

Begründung

zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 541 Teil- abschnitt I: Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg

Inhalt	Seite
1 Planungsanlass / Planungsgrundlagen	2
2 Geltungsbereich.....	3
3 Planungsrechtliche Situation	3
3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	3
3.2 Bestehendes Planungsrecht / sonstige Satzungen, Verordnungen.....	4
4 Räumliche und strukturelle Situation	6
5 Planungsziele.....	7
6 Inhalte des Bebauungsplans	8
6.1 Grundzüge der Planung	8
6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung	10
6.2.1 Nutzungsart(en).....	10
6.2.2 Nutzungsdichte.....	18
6.2.3 Bebaubare Flächen, Bauhöhe	18
6.2.4 Stellplätze, Nebenanlagen	19
6.2.5 Freiflächen, Begrünung.....	20
6.2.6 Werbeanlagen.....	20
6.3 Verkehrsflächen / Erschließung.....	20
6.4 Ver- und Entsorgung / technische Infrastruktur.....	23
6.5 Grünflächen / Begrünung	23
6.5.1 Anpflanz- und Erhaltungsgebote.....	23
6.6 Immissionsschutz	23
6.7 Altlasten / Altstandorte.....	24
6.8 Denkmalschutz / Archäologie	24
7 Flächenbilanz.....	25
8 Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2 a BauGB	25
8.1. Rahmen der Umweltprüfung.....	25
8.2 Kurzdarstellung der Planung	26
8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes.....	26
8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose.....	27
8.4.1 Mensch.....	27
8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	31
8.4.3 Boden	34
8.4.4 Wasser	36
8.4.5 Klima / Luft	37
8.4.6 Landschaft.....	38
8.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	39
8.4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter.....	40
8.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante).....	40
8.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	40
8.7 Überwachung (Monitoring)	40
8.8 Zusammenfassung	40
9 Gesamtabwägung.....	42
10 Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen	46

1 Planungsanlass / Planungsgrundlagen

Der Münsteraner Hafen, insbesondere im Bereich des ‚Stadthafen I‘, ist seit Ende des 19. Jahrhunderts ein zentraler gewerblicher und industrieller Standort der Stadt. Auch die Flächen östlich des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) sind seit Beginn des 20. Jahrhunderts gewerblich und industriell geprägt.

Zu Beginn der 90er Jahre wurde mit den heute bestandskräftigen Bebauungsplänen Nr. 348 und 401 der planungsrechtliche Rahmen zur Strukturierung der gewerblichen Flächen in eben diesen Bereichen festgelegt. Ebenfalls in den 90er Jahren wurden mit dem Bau des Hafenplatzes und der Leitbildentwicklung ‚Kreativkai‘ die Weichen für die Umstrukturierung des nördlichen Hafenbereichs gestellt. In den folgenden Jahren wurde mit der Umsetzung des ‚Kreativkais‘ der Wandel des vormals hafenindustriell dominierten Bereichs zu einem hochwertigen Standort mit gastronomischen Nutzungen sowie Büro- und Dienstleistungen erfolgreich vollzogen.

Das Quartier südlich des ‚Stadthafen I‘ ist, bis auf den Standort des Heizkraftwerkes, seit Längerem nicht mehr industriell genutzt, zum Teil befinden sich dort größere brachliegende Grundstücke. Neu entstehende Bürogebäude und gewerbliche Bauten spiegeln im direkten Übergang vom ‚Kreativkai‘ den Entwicklungsdruck wider, der im gesamten Hafenbereich spürbar ist. Die innenstadtnahe Lage sowie die Nähe zum erfolgreichen ‚Kreativkai‘ sind starke Standortfaktoren.

Mit der Verlagerung eines Gefahrgutlagers bzw. der störfallrelevanten Stoffe südlich des ‚Stadthafen I‘ im Jahre 2016 bietet sich nun auch für diesen Hafenbereich die Möglichkeit einer Neuausrichtung. Ebenso stehen die ehemaligen OSMO-Flächen östlich des ‚Kreativkais‘, die derzeit weitestgehend brach liegen, damit für eine konzeptionelle Neuausrichtung zur Verfügung.

Mit der Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen aus den Jahren 2011/2012 wurden unter Beteiligung der Bürgerschaft die Entwicklungsziele für den gesamten Hafenbereich definiert. Die Fortschreibung wurde 2012 als handlungsleitende Grundlage für die weitere Entwicklung des Gebiets beschlossen.

Im Nachgang zum Beschluss des Masterplans wurde entsprechend 2012 der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 541 ‚Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg‘ gefasst. Dieser Bebauungsplan ist somit Teil eines Gesamtkonzepts zur städtebaulichen Neuordnung des Münsteraner Hafengebiets.

Für den Planbereich nordöstlich des Stadthafens wurden daran anschließend Realisierungswettbewerbe vorbereitet und durchgeführt – die grundsätzliche Nutzungsstruktur für das Gebiet ist dabei politisch beschlossen, die genaue Ausgestaltung wird in den Konkretisierungsverfahren noch präzisiert. Derzeit werden die einzelnen Teilbereiche zu einem gesamten städtebaulichen Konzept für ein wohn- und mischgenutztes urbanes Quartier Stadthafen Nord zusammengefügt. Die dafür erforderliche Konkretisierung ist noch nicht abgeschlossen. In den Bereichen südlich des ‚Stadthafen I‘ und östlich des DEK hingegen liegen die rahmengebenden Planungskonzeptionen bereits vor, sodass dieser Teilbereich des Bebauungsplans als Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I ‚Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg‘ räumlich herausgelöst und zeitlich vorgezogen wird. Der Teilbereich nördlich des ‚Stadt-

hafen I' wird nachfolgend – bei entsprechender Konkretisierung der Planungsvorgaben – als Teilabschnitt II ebenso weitergeführt.

2 Geltungsbereich

Das Plangebiet des Teilbebauungsplans wird begrenzt

- im Norden durch den ‚Stadthafen I‘
- im Osten durch den Lütkenbecker Weg
- im Süden durch die Bundesstraße 51
- im Westen durch den Albersloher Weg.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen die folgenden Grundstücke:

Gemarkung Münster

Flur 148:

Flurstücke 201, 202, 203, 207, 211, 364, 414, 465, 513, 514, 534, 536, 537, 556, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 586, 588, 610, 611, 612, 613, 619, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 638, 639, 640, 668, 670, 672, 675, 680, 681, 692, 693, 694, 695

Teile der Flurstücke 421, 466, 662, 669

Flur 149:

Flurstücke 55, 67, 70, 76, 120, 122, 123, 124, 128, 136, 158, 159, 160, 161, 164, 165, 168, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 183, 184, 191, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 204, 205, 206, 207, 208

Teile der Flurstücke 96, 182, 202

Flur 150:

Flurstücke 87, 169, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 249

Teil des Flurstücks 199

Flur 179:

Teile der Flurstücke 140,460

Die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs ist in der Planzeichnung durch einen grauen Farbstreifen gekennzeichnet.

3 Planungsrechtliche Situation

3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im gültigen Flächennutzungsplan wie folgt ausgewiesen:

- Im Bereich des Heizkraftwerkstandorts als Fläche für Ver- und Entsorgung mit der Zweckbestimmung Elektrizität und Fernwärme
- Im Bereich südlich des ‚Stadthafen I‘ und westlich des DEK im nördlichen Teilbereich als Industriegebiet, im südlichen Teilbereich als Gewerbegebiet

- Im Bereich östlich des DEK zunächst als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage, im weiteren Verlauf als gewerbliche Baufläche
- Entlang des Albersloher Weges – beidseits des Kanals – als gemischte Baufläche

Mit der Umstrukturierung der industriellen Flächen zu gewerblichen Flächen, der Ausweisung des Heizkraftwerkstandortes als Sondergebiet, der Ausweisung der Baumarktfächen als Sondergebiete sowie der Ausweisung der Flächen für die Feuerwache und des Rudervereines als Gemeinbedarfsfläche ergibt sich ein Änderungsbedarf des Flächennutzungsplans.

Die Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt als 42. Änderung des wirksamen Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB.

3.2 Bestehendes Planungsrecht / sonstige Satzungen, Verordnungen

Bestehende Bebauungspläne

Der Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I ‚Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg‘ überplant den Bebauungsplan Nr. 348 ‚Albersloher Weg / Dortmund-Ems-Kanal / Lütkenbecker Weg / Umgehungsstraße‘ sowie Teilbereiche der Bebauungspläne Nr. 401 ‚Stadthafen I / Albersloher Weg‘ sowie Nr. 142 Teilabschnitt I, Albersloher Weg (von Dortmund-Ems-Kanal bis Drolshagenweg)‘.

Der Bebauungsplan Nr. 348 ‚Albersloher Weg / Dortmund-Ems-Kanal / Lütkenbecker Weg / Umgehungsstraße‘, rechtskräftig seit 1993, setzt für weite Teile des Plangebiets gewerbliche Flächen fest. Ein Kernbereich, der sich vom DEK über rund 280 m in Richtung B 51 erstreckt wird dabei als Industriegebiet festgesetzt. Entlang des Albersloher Weges erfolgt eine Kerngebietsausweisung. Im östlichen Teilbereich des Plangebiets findet sich entlang eines Gewässers eine Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft. Zielsetzung der Planung war die Sicherstellung der gewerblichen Nutzung in diesem Bereich sowie der Aufwertung des Albersloher Weges. Gleichzeitig wird über die Verknüpfung zum Abstandserlass NRW und dem Ausschluss bestimmter Abstandsklassen sichergestellt, dass die gewerbliche Entwicklung der Fläche verträglich in Bezug auf die umliegende Wohnnutzung, beispielsweise südöstlich der B 51, verläuft.

Der von der neuen Planung überlagerte Teilbereich des seit 1999 rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 401 ‚Stadthafen I / Albersloher Weg‘ (inklusive der 2. Änderung aus dem Jahre 2000) setzt südlich des ‚Stadthafen I‘, beidseits der Straße ‚Am Mittelhafen‘, mit Ausnahme der Heizkraftwerksfläche, ein Industriegebiet fest. Die Fläche des bestehenden Heizkraftwerks wird als Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbindung Elektrizität festgesetzt. Im südlichen Planbereich sind gewerbliche Flächen festgesetzt. Die Zielsetzung für diesen Teilbereich war, ein zukunftsfähiges gewerbliches Gebiet – insbesondere auch für hafenauffine Nutzungen – zu entwickeln und zu sichern. Hierfür fand vor allem im südlichen Teilbereich des Bebauungsplans mit der Bauleitplanung eine Neuordnung der Bau- und Verkehrsflächen statt, die Straße ‚Kiesekamps Mühle‘ wurde als Zufahrt vom Albersloher Weg entwickelt, Querverbindungen sicherten die Zuwegung zur Straße ‚Am Mittelhafen‘ und eine weitere Planstraße parallel zum Kanal sollte das Gewerbegebiet an die außerhalb des Plangebiets liegenden Flächen am ‚Stadthafen II‘ anbinden. Diese letztgenannte Verkehrsstraße wurde bisher nicht umgesetzt. Der räumlichen Nähe zur Wohn- und Mischnutzung nördlich des ‚Stadthafen I‘ Rechnung tragend, gibt es bezüglich der zulässigen Betriebstypen im Gewerbe- und Industriegebiet Einschränkungen derart, dass mit Verweis auf den Abstandserlass NRW bestimmte Abstandsklassen ausgeschlossen

wurden. Entlang des Albersloher Weges, seiner städtebaulichen Lagegunst entsprechend, fand eine Ausweisung als Kerngebiet statt.

