schutzwürdigen oder besonders empfindlichen Böden. - Überwiegend anthropogen veränderte Böden. - Weitreichende Altlasten-/ Verdachtsflächen im Änderungsbereich.	- Neuversiegelung im Rahmen der bislang schon zulässigen Dichte. - Freiraumschonung durch Maßnahme der Innenentwicklung. - Kennzeichnung der Altlasten-/ Verdachtsflächen.	Nicht erheblich
Wasser	- Schutzwürdige Grundwasservorkommen sind nicht gegeben. - Gemäß Starkregengefahrenkarte sind vereinzelt Stellen im Änderungsgebiet von extremen Starkregen betroffen.	- Keine relevanten Auswirkungen auf den Wasserhaushalt erkennbar.	Nicht erheblich
Luft, Klima (Klimaschutz, Klimaanpassung)	- Gewerbe-/ Industriegebiet mit mittlerer bis sehr hoher bioklimatischer Belastung - Keine Luftbelastung oberhalb geltender Grenzwerte.	- Keine relevante Änderung der Bestandsituation hinsichtlich der Belange des Stadtklimas, jedoch kleinräumige Aufwertung durch geplante Grünfläche. - Belange des Klimaschutzes sind auf der Planungsebene des FNP nicht in erheblichem Maße berührt. - Keine erheblichen Luftbelastungen.	Geringe Erheblichkeit
Landschaft, Ortsbild	- Innerörtliche Lage mit vorhandener Gewerbe-/ Industrienutzung.	- Grünfläche an der Hafenspitze wirkt sich positiv auf das Landschafts-/ Ortsbild aus.	Nicht erheblich (ggf. positiv)
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	- Hafenaffine Denkmale und Kulturgüter im Plangebiet vorhanden.	- Keine Beeinträchtigung erkennbar.	Nicht erheblich (ggf. positiv)

Schutzgut	Beschreibung der heutigen Umweltsituation	Prognose der Umweltauswirkungen	Bewertung
Wechselwirkungen	- Keine maßgeblichen Wechselwirkungen erkennbar.	- Nicht erkennbar.	Nicht erheblich (ggf. positiv)

Tabelle 2: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß Umweltprüfung

6.4.1 Mensch und seine Gesundheit

Die 42. FNP-Änderung verfolgt das Ziel, einen Teil des Gesamtkonzepts zur städtebaulichen Neuordnung des Münsteraner Hafengebiets umzusetzen. Das Gesamtkonzept ergibt sich aus der Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen, begonnen im Jahr 2019 und u.a. basierend auf den Ergebnissen des Werkstattverfahrens zu den MMQ 3, 4 und 5, welches die Transformationsideen für Teile des Hafenbereichs behandelte.

Die Ermittlung der Umweltauswirkungen hinsichtlich des Immissionsschutzes wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 541 konkretisiert. Untersucht wurden die Auswirkungen der gewerblichen Lärmsituation sowie des Verkehrslärms auf das Plangebiet (vgl. auch Kapitel 5.5).

Die Darstellung einer öffentlichen Grünfläche hat positive Auswirkungen auf die Erholungsnutzung im Hafengebiet.

6.4.2 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder europäische Vogelschutzgebiete werden nicht berührt.

Eingriffsregelung

Nach § 1a Abs. 3 BauGB sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts (Eingriffsregelung nach dem BNatSchG) in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Als Beurteilungsmaßstab dient im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung das bestehende Planungsrecht des überplanten Bebauungsplans Nr. 401. Auf der Basis der bislang zulässigen und künftig geplanten baulichen Dichte sind für den Änderungsbereich des Flächennutzungsplans keine Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten.

Artenschutz

Im Rahmen der Artenschutzprüfung erfolgte eine Erfassung der Brutvögel und Fledermäuse durch SCHWARTZE 2015. Auf eine Aktualisierung der Brutvogelerhebung konnte unter Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde verzichtet werden, da sich durch die ungeeignete Biotopausstattung kein Ansatz ergab, dass sich wesentliche Änderungen zur Kartierung aus dem Jahr 2015 ergeben würden.

Insgesamt ist festzustellen, dass keine artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen prognostiziert werden, da im Plangebiet mit Ausnahme des Turmfalken, weder Fortpflanzungs-

und Ruhestätten noch essenzielle Nahrungsflächen für die planungsrelevanten Vogelarten vorhanden sind und somit zukünftige Nutzungen mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG auslösen werden.