Der Bebauungsplan Nr. 142 Teilabschnitt I ‚Albersloher Weg (von Dortmund-Ems-Kanal bis Drolshagenweg)‘ ist damals als Bebauungsplan zur Realisierung des Albersloher Weges und seiner angrenzenden funktional zugeordneten Flächen umgesetzt worden. In dem von der neuen Planung überlagerten Teilbereich setzt er eine öffentliche Verkehrsfläche und die Ausweisung von Parkplätzen fest. Der Parkplatz wurde entsprechend realisiert und hat in der zukünftigen Planung weiterhin Bestand.

Eine Umsetzung der Entwicklungsziele für diesen Bereich ist mit den bestehenden Bebauungsplänen nicht möglich. Der zukünftige Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I ‚Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg‘ überlagert mit Rechtskraft in entsprechenden Teilbereichen das bisherige Planungsrecht.

Hafenverordnung

Innerhalb des Plangebiets befinden sich Flächen, die durch eine Hafenverordnung überlagert sind. Die für den ‚Stadthafen I‘ erlassene Hafenverordnung vom Dezember 2013 umfasst neben Gewässerflächen auch die südlich angrenzenden Grundstücke einschließlich der Straße ‚Am Mittelhafen‘ sowie die westlich des DEK angrenzenden Grundstücksflächen. Mit der Ausweisung als Hafenbereich ist Unbefugten der Aufenthalt im Hafenbereich untersagt. Durch die mit dem Bebauungsplan verfolgten städtebaulichen Entwicklungsziele soll nun der private Charakter zugunsten einer stärkeren öffentlichen Belebung geändert werden. Die Hafenverordnung läuft zum Ende des Jahres 2018 aus und wird daraufhin durch eine neue Hafenverordnung mit verändertem Geltungsbereich ersetzt. Bebauungsplan und Hafenverordnung stehen selbstständig nebeneinander und sind unabhängig voneinander zu betrachten. Somit hat die Hafenverordnung keinen Einfluss auf das Baurecht und das weitere Bebauungsplanverfahren.

Eisenbahn / Gleisanlagen

Im nördlichen Teilbereich des Plangebiets verläuft eine Gleisanlage vom Hafenplatz entlang der südlichen Kaimauer des ‚Stadthafen I‘, im weiteren Verlauf westlich des DEK und entlang der Straße ‚Kiesekamps Mühle‘ zum Gelände der Versorgungsflächen der Stadtwerke. Der Bebauungsplan Nr. 401 ‚Stadthafen I / Albersloher Weg‘ sichert eine weitere Gleistrasse vom ‚Stadthafen I‘ entlang des DEK mit Übergang zum ‚Stadthafen II‘. Mit Aufgabe der Nutzung des Gefahrgutlagers entfällt 2016 die letzte hafenaffine Nutzung, die einen Fortbestand der Gleisanlagen benötigt. Die Gleisanlage wurde bahnrechtlich gesichert, entsprechend ist ein Entwicklungsverfahren für die im Plangebiet befindlichen Flächen durchzuführen. Ein entsprechender Antrag auf Entwidmung wird von der Eigentümerin bei der zuständigen Behörde im weiteren Verfahren eingereicht.

Sanierungsgebiet und Umlegungsverfahren

Teilflächen des Plangebiets sind als förmliches Sanierungsgebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände festgelegt. Die Sanierungssatzung umfasst die Flächen südlich des ‚Stadthafen I‘, 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 Teilabschnitt I 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 Hafen II ein Umlegungsverfahren angeordnet. Teilbereiche des Bebauungsplangebiets sind noch nicht aus der Umlegung entlassen. Der Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I wird mit Satzungsbeschluss als die Basis für die weitere Neuordnung, sofern erforderlich, dienen.

Planfeststellungsbeschluss

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) ist eine planfestgestellte Wasserstraße des Bundes. Im Jahre 2008 ist ein Ausbau des DEK im Bereich des Plangebiets planfestgestellt worden. Dies umfasst eine Querschnittserweiterung sowie im Bereich des Plangebiets die Herrichtung einer Liegestelle. Beidseits des DEK werden auch zukünftig Kanalseitenwege verbleiben. Die gesamten Kanal- und Kanalbegleitflächen werden auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses von 2008 nachrichtlich in die Plandarstellung übernommen.

4 Räumliche und strukturelle Situation

Das rund 51 ha große Plangebiet erstreckt sich über zwei Stadtbezirke, der nördliche Teilbereich liegt innerhalb des Stadtbezirks Münster-Mitte, der südliche Teilbereich innerhalb des Stadtbezirks Münster-Südost. Mit seiner Lage, 1 km vom Zentrum und 0,6 km vom Hauptbahnhof entfernt, zeichnet sich insbesondere der nördliche Teil des Plangebiets durch seine innenstadtnahe Lage aus.

Nördlich an das Plangebiet angrenzend befindet sich einer der wachstumsstärksten Entwicklungsbereiche der Stadt Münster. Der ‚Kreativkaï‘ ist als Marke ein attraktiver Standort für Gastronomie- und Büronutzung. Der Entwicklungsschub für die Umgebung greift auch auf die nördlich angrenzenden Bürostandorte am Albersloher Weg und die Wohnquartiere des Hafen- und Hansaviertels über. Das nördlich gelegene Hansaviertel ist durch seine zentrumsnahe Lage, seinen zum Teil gründerzeitlichen Baubestand und seinen Besatz an Cafés, Bars und kleineren Geschäften ein attraktiver Wohnstandort Münsters.

Der das Plangebiet im Westen begrenzende Albersloher Weg ist als Ein- und Ausfallstraße von der B 51 eines der Tore zur Stadt. Entsprechend dieser Funktion finden sich im nördlichen Bereich einige zentrale Einrichtungen: Prägend ist die ‚Halle Münsterland‘, der Messestandort der Stadt Münster, unmittelbar nordwestlich an das Plangebiet angrenzend.

Das Plangebiet grenzt im südlichen Bereich an die B 51. Weiter südlich angrenzend befindet sich das Wohnquartier Lütkenbeck. Östlich des Plangebiets, hinter dem Lütkenbecker Weg befinden sich Kleingartenstrukturen. Südwestlich des Plangebiets sind, mit dem Gewerbegebiet Loddenheide und den gewerblich industriellen Flächen süd-westlich der Messe, im Bereich Stadthafen II und entlang des Industriegeweges, weitere gewerbliche Flächen vorhanden.

Das Plangebiet ist in seiner räumlichen Wahrnehmung durch die trennende Wirkung des DEK zweigeteilt.

Den Auftakt in den westlichen Planbereich bilden zwei Großverwaltungseinrichtungen der Stadt Münster bzw. der Stadtwerke, die vis-à-vis zum Messestandort liegen. Direkt angrenzend liegen die Flächen des Heizkraftwerks der Stadtwerke Münster, die durch ihre bauliche Kubatur ebenfalls einen Schwerpunkt bilden. Entlang des Stadthafens zeugt das Baudenkmal des Flechtheimspeichers von der ehemaligen Hafennutzung. In der direkten Nachbarschaft entlang des Stadthafen-Beckens entstehen erste neue Büro- und gewerbliche Einrichtungen. Im weite-

ren Verlauf entlang des Stadthafens finden sich Gewerbehallen und mindergenutzte bzw. brachliegende Flächen. Südlich angrenzend befinden sich zwischen den Straßen ‚Am Mittelhafen‘ und ‚Kiesekamps Mühle‘ weitere gewerbliche Nutzungen. Südlich daran anschließend sowie parallel zum DEK liegen weitere minder- bzw. nicht genutzte Flächen.

Der Teilbereich östlich des DEK ist durch großmaßstäbliche gewerbliche Einheiten geprägt. Beidseits der privaten Theodor-Scheiwe-Straße finden sich verschiedene Gewerbehallen. Auch hier sind gewerbliche Flächen, die noch unbebaut sind oder als zukünftige Betriebserweiterungen vorgehalten werden, vorhanden. Im Übergang zum Albersloher Weg befinden sich die Gebäude eines Baumarktes sowie der Feuerwache 2.

5 Planungsziele

Die Planungsziele für diesen Bebauungsplanentwurf leiten sich aus dem Masterplan Stadthafen in seiner aktualisierten Form aus dem Jahre 2012 ab. Dieser umfasst sowohl die Zielsetzungen für den Planbereich als auch die Zielmaßgaben für die nähere Umgebung.

Für den Planbereich sind dabei folgende Zielsetzungen relevant:

- Der Masterplan gibt ein klares Bekenntnis zum Standort des Heizkraftwerks für die zukünftige Energieversorgung der Stadt Münster. Mit einer Sicherung der bestehenden Nutzungen und räumlichen und anlagentechnischen Erweiterungsoptionen soll der Energieversorgungsstandort planungsrechtlich gesichert werden.
- Für die das Kraftwerk umgebenden Flächen südlich des Stadthafens soll zukünftig eine gewerbliche Nutzung gesichert werden. Damit entsteht ein Wandel von den ehemals hafenauffinen, zum Teil industriellen Nutzungen, hin zu einem gewerblichen Nutzungsspektrum von nicht-störenden Gewerbe- und Handwerksbetrieben, um neue Flächenpotentiale für die teils mindergenutzten Grundstücksflächen zu schaffen.
- Auf den Flächen östlich des DEK sollen die bestehenden Nutzungen mit ihren Erweiterungsoptionen gesichert werden. Gleichzeitig sollen für Teilflächen, der Lagegunst im Kreuzungsbereich von DEK und Stadthafen entsprechend, erweiterte handwerkliche und kreative Nutzungsoptionen geboten werden.
- Der Albersloher Weg als zentrale Einfahrtsstraße und Standort für Messe und zentrale Verwaltungseinrichtungen wird im Masterplan bestätigt. Auch zukünftig soll dies ein Standort für Großverwaltungseinrichtungen und Büronutzungen verbleiben. Stadtauswärts, östlich des DEK, werden entlang des Albersloher Weges die bestehende Feuerwache und die Baumarkflächen bestätigt.
- Die öffentliche Zugänglichkeit des Gebiets südlich des ‚Stadthafen I‘ – insbesondere als durchgängige Wegeverbindung entlang der Kaiflächen des Stadthafens aber auch entlang des DEK und die Schaffung eines öffentlich nutzbaren Freiraums im Kreuzungsbereich DEK / ‚Stadthafen I‘ sollen dieses Quartier zukünftig ebenso erlebbar machen wie den Bereich auf der nördlichen Stadthafen-Seite.
- Um eine ausreichende Verkehrsqualität im gesamten Bereich des Masterplans Stadthafen zu gewährleisten, besteht die Notwendigkeit die bisher private und für den Durchgangsverkehr gesperrte Theodor-Scheiwe-Straße als öffentliche Verkehrserschließungsstraße mit durchgehender Befahrbarkeit auszuweisen und auszubauen.

Gleichzeitig wird die Ausgestaltung der gewerblichen Strukturen auch mit Blick auf die nördlich des Stadthafens vorgesehene Wohn- und Mischnutzung entwickelt:

- Dem verstärkten Wohnungsdruck im Bereich des Hansarings Rechnung tragend, wird – gemäß Masterplan Stadthafen – für die zukünftige Nachnutzung der OSMO-Flächen eine Wohn- und Mischnutzung im Sinne eines Urbanen Gebietes vorgesehen. Die Wohnnutzung im nördlichen Teilbereich ist damit eine direkte Fortführung der Wohnnutzung entlang der Schillerstraße und des Hansarings. Mit der Mischnutzung im südlichen Teilbereich des OSMO-Geländes wird der Verlängerung des ‚Kreativkais‘ Rechnung getragen. Diese Entwicklung wird erst durch den Bebauungsplan Nr. 541 im künftigen Teilabschnitt II planungsrechtlich vorbereitet und umgesetzt.

Die gegenseitige Abhängigkeit der räumlichen Einzelziele des Masterplans nördlich und südlich des Stadthafens von- und untereinander (Stärkung des innerstädtischen Wohnens einerseits sowie Sicherung / Entwicklung / Neustrukturierung für Gewerbe / Industrie / Heizkraftwerk andererseits) ist in diesem Zuge stets Gegenstand einer ganzheitlichen Betrachtung, die auf einen Ausgleich aller auftretenden Interessen ausgerichtet ist.

- Zum einen wird die Wohn- und Mischnutzung auf den ehemaligen OSMO-Flächen als eine Nutzung, die sich bewusst in einem urbanen Gefüge mit benachbarten gewerblichen Strukturen und der Kraftwerksnutzung etabliert, Rücksicht auf die bestehenden Strukturen in Form eines geringeren Schutzanspruches gegenüber Lärmbelastungen aus dem Umfeld nehmen. Für ein urbanes Gebiet betragen gemäß TA Lärm die Richtwerte 63 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts und bieten somit insbesondere im Beurteilungszeitraum Tag einen größeren Spielraum als Wohn-, Misch- oder Kerngebiete
- Gleichzeitig wird auch die gewerbliche und Kraftwerksnutzung in diesem Plangebiet auf die neu entstehende heranrückende Wohn- und Mischnutzung reagieren. Die gewerblichen und industriell genutzten Flächen auf der südlichen Stadthafen-Seite und die Flächen östlich des DEK – die Ausweisung auf der nördlichen Stadthafen-Seite im Blick behaltend – werden so umstrukturiert, dass sie immissionsverträglich in Bezug auf die bestehenden und neu zu schaffenden urbanen Wohnnutzungen in der Umgebung sind. Der bestehende Versorgungsstandort und die wesentlichen bestehenden produzierenden Gewerbebetriebe werden gesichert – zudem wird ihre betriebliche und räumliche Weiterentwicklung ermöglicht.

Vor diesem Hintergrund ist der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans Nr. 541 über den Gesamtbereich erfolgt. Die Realisierung des Teilabschnitts I hat dabei die Entwicklungsziele des künftigen nördlichen Teilabschnitts II im Blick.

6 Inhalte des Bebauungsplans

6.1 Grundzüge der Planung

In diesem Teilbebauungsplan erfolgt, analog zu den Vorgaben des Masterplans, eine Neuausrichtung der gewerblichen Strukturen. Hierbei ist bewusst eine Untergliederung in verschiedene gewerbliche Bereiche vollzogen worden, um den spezifischen Gegebenheiten der Teilbereiche gerecht zu werden.

- Die Flächen des GE 1 befinden sich entlang der Kaiflächen des ‚Stadthafen I‘ sowie der gewerblichen Fläche östlich des DEK im Kreuzungsbereich des DEK mit dem ‚Stadthafen I‘. Diese werden in Wasserlage als hochwertige gewerbliche Bürostandorte und eingeschränkt produzierende Gewerbeflächen eingestuft. Gastronomische Nutzung ist nur begrenzt möglich, da eine Spiegelung des ‚Kreativkais‘ auf die gegenüberliegende Hafenseite vermieden werden soll.
- Die Flächen des GE 2 stellen die angestrebten Verlagerungsstandorte für Gastronomie und Clubnutzung (Heaven) aus dem ehemaligen OSMO-Areal nördlich Stadthafen I dar. Hiermit wird dieses Nutzungsspektrum bewusst und konzentriert auf diesen Standort gelenkt.
- Die Flächen des GE 3 werden für das produzierende, handwerkliche und artverwandte Gewerbe vorgehalten. Damit wird den bestehenden Nutzungen auf diesen Flächen entsprochen bzw. neue Nutzungen ermöglicht.

Da mit einer noch zu konkretisierenden Bauleitplanung nördlich des Stadthafens auf den ehemaligen OSMO-Flächen eine Ausweisung von Wohn- und Mischnutzung ermöglicht werden soll (siehe Kapitel 5), wird eine Lärmkontingentierung für die gewerblichen, industriellen und Sondernutzungen festgesetzt. Mit dieser wird gleichzeitig sichergestellt, dass sowohl die bestehenden Nutzungen zukunftsfähig bleiben als auch die derzeit ungenutzten bzw. mindergenutzten Flächen stabile und lageadäquat hochwertigere Entwicklungsmöglichkeiten erhalten. In dem vorliegenden Planentwurf ist auf eine Steuerung der emittierenden Betriebe über die Abstandsklassen (nutzungsbezogene Gliederung), wie es noch in den Bebauungsplänen Nr. 348 und Nr. 401 der Fall war, verzichtet und als die Gemengelage nicht ausreichend abgewogen lösend erachtend worden. Vielmehr wird eine Steuerung der Lärmintensitäten nun flächenbezogen über Emissionskontingente (nach DIN 45691) über eine eigenschaftsbezogene Gliederung erreicht. Somit wird nicht vorab eine Einschränkung bestimmter Betriebsarten vorgenommen, sondern eine Ansiedlung vom Emissionsverhalten der Betriebe abhängig gemacht. Dieses flächenbezogene Schalleistungs-Potenzial kann sowohl für die Tag- als auch für die Nachtkontingente nutzungs- und betriebsindividuell mit optimierter Verortung, Anordnung, Zuordnung und Höhenlage der Betriebssteile in Verbindung mit aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen baulicher und betriebstechnischer Art ausgenutzt und gestaltet werden.

Im Vergleich zum bestehenden Planungsrecht der Bebauungspläne Nr. 348 und Nr. 401 findet teilträumlich eine Veränderung der Baugebietsausweisungen statt. Im Bereich südlich des Stadthafens werden beidseits der Straße ‚Am Mittelhafen‘ bestehende Industriegebietsflächen zukünftig als Gewerbegebiete ausgewiesen. Auch östlich des DEK werden die bestehenden Industriegebietsflächen nun als Gewerbegebietsflächen festgesetzt. Diese Gewerbegebietsausweisung bietet, im Vergleich zum Industriegebiet, eine größere Ausnutzungsvielfalt für künftige Nutzungen. In Bezug auf das Emissionsverhalten kann nicht pauschal eine GI-Fläche im bestehenden Planungsrecht mit einer GE-Fläche im zukünftigen Planungsrecht verglichen werden, vielmehr sind die Steuerungen des bestehenden Planungsrechts (Abstandsklassen) mit dem Zukünftigen (Emissionskontingente) anzusetzen. Durch die Zuordnung der Emissionskontingente wird sichergestellt, dass bestehende produzierende Betriebe in ihrem heute ausgeübten Lärmverhalten, unabhängig von Entwicklungs- und Steuerungsmöglichkeiten innerhalb des zugewiesenen Lärmverhaltens, nicht eingeschränkt werden. Die Veränderungen von GI zu GE auf den Flächen mit Entwicklungspotenzial in unmittelbarer Wasserlage am Kanal und Hafen

schränken ebenfalls die dort heute ausgeübten Nutzungen nicht ein: Hierdurch wird vielmehr die Nutzungsflexibilität und Nutzungsbreite für das strukturelle Ziel, nutzungsgemischten diversifizierten, hochwertigen gewerblich-kulturellen und dienstleistenden Nutzungen eine aktive Angebotsoption einzuräumen, deutlich gestärkt. In Konsequenz bedeutet dies vor allem eine merklich wertigere und damit offensichtlich grundstückswertsteigernde und vermarktungsflexiblere Situation für die betroffenen Grundstückeigentümer als im planungsrechtlichen Status Quo (GI).

Das bestehende Heizkraftwerk, heute als Fläche für Versorgungsanlagen ausgewiesen, wird mit seinen Erweiterungsflächen in der Planung als Sondergebiet gesichert. Damit wird der Bedeutung des städtischen Energieversorgers Rechnung getragen. Die Festsetzung als Sondergebiet erfolgt so, dass auf den Flächen keine differenzierten Nutzungsarten, sondern die allgemeine Nutzung als Heizkraftwerk mit den ihm affinen und zugeordneten Nutzungen zulässig sind. Über eine Gliederung des Emissions-Verhaltens wird eine hier flächen- und lagebezogen notwendige Strukturierung der Heizkraftwerksflächen erreicht, um die Belastungen des Heizkraftwerks auf die Umgebung zu begrenzen und zu steuern. Darüber hinaus soll eine größtmögliche Flexibilität für die Entwicklungsmöglichkeiten des Heizkraftwerks auf der Kern-Versorgungsfläche durch entsprechende Zuweisung von Lärmkontingent erreicht werden.