Verfahrenskritische Arten nach Maßstab des Landesamtes für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (LANUK NRW) sind für das Plangebiet nicht bekannt. Eine artenschutzrechtliche Relevanz ist auf Ebene des Flächennutzungsplans daher nicht gegeben.

6.4.3 Fläche, Boden

Gemäß § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden, dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen der Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu beschränken. Die Grundsätze werden mit der vorliegenden Planung berücksichtigt.

Die für eine bauliche Entwicklung vorgesehenen Flächen betreffen ausschließlich Gebiete, für die bereits eine bauliche Nutzung aufgrund des bestehenden Planungsrechts möglich ist. Die Planung entspricht damit in vollem Umfang der Zielsetzung des § 1a Abs. 2 BauGB, mit Grund und Boden sparsam umzugehen und Neuversiegelungen zu vermeiden.

Durch die Darstellung einer öffentlichen Grünfläche im Bereich der südöstlichen Hafenspitze erfolgt für das Schutzgut Boden in diesem Bereich eine Verbesserung der bisherigen Planungssituation.

Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, werden in der Planzeichnung der 42. FNP-Änderung gekennzeichnet.

6.4.4 Wasser

Der Dortmund-Ems-Kanal liegt als Oberflächengewässer im Änderungsgebiet.

Das Änderungsgebiet ist nahezu vollständig überbaut und versiegelt, was die Grundwasserzufuhr deutlich einschränkt. Für aktuell unversiegelte Flächen entlang des Albersloher Wegs ist eine zukünftige Bebauung zu erwarten. Diese entspricht der bislang zulässigen Bebauungsdichte.

6.4.5 Luft, Klima (Klimaschutz, Klimaanpassung)

Gemäß den aktuellen Erkenntnissen aus der Stadtklimaanalyse[15] weist der Änderungsbereich (vgl. Planungshinweiskarte) eine mittlere bis sehr hohe bioklimatische Belastung auf. Die Kaiflächen im Plangebiet entlang des Dortmund-Ems-Kanals sind in der Planungshinweiskarte als Ausgleichsräume mit hohem stadtklimatischen Schutzbedarf gekennzeichnet. Die mit der 42. FNP-Änderung verbundenen Nutzungsänderungen wirken sich mit Blick auf die maßgeblichen Faktoren Dichte / Versiegelung gegenüber der Bestandssituation nicht maßgeblich aus. Die zukünftig grüne Hafenspitze kann zur Verbesserung der klimatischen Situation beitragen.

[15] vgl. auch https://www.stadt-muenster.de/klima/klimaanpassung/stadtklimaanalyse-2025 und V/0200/2025

6.4.6 Landschaft, Ortsbild

Der DEK ist in der städtischen Grünordnung als systemüberlagernder Grünzug dargestellt.

Der Siedlungsraum ist in weiten Teilen durch eine gewerblich-industrielle Nutzung geprägt.

Im Bereich der grünen Hafenspitze, die im Änderungsbereich als Grünfläche (Zweckbestimmung *Parkanlage*) dargestellt wird, ist vorgesehen, einen für die Öffentlichkeit zugänglichen, grünen Hafenplatz zu schaffen.

6.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bodendenkmäler sind im Änderungsgebiet nicht bekannt. Mit dem Rhenus- und dem Flechtheimspeicher sind unter der Adresse Am Mittelhafen 10 zwei Baudenkmäler im Plangebiet vorhanden. Darüber hinaus befinden sich als kulturelle Zeugnisse erhaltenswerte Einzelanlagen / Gebäude und hafentypische Objekte im Änderungsbereich. Hierbei handelt es sich um den Kohlebunker nördlich des Kraftwerks, den Portaldrehkran der Firma Rhenus, zwei Siloanlagen im Bereich der Kaiflächen sowie ein Gebäude (Am Mittelhafen 42/44). Diese hafentypischen Objekte spiegeln die Historie des Ortes wider und werden entsprechend als erhaltenswerte Objekte eingestuft.

Der Änderungsbereich umfasst ein bereits bestehendes Gewerbe- und Industriegebiet. Zudem befinden sich im Gebiet Verwaltungsgebäude der Stadtverwaltung und der Stadtwerke Münster GmbH. Insofern sind umfassende Sachgüter vorhanden.

6.4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter

Wechselwirkungen von erheblicher Relevanz sind auf der Ebene des Flächennutzungsplans nicht erkennbar und werden ansonsten unter den einzelnen Schutzgütern beschrieben und bewertet.