Die Kerngebietsnutzung entlang des Albersloher Weges wird für Teile des Plangebiets bestätigt. Das Kerngebiet konzentriert sich damit auf den Bereich, der auch zukünftig – aufgrund seiner stadträumlich gut erschlossenen Lage und dem vis-à-vis mit Messe- und Kongresseinrichtungen und Entertainmentflächen – für zentrale Funktionen und Nutzungen vorgesehen ist. Die Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung befinden sich innerhalb dieses Bereichs, der durch den DEK begrenzt wird. Mit Infrastruktureinrichtungen wie der neuen Feuerwache 2 und einem Park-and-Ride-Platz wird östlich des DEK ein neuer Fokus gelegt. Hier werden die bestehenden Nutzungen planungsrechtlich gesichert. Die Fläche des Rudervereines wird als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Sportlichen Zwecken dienende Einrichtung“ festgesetzt. Die Fläche der Feuerwache wird entsprechend der heutigen Nutzung ebenfalls als Gemeinbedarfsfläche Feuerwehr festgesetzt, der bestehende großflächige Baumarktstandort wird als Sondergebiet Bau- und Gartenmarkt mit Entwicklungsspielräumen gesichert. Darüber hinaus soll die bestehende Baumarktstruktur um einen Baustoffhandel mit ausschließlich nicht-zentrenrelevanten Sortimenten (Baustoffen) ergänzt werden. Begrenzt auf diese Sortimente wird – als ergänzender SO-Standort – eine Ausweisung von 5.000 m² VK ermöglicht.

6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung

6.2.1 Nutzungsart(en)

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 541 Teilabschnitt I werden zur **Art der baulichen Nutzung** gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 folgende Festsetzungen getroffen:

In den Gewerbegebieten GE 1-GE 3 gibt es teilweise Einschränkungen der allgemeinen und ausnahmsweise zulässigen Nutzung. So sind in allen Gewerbegebieten Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Ausnahmsweise können nur dann Verkaufsflächen zugelassen werden, wenn es sich um Produkte handelt, die im Gewerbebetrieb hergestellt oder weiterverarbeitet wurden und zudem sichergestellt ist, dass sich die Verkaufsflächen im Verhältnis zur Betriebsgröße unterordnen und auf dem Betriebsgrundstück liegen. Mit dieser Steuerung wird bezweckt, dass ein Schutz der Gewerbegebiete für produzierendes und artverwandtes Gewerbe erreicht wird. Einzelhandelsbetriebe sind in der Lage, auf gleicher Fläche deutlich höhere Renditen zu erwirt-

schaften als andere Gewerbebetriebe. Bei einer weitergehenden Entwicklung des Gebiets als Einzelhandelsstandort würde auf Dauer eine Verdrängung der Anlagen mit relativ geringerer Flächenproduktivität (z.B. Lagerhallen) zu erwarten sein. Um angesichts ohnehin knapper GE-Flächen den Verbleib dieser Gewerbebetriebe mit ihren Arbeitsplätzen im Plangebiet und in der Stadt Münster zu sichern, ist beabsichtigt, die Neuansiedlung von Einzelhandelsbetrieben auszuschließen. Dieses Ziel wird durch das vom Rat der Stadt Münster 2004, 2009 und 2017 fortgeschriebene beschlossene Einzelhandelskonzept unterstützt, das als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zu berücksichtigen ist. Dieses gibt die Struktur der städtebaulich verträglichen qualitativen Einzelhandelsverortung im Stadtgebiet als Rahmen vor und schützt mit seinen Zielaussagen explizit die Stadt-, Stadtbereichs- und Stadtteilzentren in ihrer Urbanität, ihrer nutzungsdifferenzierten Einzelhandelsstruktur und Versorgungsfunktion. Zudem lenkt es die Zulässigkeit nicht-zentrenrelevanter Sortimente auf bestimmte Stadtbereiche (Fachmarkzentren). Die einzelhandelseinschränkende Festsetzungen in den Gewerbegebieten des Bebauungsplans Nr. 541 I setzen diese Schutz- und Entwicklungsziele planungsrechtlich um und leisten einen entscheidenden Beitrag, die zentralen Versorgungsbereiche und -strukturen insbesondere im Bereich Südviertel (Friedrich-Ebert-Straße, Hammer Straße) und Hansaviertel (Hansaring und Wolbecker Straße) zu schützen und nachhaltig zu stärken.

Gleichzeitig wird mit der Ermöglichung des Annexhandels in geringem Umfang und sehr spezifiziert auf eine Anknüpfung an eine gewerbliche/produzierende Nutzung eine Ausnahme eröffnet. Dies widerspricht nicht der allgemeinen Zielsetzung des grundsätzlichen Ausschlusses, da diese Ausnahme nur in Verbindung mit gewerblichen, produzierenden Betrieben greift. Zudem ist sicherzustellen, dass die Einzelhandelsnutzung nur untergeordnet in Bezug zur gewerblichen Nutzung und maximal begrenzt auf 250 m² stattfindet. Diesen Betrieben wird, in Übereinstimmung mit dem Einzelhandelskonzept der Stadt Münster, lediglich die Möglichkeit gegeben, sich ergänzende Einkommensquellen erschließen und einen umfassenden Service gewährleisten zu können.

Im GE 3* ist der Kfz-Einzelhandel von den beschränkenden Zulässigkeitsregelungen für Einzelhandelsflächen und -betriebe ausgenommen. Bei Kfz-Einzelhandel kann, aufgrund der atypischen Betriebssituation, nicht von Einzelhandel im herkömmlichen Sinne gesprochen werden. Insbesondere dadurch, dass dieser Nutzung i.d.R. Werkstätten und entsprechender Service angehängt sind, handelt es sich um eine stark gewerblich geprägte Nutzung, die sich gut in ein solches Gebiet integrieren lässt. Darüber hinaus ist der Kfz-Einzelhandel eine sehr flächenintensive Nutzung, die entsprechende Standorte benötigt. Aufgrund der speziellen Betriebssituation, die in der Regel große Außenstellflächen für Fahrzeuge erfordert, sind große zusammenhängende Flächen unabdingbar. Solche finden sich im Plangebiet ausschließlich auf Flächen, die mit einem * versehen sind (GE 3* und MK*). Auch aus städtebaulicher Sicht bietet sich das GE 3* für eine Kfz-Einzelhandelsnutzung an. Durch die direkte Lage am Albersloher Weg als eine der Hauptverkehrsstraße in Richtung Innenstadt sind die Flächen verkehrlich sehr gut erreichbar, was für den Kfz-Einzelhandel von enormer Bedeutung ist. Alle anderen Gewerbe- und Kerngebiete im Geltungsbereich des Bebauungsplans kommen entweder aus Gründen der Lage und Erreichbarkeit oder aufgrund der Flächengröße für eine Kfz-Einzelhandelsnutzung nicht in Frage. Da Kraftfahrzeuge keine zentrenrelevanten Sortimente sind, wird durch diese Festsetzung keine Konkurrenz zur Innenstadt und den zentralen Versorgungsbereichen entstehen.

Darüber hinaus wurde aufgrund der „Überplanung“ durch die aktuellen Festsetzungen einzelfallbezogen erweiterter Bestandsschutz für vorhandenen bestehenden Einzelhandelsbetrieb i.S.

des § 1 (10) BauNVO geprüft. Innerhalb der gewerblichen Flächen des Plangebiets befindet sich derzeit nur ein Einzelhandelsbetrieb. Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Belange und zur Vermeidung unbotmäßiger Härten wird diesem vorhandenen Holz- und Baustoffmarkt Lignum am Lütkenbecker Weg 8 insofern die Bestands- und Entwicklungsperspektive durch alleinige Reduktion auf den baulichen Bestandsschutz bewusst und interessensabwägend nicht genommen. Entsprechend wird diesem Betrieb (als fokussiert betriebsbezogene Festsetzung) gezielt eine Sicherung seiner Sortimentsstruktur mit geringfügiger Erweiterungsoption per Festsetzung ermöglicht. Bauliche Erneuerungen und bauliche Änderungen bleiben allgemein zulässig. Eine Nutzungsänderung zugunsten einer anderen Einzelhandelsnutzung ist vor dem Hintergrund der generell restriktiven Einzelhandelsziele des Bebauungsplans nicht vertretbar und ausgeschlossen.

Für alle Gewerbegebiete erfolgt ein Ausschluss der allgemein zulässigen Bordelle und bordellartiger Betriebe da diese nicht mit den Zielvorgaben des Masterplans vereinbar sind. Ebenfalls unzulässig sind Betriebsleiterwohnungen. Hier soll sichergestellt werden, dass keine neuen Immissionsorte im Gebiet entstehen, die das durch die Emissionskontingentierung ermöglichte Nutzungsspektrum einschränken.

Entsprechend den grundsätzlichen Zielvorgaben für die verschiedenen gewerblichen Gebiete ist darüber hinaus eine zielgerichtete Feinsteuerung notwendig:

Innerhalb des GE 1 sind Schank- und Speisewirtschaften nur ausnahmsweise zulässig, wenn sichergestellt ist, dass sie Betriebsteile der Hauptnutzung und flächenmäßig der Hauptnutzung untergeordnet sind. Damit werden selbstständige Schank- und Speisewirtschaften ausgeschlossen. Mit dieser Einschränkung soll bewusst eine Abgrenzung zum nördlich des Stadthafens liegenden ‚Kreativkai‘ erreicht werden, um Raum für gewerbliche, produzierende Nutzungen und Büronutzungen zu erreichen. Der Masterplan sieht in seiner Aktualisierung von 2012 den Fokus einer gastronomischen Nutzung auf der Nordseite des Stadthafens. Die gastronomische Nutzung soll sich nicht fortlaufend auf die Süd- und Ostseite ausdehnen, da mit einer derart intensiven Ausdehnung negative städtebauliche Folgewirkungen erwartet werden, die insgesamt zu einem Trading-Down-Effekt führen können. Gleichzeitig soll den gewerblichen und kulturellen Einrichtungen aber die nutzungs- und betriebszugehörige Nutzung als Schank- und Speisewirtschaft ermöglicht werden. Auch hier ist (in Analogie zum Annexhandel) bewusst eine flächige Begrenzung auf einen untergeordneten Nutzungsanteil erfolgt. Damit wird vermieden, dass sich die Gastronomieszene unbegrenzt auf die Süd- und Ostseite ausdehnt, gleichzeitig wird der besonderen Lage am Kai Rechnung getragen und bereits bestehende Einrichtungen werden nicht beschränkt. Auf den Flächen des GE 3 werden Schank- und Speisewirtschaften zum Schutz der Flächen für das klassische produzierende Gewerbe vollständig ausgeschlossen. Einzig im GE 2 findet keine Einschränkung der Schank- und Speisewirtschaften statt. Auf diesen Flächen wird bewusst die Verlagerung des Heavens ermöglicht.

In den Gewerbegebieten GE 1 und GE 3 sind die ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten unzulässig, um negative städtebauliche Auswirkungen wie Trading-Down-Effekte zu vermeiden. Bezogen auf das GE 1 sollen somit negative städtebauliche Auswirkungen auf das Gesamtgebiet des ‚Stadthafen I‘, vermieden werden. In Bezug auf die Flächen des GE 3 liegt ein besonderes Augenmerk darauf, dass die Flächen einer Nutzung mit geringerer Flächenproduktivität vorgehalten werden sollen. Im GE 2 wird dies wiederum mit Blick auf die gewollte Verlagerung des Heavens bewusst ermöglicht.

Zusätzlich findet in den Gewerbegebieten GE 1-GE 3 eine Steuerung der Lärmemissionen der Gewerbebetriebe statt (siehe hierzu Ausführungen in den Kapiteln 6.1 und 6.2.1).

Im **Kerngebiet MK** sind die allgemein zulässigen Nutzungen gemäß § 7 Abs. 2 Nrn. 1-5 BauN-VO mit Ausnahme von großflächigen Einzelhandelsbetrieben sowie von Betrieben des Beherbergungsgewerbes und von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter (§ 7 Abs. 2 Nrn. 6-7 BauNVO) zulässig. Damit verbleiben Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, kleinflächige Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, sonstige Gewerbebetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Tankstellen im Zusammenhang mit Großgaragen und Parkhäuser. Vergnügungsstätten werden ausnahmsweise zugelassen, wenn sie in ihrer Ausgestaltung keine negativen Auswirkungen auf die Umgebung erwarten lassen. Die gemäß § 7 Abs. 3 ausnahmsweise zulässigen Tankstellen und Wohnungen sind unzulässig.

Mit diesen Festsetzungen wird den Entwicklungszielen des Masterplans entsprochen, eine weitere Aufwertung des Albersloher Weges zu erreichen und einen Standort für Verwaltungsgroßeinrichtung, weitere Büronutzungen und diese ergänzende Nutzungen auszubilden. Die diese städtebauliche Zielsetzung störenden Nutzungen werden ausgeschlossen. Gleichzeitig entsprechen die Festsetzungen damit weitgehend dem bestehenden Planungsrecht. Lediglich die im bestehenden Planungsrecht zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes werden damit unzulässig.

Die Dimensionierung und die Anzahl der vorhandenen Verwaltungsgroßeinrichtungen sind kerngebietsprägende Nutzungen. Sie betonen die Wirkung des Albersloher Weges als Tor zur Stadt. Mit der Hafenenwicklung entsprechend des Masterplans wird diese Funktion beidseitig des Albersloher Weges bis zum Dortmund-Ems-Kanal fortgeführt. Dieses soll in Art und Maß der Nutzung ermöglicht werden. Eine großflächige Einzelhandelsnutzung entspricht nicht der städtebaulichen Zielsetzung des Masterplans und ebenso wenig dem vom Rat beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster. Eine Beschränkung des Einzelhandels auf Verkaufsflächen bis 800 m² ermöglicht eine Ansiedlung kleinflächiger Einzelhandelsstrukturen die als Ergänzung zum Großverwaltungsstandort dienen.

Ebenso wenig wird der Standort aufgrund seiner städtebaulichen Zielsetzung und Lage als Wohnstandort gesehen. Entsprechend ist auf eine Ausweisung von Wohnnutzung verzichtet worden.

Für das MK* gelten bezüglich der Zulässigkeit von Kfz-Einzelhandel die gleichen Bestimmungen wie für das GE 3* (siehe obige Ausführungen zu GE 3*).

Im **Sondergebiet Heizkraftwerk** ist der Betrieb eines Heizkraftwerks zur Erzeugung von elektrischer Energie und Fernwärme einschließlich notwendiger Zubehörbauten, Lagerflächen und Anlagen für den Betrieb mit Brennstoffen, Umschlags- und Transportanlagen sowie den dazugehörigen notwendigen untergeordneten Sozial-, Verwaltungseinrichtungen und Nebenanlagen zulässig. Aus immissionsschutzrechtlichen Gründen ist eine Konkretisierung der Anlagennutzung durch eine Emissionskontingentierung notwendig.

Im **Sondergebiet SO Bau- und Gartenmarkt** ist der Betrieb eines Bau- und Gartenmarktes mit einer Gesamtverkaufsfläche von 13.000 m² für nicht zentrenrelevante Sortimente gemäß Münsteraner Sortimentsliste zulässig. Zentrenrelevante Randsortimente gemäß Münsteraner Sorti-

mentsliste mit Bezug zum Hauptsortiment sind auf max. 10 % der zulässigen Gesamtverkaufsfläche, höchstens jedoch 800 m² Verkaufsfläche zulässig.

Der im Bestand vorhandene Baumarkt verfügt über eine Verkaufsfläche von knapp 10.400 m² und soll im Zuge des Bebauungsplans Nr. 541 Teilabschnitt I eine Erweiterungsoption um rund 2.600 m² auf zukünftig 13.000 m² Verkaufsfläche erhalten. Diese Erweiterungsoption basiert nicht auf konkreten Planungen, soll dem Standort jedoch zukünftig in diesem Umfang Entwicklungsspielräume bieten.

Ergänzt wird das bestehende Baumarktangebot um einen unmittelbar nördlich an das Firmengrundstück angrenzenden Baustoffhandel mit max. 5.000 m² Verkaufsfläche. Hierdurch wird dem Erweiterungsbestreben der ansässigen Firma Bauhaus, einen Drive-In-Baustoffhandel zu errichten, entsprochen. Zur Steuerung des Vorhabens wird gezielt ein **Sondergebiet Baustoffhandel** mit einer thematischen Begrenzung und gleichzeitigem Ausschluss zentrenrelevanter Sortimente festgesetzt.

Mit diesen Festsetzungen wird der bestehende Baumarkt in seiner spezifischen Nutzung als Standort für großflächigen Einzelhandel mit bau- und gartenmarktspezifischen Hauptsortimenten bestätigt. Er liegt an der leistungsfähigen Verkehrsachse Albersloher Weg zwischen der Innenstadt und den südöstlich gelegenen Stadtteilen, weist eine räumliche Nähe (rd. 500 m) zum Sonderstandort/Fachmarktzentrum E 3 Loddeneide auf und ist aus allen Teilräumen des Stadtgebietes mit dem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Gleichzeitig liegt er innerhalb eines im Regionalplan Münsterland für Münster dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereichs. Damit sind wesentliche Eignungskriterien für die Ansiedlung von großflächigem, nicht zentrenrelevantem Einzelhandel außerhalb zentraler Versorgungsbereiche gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept erfüllt. Mit der Sondergebietsausweisung und der Ausweitung der zulässigen Verkaufsfläche soll nun die bestehende und planungsrechtlich gesicherte Nutzung zukunftsfähig abgesichert werden.

Die Begrenzung der zentrenrelevanten Randsortimente erfolgt zum Schutz zentraler Versorgungsbereiche und basiert auf den gesetzlichen Vorgaben des LEP NRW – Sachlicher Teilplan "Großflächiger Einzelhandel" (Ziel 5) sowie den Regelungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Münsters. Mit den Steuerungen der zentrenrelevanten Verkaufsfläche auf 800 m² und einer Bezugnahme zum Hauptsortiment ist sichergestellt, dass durch die Darstellung des Sondergebietes Bau- und Gartenmarkt mit der o.g. max. zulässigen Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sortimente die Schwelle zur Großflächigkeit gem. § 11 Abs. 3 BauNVO nicht überschritten wird. Gleichzeitig ist auch keine Erweiterung der Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sortimente gegenüber der im Bestand vorhandenen und genehmigten Verkaufsfläche des Bauhaus-Baumarktes möglich. Die einzelnen zentrenrelevanten Randsortimente im Bauhaus-Baumarkt haben lediglich ergänzenden Charakter und weisen jeweils einen Bezug zum Hauptsortiment auf.

Da die zulässige Verkaufsfläche für zentrenrelevante Randsortimente auf max. 800 m² begrenzt ist, keine Erweiterung der Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sortimente gegenüber dem Bestand erfolgt und seit dem Jahr 2009 durchgängig ein Baumarkt am Standort Theodor-Scheiwe-Straße 2 ansässig ist – und sich der Einzelhandelsbestand im Einzugsbereich bzw. im Stadtgebiet daher vollumfänglich auf diesen Marktteilnehmer eingestellt hat – sind durch die Planung keine wesentlichen Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche zu erwarten. Dem Ziel 3 des LEP NRW – Sachlicher Teilplan „Großflächiger Einzelhandel“ wird damit entsprochen.

Ferner ist durch die Beschränkung der Verkaufsflächen für die Sondergebiete sichergestellt, dass der erwartete Gesamtumsatz der Sondergebietsflächen aus der Kaufkraft der Gemeinde generiert werden kann und somit dem Grundsatz der Landesplanung entsprochen wird: Der Gesamtumsatz der durch die im Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I ermöglichten Baumarkterweiterung auf max. 13.000 m² Verkaufsfläche und des Drive-In-Baustoffhandels mit max. 5.000 m² Verkaufsfläche wird sich zusammen auf der Basis einer Worst-Case-Betrachtung mit der Annahme von durchschnittlich 1.500 Euro Umsatz je m² Verkaufsfläche p.a. auf max. 27 Mio. Euro belaufen. Die aktuelle sortimentspezifische Kaufkraft für bau- und gartenmarktspezifische Sortimente je Einwohner in Münster beträgt 550 Euro (GfK GeoMarketing 2014). Bei rd. 300.000 Einwohnern zum 31.12.2014 ist von einem aktuellen sortimentspezifischen Kaufkraftpotenzial von rd. 165 Mio. € auszugehen. Damit ist sichergestellt, dass der Gesamtumsatz die entsprechende Kaufkraft der Einwohner der Stadt Münster nicht übersteigt.

Geräuschkontingentierung gemäß DIN 45691

Da eine Neuordnung unter Berücksichtigung der bestehenden umgebenden Wohnnutzung und der geplanten Wohn- und Mischnutzung im Sinne eines urbanen Gebietes nördlich des ‚Stadthafen I‘ erfolgt, ist eine weitergehenden Nutzungssteuerung in Bezug auf die Emissionseigenschaften der Betriebe in den Gewerbegebieten GE 1-GE 3, dem Sondergebiet Heizkraftwerk und den MK-Gebieten notwendig. Hierfür wurde auf die eigenschaftsbezogene Gliederung gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO zurückgegriffen.