6.5 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen

Im Vergleich zu den bisherigen Darstellungen im Flächennutzungsplan werden durch die Änderungsplanung keine Eingriffe in Natur und Landschaft initiiert. Durch die neue Darstellung einer Grünfläche mit der Zweckbestimmung *Parkanlage* werden die Auswirkungen auf zahlreiche Schutzgüter vermindert.

6.6 Nichtdurchführung der Planung (Prognose-Null-Variante)

Ein Verzicht auf die Planung hätte zur Folge, dass die durch den Beschluss des Hauptausschusses beschlossene Zielsetzung der Stadt Münster, den Masterplan Stadthäfen als Leitmotiv der Hafenentwicklung umzusetzen (V/0800/2011), stark eingeschränkt würde. Die Nichtdurchführung kommt daher nicht in Betracht.

6.7 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Zu anderweitigen Planungsmöglichkeiten wird ergänzend auf die Ausführungen in Kapitel 1.3 verwiesen. Wie sich bereits aus den benannten Planungszielen ergibt, knüpft die 42. FNP-Änderung an die bestehende gewerblich-industrielle Vorprägung des Änderungsbereichs, die vorhandene Erschließung und Infrastruktur, die Standortbindung des Kraftwerksstandorts einschließlich seiner Erweiterungsoptionen sowie die weiterentwickelten städtebaulichen Ziele für den Hafenbereich an. Unter Berücksichtigung dieser planerischen Ausgangspunkte, des

Vorrangs der Innenentwicklung und der angestrebten städtebaulichen Neuordnung des Hafenareals kommen auf Ebene der 42. FNP-Änderung keine anderweitigen Planungsmöglichkeiten in Betracht, die die verfolgten Planungsziele in gleicher Weise erreichen und zugleich geringere Umweltauswirkungen erwarten lassen.

6.8 Überwachung (Monitoring)

Auf der Ebene des Flächennutzungsplans sind hinsichtlich des konkreten Änderungsbereichs keine speziellen Monitoring-Maßnahmen vorgesehen bzw. erforderlich. Im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht unterrichten die zuständigen Behörden die Stadt Münster, sofern sie im Zusammenhang mit der Durchführung des Bauleitplans Erkenntnisse über erheblich nachteilige Umweltauswirkungen erlangt haben (§ 4 Abs. 3 BauGB).

Die Stadt Münster erfasst im Rahmen der von ihr erhobenen Umweltdaten Münster kontinuierlich die Entwicklung wesentlicher Schutzgüter im Stadtgebiet von Münster. Mittels geeigneter Indikatoren kann die Entwicklung mit Blick auf die vom Rat beschlossenen Umweltstandards nachvollzogen werden. Die Umweltdaten Münster dienen damit in Münster einem gesamtstädtischen Monitoring der Umweltentwicklungen.

6.9 Zusammenfassung

Durch die 42. FNP-Änderung im Stadtbezirk Münster-Mitte südlich des Stadthafens I werden die planerischen Voraussetzungen zur Neustrukturierung des südlichen Hafenareals gemäß den Zielen des Masterplans Stadthäfen geschaffen.

Im Rahmen der Umweltprüfung wurden die Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter im Planänderungsbereich untersucht.

Im Vergleich zu den bisherigen Darstellungen des Flächennutzungsplans ergibt sich kein maßgebliches Eingriffspotenzial. Belange des Artenschutzes stehen der Änderung nicht entgegen.

Der Änderungsbereich weist als innerstädtisches Gewerbe-bzw. Industriegebiet eine mittlere bis sehr hohe bioklimatische Belastung auf. Eine Verbesserung der Belastungssituation ist bereits auf der Planebene des FNP durch eine neu dargestellte öffentliche Grünfläche vorgesehen.

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 541) werden die konkretisierten Rahmenbedingungen ermittelt, um erheblich nachteilige Umweltauswirkungen soweit möglich zu vermeiden oder auszugleichen.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten oder ein Verzicht auf die Planung kommen vor dem Hintergrund, die planerischen Rahmenbedingungen zur Entwicklung des Hafenareals zu schaffen, nicht in Betracht. Eine konkrete, über die Erfassung der städtischen Umweltdaten hinausgehende Überwachung der Umweltfolgen im Kontext der Planung ist auf der Ebene des Flächennutzungsplans nicht erforderlich.

Diese Begründung dient gemäß § 5 Abs. 5 BauGB als Anlage zu der durch den Rat der Stadt Münster am 07.10.2026 abschließend beschlossenen 42. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Albersloher Weg

Münster, den **08.10.2026**

Tilman Fuchs (L.S.)
Oberbürgermeister