Die Festsetzung der Lärmemissionskontingente (LEK) erfolgt auf der Grundlage der DIN 45691. Bei der Zuordnung der Emissionskontingente wurde folgendermaßen vorgegangen:

- In einem ersten Schritt wurden die relevanten Immissionsorte herausgearbeitet. Dies sind neben den heute bestehenden Nutzungen im Umfeld des Plangebietes auch die zukünftig nördlich des Plangebiets angestrebte Wohn- und Mischnutzung. Wie bereits unter Kapitel 5 (Ziele der Planung) dargestellt, ist hier keine „klassische“ Wohngebietskategorie Ziel der Planung, sondern ein hochurbanes nutzungsgemischtes innerstädtisches Stadtquartier mit der Festsetzungsperspektive Urbanes Gebiet (MU i.S.v. § 6a BauNVO). Diesen Schutzanspruch legen die gutachterlichen Annahmen und Überlegungen für diesen Stadtbereich realistisch zu Grunde.
- Danach ist der Blick auf die vorhandenen Emittenten gelegt worden, die sich in der Umgebung des Plangebiets befinden, um so herauszuarbeiten, in welchem Umfang bei den Immissionsorten von einer Vorbelastung ausgegangen werden muss, bevor die Verteilung der im Plangebiet liegenden Emittenten erfolgt. Die jeweiligen Vorbelastungen sind im Gutachten dargestellt.
- Im Anschluss ist der Blick auf das Plangebiet gerichtet worden. Bei der Verteilung der anzusetzenden Kontingente wurde der Fokus zunächst auf die Sicherung der vorhandenen Betriebe, vor allem der wichtigen Versorgungs- und Produktionsbetriebe, gelegt. Hierzu sind die Betriebe bezüglich ihres Lärmverhaltens näher betrachtet worden – entweder auf Basis vorhandener Gutachten, Messungen oder Einschätzungen gemäß dem Betriebstypen. Zielsetzung war es, diese in ihrem bestehenden Handlungsrahmen nicht einzuschränken.
- In einem zweiten Schritt sind dann die bisher nicht genutzten Flächen, bzw. die Flächen, die absehbar freigezogen werden und künftig einer neuen (gewerblichen) Nutzungssper-

spektive unterliegen, betrachtet worden. Hier ist sowohl gemäß der zukünftigen Ausweisung der Flächen und ihrer Nutzungsausrichtung (GE 1-GE 3) bzw. ihrer Funktion als Erweiterungsfläche vorhandener Betriebe eine Zuordnung der Kontingente erfolgt.

- Durch den Fachgutachter wurden daraufhin zwei Varianten zur möglichen Verteilung der Emissionskontingente erarbeitet. In einer ersten Variante erfolgt die Verteilung der tags und nachts vorhandenen (für die Einhaltung der Schutzansprüche an den IP verbleibenden) Lärmkontingente unter Berücksichtigung der vorhandenen Entwicklungsbedarfe (bestehende Betriebserfordernisse, zukünftige Flächenausweisung bzw. Nutzungsspektrum) gleichmäßig auf die Flächen. Hierbei wird deutlich, dass die Flächen, die in räumlicher Nähe zu den Immissionsorten liegen, geringere Emissionskontingente erhalten, als die Flächen, die aufgrund der Distanz zu den Immissionsorten, ein höheres Lärmverhalten erzeugen dürfen.
- In einer zweiten Variante ist ein deutlicherer Schwerpunkt auf die stadt- und versorgungsstrukturell gebotene zukünftige Sicherung des Kraftwerksstandorts gelegt worden. Hierzu ist auf der großen Kraftwerksfläche bewusst ein um 3 dB(A) höheres Lärmkontingent gelegt worden. Mit dieser Steigerung kann der Kraftwerksbetrieb auf zukünftige Entwicklungen reagieren – bspw. betriebliche Erweiterungen um eine weitere Turbine. Aus dieser Steigerung der Kontingente ergibt sich, dass einzelne Flächen ein – im Vergleich zu Variante 1 – im Nachtzeitraum eingeschränkteres Kontingent zur Verfügung haben. In weiten Teilen handelt es sich bei diesen Flächen um bisher nicht, bzw. absehbar nicht mehr genutzte Flächen. Hier ist eine Reduzierung der Emissionskontingente mit Blick auf die zukünftige Nutzungsausweisung vertretbar. Nur vereinzelt betrifft die Reduzierung auch Flächen mit bestehenden bzw. geplanten Nutzungen. Hierzu haben die Untersuchungen des Fachgutachtens gezeigt, dass auch bei diesen Flächen eine Sicherung der bestehenden Betriebsstrukturen möglich ist bzw. die konkret geplante Nutzung umsetzbar bleibt.
- Da diese Variante die politisch gewollte Sicherung des Kraftwerksstandorts auch zukünftig unterstreicht, es gleichzeitig aber zu keinen Einschränkungen bestehender Nutzungen kommt, wird sie als Vorzugsvariante nutzungsstrukturell abwägend und stadtstrukturell-städtebaulich begründet gewählt.

Die Überprüfung der Werte im Rahmen des Gutachtens hat zudem ergeben, dass es an zwei der Immissionspunkte zu einer Überschreitung des zulässigen Richtwertes gemäß TA Lärm kommt. Am Immissionspunkt 07 entsteht tagsüber eine Gesamtbelastung von 55,4 dB(A) bei einem dort geltenden Richtwert von 55 dB(A). Nachts ergibt sich dort mit einer Gesamtbelastung von 40,6 dB(A) bei einem Richtwert von 40 dB(A) eine Überschreitung von 0,6 dB(A). Am Immissionspunkt 02a entsteht nachts mit einer Gesamtbelastung von 46,0 dB(A) bei einem dort geltenden Richtwert von 45 dB(A) eine Überschreitung von 1,0 dB(A). Diese geringfügigen Überschreitungen um 0,4 dB(A), 0,6 dB(A) und 1,0 dB(A) ergeben sich aus den hier vorherrschenden städtebaulichen Rahmenbedingungen, eines bereits historisch gewachsenen Nebeneinanders divergierender Nutzungen. Eine Einhaltung des zulässigen Richtwertes an diesem Immissionspunkt hätte nur durch eine wesentliche Kürzung der Emissionskontingente für den Kraftwerksstandort und weiterer großer Gewerbebetriebe erfolgen können. Im Rahmen einer planerischen Einschätzung und Abwägung wurde zugunsten von bestehenden Nutzungen und Entwicklungsmöglichkeiten der ansässigen Gewerbebetriebe entschieden. Die Überschreitung

von 0,4 dB(A), 0,6 dB(A) und 1,0 dB(A) ist auch vor dem Hintergrund hinnehmbar, dass gemäß TA Lärm die Genehmigung einer neuen Anlage wegen Überschreitung der Immissionsrichtwerte aufgrund der Vorbelastung auch dann nicht versagt werden darf, wenn dauerhaft sichergestellt ist, dass diese Überschreitung nicht mehr als 1 dB(A) beträgt (vgl. Nr. 3.2.1 Abs. 4 TA Lärm). Darüber hinaus ist die Geringfügigkeit der Überschreitung von 0,4 dB(A), 0,6 dB(A) und 1,0 dB(A) zu betonen, die unterhalb der Merkbareitschwelle für Erhöhungen von 1-3 dB(A) liegt. Ebenfalls ist eine Gesundheitsgefährdung durch die Richtwertüberschreitungen ausgeschlossen.

Daraus ergeben sich für die Festsetzungen im Bebauungsplan folgende in der nachfolgenden Tabelle aufgezeigten Emissionskontingente (LEK) nach DIN 45691 für die einzelnen Teilflächen. Diese dargestellten Werte dürfen weder in der Tageszeit (6.00-22.00 Uhr) noch in der Nachtzeit (22.00-6.00 Uhr) überschritten werden.

Tabelle 1: Teilflächen / Emissionskontingente

Teilfläche	L _{EK} , tags dB(A)/m ²	L _{EK} , nachts dB(A)/m ²	Teilfläche	L _{EK} , tags dB(A)/m ²	L _{EK} , nachts dB(A)/m ²	Teilfläche	L _{EK} , tags dB(A)/m ²	L _{EK} , nachts dB(A)/m ²
TF 0	65	50	TF 11	54	54	TF 22	66	52
TF 1	65	50	TF 12	67	50	TF 23	66	50
TF 2	65	50	TF 13	66	50	TF 24	66	51
TF 3	66	50	TF 14	66	50	TF 25	60	35
TF 4	66	50	TF 15	67	50	TF 26	60	35
TF 5	67	45	TF 16	67	50	TF 27	60	43
TF 6	67	45	TF 17	66	50	TF 28	60	50
TF 7	67	45	TF 18	67	50	TF 29	60	50
TF 8	67	45	TF 19	67	50	TF 30	60	50
TF 9	66	45	TF 20	67	50	TF 31	51	51
TF 10	57	57	TF 21	66	51			

Die Einteilung der 31 Teilflächen erfolgte anhand der aktuellen und der absehbaren, zukünftigen Nutzungen und Grundstücksgrenzen. Durch diese Kleinteiligkeit wird eine hohe Genauigkeit der Emissionskontingente in der städtebaulich begründeten räumlichen Verortung und Zuweisung erzielt. Die einzelnen Teilflächen sind aufgrund besserer Lesbarkeit im Bebauungsplan selbst nicht dargestellt. Die jeweiligen Emissionskontingente sind jedoch den jeweiligen baugebietsbezogenen Nutzungskreuzen zu entnehmen. Dementsprechend grenzen die verschiedenen Linien der Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung im Bebauungsplan nicht nur unterschiedliche zulässige Nutzungen i.S. der Baugebietskategorien der BauNVO, sondern auch unterschiedliche immissionstechnisch differenzierte Gewerbebereiche voneinander ab und differenzieren die Zulässigkeiten von Betriebstypen und -klassifizierungen emissionstechnisch tags/nachts. Zur besseren Übersichtlichkeit und Verständlichkeit wurde ein thematischer Bei-

plan zum Bebauungsplan erstellt, in der die Teilflächen und die Emissionskontingente zeichnerisch übersichtlicher als in der eigentlichen Planzeichnung dargestellt und nachzuvollziehen sind.

6.2.2 Nutzungsdichte

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 541 Teilabschnitt I werden zur Nutzungsdichte als **Maß der baulichen Nutzung** nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB folgende Festsetzungen getroffen:

Als maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ) wird

- für die Gewerbegebiete GE 1-GE 3, das Kerngebiet MK, die Sondergebiete Baustoffhandel und Heizkraftwerk sowie die Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Feuerwehr eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Für das Sondergebiet Bau- und Gartenmarkt wird gemäß dem bestehenden Baurecht eine GRZ von 1,0 festgesetzt.

Als maximal zulässige Geschossflächenzahl (GFZ) wird

- für die Gewerbegebiet GE 1-GE 3, das Kerngebiet MK sowie die Sondergebiete Baustoffhandel und Bau- und Gartenmarkt eine GFZ von 2,4 festgesetzt.

Die Festsetzung der GRZ für die Gewerbegebiete GE 1-GE 3, das Kerngebiet und die Sondergebiete Bau- und Gartenmarkt, Baustoffhandel und Heizkraftwerk entspricht den Obergrenzen gemäß § 17 BauNVO und greift gleichzeitig für die gewerblichen Baugebiete und das Kerngebiet den bestehenden planungsrechtlichen Rahmen auf. Für die Sondergebiete Baustoffhandel, Bau- und Gartenmarkt und Heizkraftwerk ergeben sich durch die Festsetzung planungsrechtlich keine Einschränkungen der ausgeübten Nutzung, gleichzeitig wird jedoch eine Steuerung der Grundstücksversiegelung erreicht und so ökologischen Aspekten Rechnung getragen. Vor diesem Hintergrund wird auch die GRZ auf der Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Feuerwehr auf 0,8 festgesetzt.

6.2.3 Bebaubare Flächen, Bauhöhe

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch **Baugrenzen und Baulinien** gemäß § 23 Abs. 1 BauNVO festgesetzt.

Dabei sichern große Baufelder eine flexible Grundstücksausnutzung. Entlang der Straßenflächen ist ein Rücksprung der Baufelder von 3 m von der Grundstücksgrenze festgesetzt. Ausnahmen hiervon umfassen die Flächen des Sondergebiets Heizkraftwerk sowie das denkmalgeschützte Speichergebäude am Mittelhafen. Entlang der öffentlichen Fuß- und Radwegeverbindungen ist ebenfalls auf diesen Rücksprung zugunsten eines urbanen Raumgefüges verzichtet worden. Beidseitig der Theodor-Scheiwe-Straße liegen bestehende Gebäude innerhalb des 3 m tiefen Rücksprungs zwischen der Straße und dem Baufeld. Diese Gebäude haben Bestandsschutz, die Festsetzung des Baufeldes bedeutet keine Einschränkungen für die Eigentümer.

Ein Rücksprung des Baufeldes östlich des DEK zwischen dem Kanalseitenweg und dem Gewerbegebiet GE 1 sichert eine räumliche Aufweitung gemäß den Vorgaben aus dem Masterplan.

Lediglich entlang des Hafensplatzes sichert eine Baulinie eine geschlossene Gebäudekubatur. Diese ist in allen Vollgeschossen einzuhalten. Nur ausnahmsweise kann zugelassen werden, dass Gebäudeteile auf 1/3 der Gebäudefront zurücktreten.

Ergänzend zu der Festsetzung der GRZ und GFZ wird eine Strukturierung der zulässigen Gebäudekubatur durch eine Begrenzung der **Höhe der baulichen Anlagen** gemäß § 16 BauNVO erreicht.

Die maximal zulässige Gebäudehöhe wird begrenzt

- für das Kerngebiet MK auf 22 m bzw. 26 m,
- für das Gewerbegebiet GE 3 westlich des DEK auf 18 m, östlich des DEK auf 20 m,
- für das Gewerbegebiet GE 2 auf 26 m,
- für das Gewerbegebiet GE 1 gestaffelt auf 24 bzw. 26 m,
- für das Sondergebiet Baumarkt auf 20 m,
- für das Sondergebiet Baustoffhandel auf 20 m.

Für das Sondergebiet Heizkraftwerk werden aufgrund der Anforderungen an die Funktionalität keine Höhenbegrenzungen festgesetzt.

Die Gebäudehöhen westlich des DEK werden zunächst auf 18 m begrenzt. In Teilbereichen wird eine moderate Erhöhung angestrebt, um städtebauliche Gegebenheiten zu betonen. Hierzu zählt die Achse des Albersloher Weges, entsprechend wurde hier eine maximale Gebäudehöhe auf 22 m festgesetzt. Auch für das gewerbliche Grundstück im Kreuzungsbereich Stadthafen und DEK wird die städtebaulich betonte Lage durch eine Erhöhung der Gebäudehöhe auf 24 m unterstrichen.

Vor dem Hintergrund des deutlich erhöhten Heizkraftwerksblocks ist für die nördlich angrenzenden Grundstücksflächen eine Erhöhung auf 26 m ermöglicht worden, um die städtebaulichen Wirkungsmöglichkeiten der Grundstücke vor diesem funktionalen industriellen Bau entlang des Stadthafens zu erhöhen. So kann eine repräsentative Wirkung der zukünftigen Baukörper auch vor dem rein funktional wirkenden Heizkraftwerk verbessert werden.

Auf der Ostseite des DEK wird die Gebäudehöhe auf den gewerblichen Flächen durchgängig auf 20 m festgesetzt. Als Ausnahme wird auch hier für die städtebaulich exponierten Flächen des Gewerbegebiets GE 1 eine Differenzierung der Höhenentwicklung in Abstufungen von 20 und 26 m maximaler Gebäudehöhe vorgenommen.

Für alle Baugebiete ist als ergänzende Festsetzung geregelt, dass die zulässige Gebäudehöhe durch technische, untergeordnete Bauteile wie z.B. Aufbauten für Aufzüge oder Lüftungs- und Kühlaggregate bis zu einem Umfang von 3 m überschritten werden kann. Schornsteine sind von dieser Höhenbegrenzung auf 3 m ausgenommen. Im MK und GE 1 ist diese Überschreitung nur dann zulässig, wenn die technischen, untergeordneten Bauteile mindestens 2 m von der Vorderkante der straßenseitigen und hafenseitigen Gebädefassade zurückgesetzt und eingehaust werden.

6.2.4 Stellplätze, Nebenanlagen

Nebenanlagen sowie oberirdische Garagen und Carports sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zugelassen.

6.2.5 Freiflächen, Begrünung

Innerhalb der Gewerbegebiete, des Sondergebiets Bau- und Gartenmarkt und des Kerngebiets sind 10 % der Grundstücksfläche ebenerdig dauerhaft zu begrünen. Hiermit wird auch in diesen gewerblich geprägten Gebieten ein Mindestmaß an ökologischen Ansprüchen erfüllt. Das Sondergebiet Heizkraftwerk ist von dieser Regelung ausgenommen, um zukünftige funktionale Anforderungen an die Fläche nicht einzuschränken.

6.2.6 Werbeanlagen

Der Bebauungsplan regelt mit dem Ausschluss von bewegtem und wechselndem Licht, den Begrenzungen von auskragenden Werbeanlagen sowie der Regulierung von freistehenden Werbeanlagen den grundsätzlichen Umgang mit Werbeanlagen. Mit diesen Festsetzungen soll die Gestalt der Bebauung gewahrt und eine Beeinträchtigung des Stadtbildes vermieden werden.

Auf den Kerngebietsflächen entlang des Albersloher Weges sowie den repräsentativen Gewerbeflächen entlang des ‚Stadthafen I‘ und in dessen Kreuzungsbereich mit dem DEK werden zusätzlich Begrenzungen in der räumlichen Anordnung und Ausgestaltung der Werbeanlagen gemacht. Mit diesen Steuerungen wird der städtebaulich exponierten Lage mit besonderen gestalterischen Ansprüchen entsprochen.

6.3 Verkehrsflächen / Erschließung

Für die Umstrukturierung des Hafengebiets im Sinne des Masterplans Stadthäfen ist die Neuerichtung und Umstrukturierung verschiedener Verkehrsflächen notwendig. Dies betrifft zum einen den öffentlichen Ausbau der bisher privaten Verkehrsstrasse der Theodor-Scheiwe-Straße im Bereich östlich des DEK. Auf der westlichen Kanalseite betrifft es darüber hinaus die Neukonzipierung einer Verkehrsverbindung parallel zum Kanal als Zuwegung zum ‚Stadthafen II‘. Diese Verkehrsverbindung wird zukünftig mit Realisierung des Masterplans im Bereich des ‚Stadthafen II‘ ein verkehrliches Rückgrat für die Erschließung bilden.

Neben diesen grundsätzlichen übergeordneten verkehrlichen Neuerungen erfolgt die Erschließung des Plangebiets folgendermaßen:

Die Flächen östlich des DEK werden im Wesentlichen über den Albersloher Weg an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Der bereits vorhandene Anschluss über die Theodor-Scheiwe-Straße ist für die zukünftige Entwicklung ausreichend. Im weiteren Verlauf, nördlich der Grundstücksflächen der Feuerwache, wird die heute private Erschließungsachse als öffentliche Verkehrsfläche bis zum Anschluss an den Lütkenbecker Weg ausgewiesen. In diesem Zuge findet eine Verbreiterung der bestehenden Trasse statt.

Die Theodor-Scheiwe-Straße ist von größter Bedeutung zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrs- und Erschließungsqualität im gesamten umliegenden Bereich, wie die Ausführungen der Verkehrsuntersuchung Masterplan Stadthäfen mit Stand von Juli 2017 verdeutlichen. Die Straße erfüllte vor der derzeitigen Sperrung durch den Eigentümer, mit einer täglichen Verkehrsbelastung von rund 3.700 Kfz, eine enorme Verbindungs- und Vernetzungsfunktion (vgl. Verkehrsuntersuchung). In Zukunft wird sie eine weiter wachsende Bedeutung erfahren. Die Theodor-Scheiwe-Straße ist die einzige direkte Verbindung zwischen dem Albersloher Weg und dem Lütkenbecker Weg und muss im Sinne der Entlastung des gesamten umliegenden Bereichs durchgehend befahrbar sein. Neben der durchgängigen Befahrbarkeit ist auch der

Ausbauzustand der Straße von Bedeutung, der in seiner jetzigen Form nicht den städtischen Standards entspricht. Das Ziel des Masterplans Stadthafen, auf den wassernahen Flächen ein hochwertiges Gewerbegebiet mit der Ansiedlung von gewerblich-dienstleistenden Nutzungen zu schaffen, kann mit dem jetzigen Zustand der Straße nicht umgesetzt werden. Im Vergleich zu den übrigen attraktiven Gewerbegebieten des Bebauungsplanes bieten sich erst mit Ausbau der Theodor-Scheiwe-Straße auf den dortigen Flächen gleiche Voraussetzungen, z.B. im Hinblick auf Erschließungstiefe- und dichte, öffentliches Parken, sowie Fuß- und Radverkehr, und somit ähnlich attraktive Standortvorteile.

Im Voraus dieser Planung wurden verschiedene Alternativen zur Trassenführung der Theodor-Scheiwe-Straße innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes überprüft. Das Ergebnis zeigte deutlich, dass keine Planungsalternative zur gewählten Trassenführung vorhanden ist, da die Theodor-Scheiwe-Straße an keiner anderen Stelle mit einer gleichwertigen Funktionalität umgesetzt werden kann. Innerhalb des Plangebietes wurde eine alternative Tassenführung südlich der jetzigen bestehenden Straße überprüft. Die Theodor-Scheiwe-Straße besteht in ihrer jetzigen Führung schon über sehr lange Zeit, sodass sich auch der bisherige Grundstücksverkehr daran angepasst hat. Eine notwendige Verbindung zwischen Albersloher Weg und Lütkenbecker Weg könnte auch in der südlich geprüften Führung nur über die Beanspruchung und Zerschneidung von Privateigentum umgesetzt werden. Parallel zum Lütkenbecker Weg verläuft zudem der im Jahre 2000 naturnah ausgebaute Vischeringgraben. Durch die Festsetzung einer Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft wird der Graben mit seinen Gewässerrandflächen dauerhaft erhalten und gepflegt. Eine Zerschneidung durch eine neue Straßenführung würde einen erheblichen Eingriff in die sensible Ökologie bedeuten.

Außerhalb des Plangebietes wurden drei verschiedene Möglichkeiten überprüft, die Verkehre einer nicht durchgängig befahrbaren Theodor-Scheiwe-Straße auszugleichen. Die erste Alternative legt den Neubau einer Ausgleichstrasse südlich der Bundesstraße 51 sowie südlich des Gasometers zu Grunde. Der Neubau könnte nur über den Eingriff in bestehende Strukturen erfolgen, was einen Rückbau von Kleingartenanlagen und gegebenenfalls privaten Wohnnutzungen sowie die Beanspruchung von hochwertigen Grünstrukturen bedeuten würde. Die verkehrstechnische Anbindung dieser Trasse müsste unmittelbar südlich des Knotenpunktes Albersloher Weg / B51 erfolgen und gestaltet sich somit aufgrund der Notwendigkeit der Einrichtung zusätzlicher Abbiegestreifen oder Ampelanlagen als schwierig. Die Einmündung der fiktiven Trasse auf den Lindberghweg / Lütkenbecker Weg steht im Konflikt zur dortigen Fahrradstraße. Insgesamt ist diese Variante stadtstrukturell nicht sinnvoll. Eine zweite Variante ist ein möglicher vierspuriger Ausbau des Hansarings. Der Straßenquerschnitt würde einen vierspurigen Ausbau nur unter umfassendem Wegfall der Parkmöglichkeiten und unter Einschränkung des Radverkehrs erlauben. Bereits heute sind die Anwohner des Hansarings mit sehr hohen Lärmwerten belastet. Ein Mehrverkehr durch einen mehrspurigen Ausbau würde die Werte über die Schwelle der Gesundheitsgefährdung ansteigen lassen. Der Hansaring ist zudem Gegenstand der Betrachtung im aktuellen Lärmaktionsplan, der besonders belastete Straßenzüge untersucht und angemessene Maßnahmen zur Lärminderung thematisiert, um damit die Lebens- und Wohnbedingungen der ansässigen Bewohner zu verbessern. Ein vierspuriger Ausbau des Hansarings würde dem Lärmaktionsplan entgegenstehen. Die dritte Variante beschäftigt sich mit der Schaffung einer neuen Kreuzungssituation Albersloher Weg / Hafenstraße, welche seit geraumer Zeit abstraktes Ziel der Stadt ist. Diese veränderte Kreuzungssituation und Trassenführung würde

ebenfalls einen Eingriff in die dort verlaufenden Bahnschienen auf zwei Brücken bedeuten. Die Eigentümerin der Brückenbauwerke sieht zurzeit keine Notwendigkeit zum Rück- oder Neubau dieser, auch vor dem Hintergrund der Einschränkungen im Betriebsablauf.

Insgesamt wird deutlich, dass es keine realistische Planungsalternative zur Theodor-Scheiwe-Straße in ihrem heutigen Verlauf gibt. Daher ist es grundlegend und sinnvoll, die Theodor-Scheiwe-Straße als öffentliche Verkehrsfläche auszubauen.

Im Bereich südlich des ‚Stadthafen I‘ finden verschiedene Umstrukturierungen der Verkehrsstrassen statt. Auch für diesen Bereich des Plangebiets bietet der Albersloher Weg den Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz. Über die Straße ‚Kiesekamps Mühle‘ findet die Hapterschließung dieses Teils des Plangebiets statt. Die neu konzipierte Planstraße (15,5 m Breite) als Übergang zum ‚Stadthafen II‘ wird zukünftig – mit Entwicklung des ‚Stadthafen II‘ und den dort neu strukturierten Flächen des Hawerkamps – das Rückgrat des Verkehrsnetzes bilden und ein leistungsfähiges Erschließungssystem ermöglichen. Über diese neue Planstraße werden zudem neue Grundstücke in attraktiver Lage entstehen und erschlossen. Die für diesen Bereich noch geltende Umliegung schafft die Voraussetzung, die genannten Ziele eigentümerinteressenverträglich umzusetzen.

Die bestehenden Gleisanlagen nördlich der Straße ‚Kiesekamps Mühle‘ werden zukünftig in ihrer Funktion nicht mehr benötigt, so dass die Straße entsprechend ihrer zukünftigen Funktion um diese Flächen insbesondere für Fußwege verbreitert werden kann.

Für den nördlichen Teilbereich wird weiterhin die Straße ‚Am Mittelhafen‘ als Erschließungsstraße über den Hafenplatz und den Hafenweg an den Albersloher Weg dienen. Die Straße verbleibt in ihrem Straßenbett, wird jedoch entsprechend der zukünftigen Nutzung eine Neustrukturierung zugunsten des Fußgängerverkehrs erhalten.

Bis zur Realisierung der Verkehrsstrassen am ‚Stadthafen II‘ wird die Straße ‚Am Mittelhafen‘ eine Abwicklung des Verkehrs ermöglichen.

Die beiden Verbindungstrassen zwischen den Straßen ‚Am Mittelhafen‘ und ‚Kiesekamps Mühle‘ werden je in Einrichtungsverkehr eingerichtet; die Westliche in Süd-Nord-Richtung, die Östliche in Nord-Süd-Richtung; der Radverkehr erhält jeweils in der Gegenrichtung einen Schutzstreifen.

Ergänzt wird dieses Verkehrsnetz um öffentliche Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung als Fußgängerbereich. Diese führen entlang des Kais am ‚Stadthafen I‘ bis zum Kreuzungsbereich ‚Stadthafen I‘ und DEK. Dort findet eine Aufweitung als Platzfläche statt. Eine weitere Ausdifferenzierung der öffentlichen Flächen in diesem Bereich findet im Rahmen eines Konkretisierungsverfahrens statt. Im weiteren Verlauf führen die Fuß- und Radwegeverbindungen über die planfestgestellten Flächen des DEK als Kanalseitenweg bis zum ‚Stadthafen II‘. Verschiedene Verbindungsstiche sichern die Durchlässigkeit zwischen den Kaiflächen und der Straße ‚Am Mittelhafen‘ sowie zwischen den Flächen des DEK und der neu geplanten Straße als Verbindung zum ‚Stadthafen II‘.

Mit der Ausweisung als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung wird Raum für den Fußgänger und Radverkehr geschaffen. Eine Erschließung der Grundstücke entlang dieser Fläche ist über die Straße ‚Am Mittelhafen‘ gesichert. So können auch die Verbindungsstiche

zwischen der Straße ‚Am Mittelhafen‘ und den Kaiflächen mit dieser besonderen Zweckbestimmung ausgewiesen werden.

6.4 Ver- und Entsorgung / technische Infrastruktur

Die Ver- und Entsorgung des Plangebiets ist über die bereits bestehende technische Infrastruktur gesichert.

Die Entwässerung erfolgt über das Trennsystem. Das Schmutzwasser wird der Hauptkläranlage zugeleitet. Das städtische Regenwasserkanalnetz mündet in die Regenwasserbehandlungs- und Regenrückhalteanlage am Gasometer östlich der B 51. Die Stadt Münster wurde für Teilflächen auf der DEK-Ostseite von der Regenwasserbeseitigungspflicht durch die Bezirksregierung befreit. An dieser Stelle befindet sich ein von zwei Eigentümern genutztes privates Regenrückhaltebecken.

6.5 Grünflächen / Begrünung

6.5.1 Anpflanz- und Erhaltungsgebote

Entlang des Lütkenbecker Weges finden sich mit einem renaturierten Gewässerlauf („Vischeringgraben“) und einem zulaufenden Nebengewässer in Höhe August-Schepers-Straße Grünstrukturen. Der Vischeringgraben wird folgerichtig als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ausgewiesen. Hiermit wird sichergestellt, dass der renaturierte Gewässerlauf dauerhaft gesichert, von Bebauung freigehalten und in gebotener ökologischer Qualität erhalten wird.

6.6 Immissionsschutz

Lärm

Die dargestellte Emissionskontingentierung steuert die gewerblichen Nutzungen im Plangebiet und reagiert auf das Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen. Eine ausführliche Darstellung hierzu findet sich bereits in Kapitel 6.2.

Neben den dort dargestellten Grundsätzen, Erarbeitungsteilschritten und -themen sowie zu den Inhalten einer konkret und ebenso abgewogenen wie begründet vorgenommenen Emissionskontingentierung ist darüber hinaus auch eine Belastung durch Verkehrslärm, insbesondere den des Albersloher Weges, (mit Blick auf empfindliche und schutzbedürftige Nutzungen) näher zu betrachten.

So werden – auf Grundlage der Ergebnisse der schallgutachterlichen Untersuchung des Büros Uppenkamp und Partner vom 06.03.2018 – bei einer Errichtung oder baulichen Änderung von Räumen, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, zum Schutz vor Lärmeinwirkungen durch den Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr, passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

In der Einführungsbekanntmachung zur DIN 4109 sind „maßgebliche Außenlärmpegel“ genannt, bei deren Erreichen bzw. Überschreiten der Nachweis ausreichender Schalldämmung der Außenbauteile erforderlich ist. Die DIN 4109 enthält eine Tabelle, die für verschiedene Lärmpegelbereiche das erforderliche resultierende Schalldämm-Maß der Gesamtaußenfläche für Büroräume angibt. Die angegebenen Schalldämm-Maße gelten für die gesamte Außenfassade eines Raumes, d.h. einschließlich Wandkonstruktion, Fenster, Rolladenkästen und ggf. weitere Bauteile. Näheres dazu ist im Immissionsschutzgutachten zum Bebauungsplan zu fin-

den. Die städtebaulich zur Schaffung von Nutzungsverträglichkeiten der möglichen Nutzungen in den einzelnen Baugebietskategorien erforderlichen Lärmpegelbereiche sind insofern in der Planzeichnung Gegenstand der zeichnerischen und textlichen Festsetzungen und im Beiplan zum Bebauungsplan ergänzend transparent und räumlich-verständlich dargestellt.

Geruch

Im Plangebiet sind keine geruchsemitierenden Betriebe bekannt. Entsprechende Regelungen zu erforderlichen Abstandsflächen sind folglich aus der bestehenden Nutzung nicht abzuleiten. Zukünftige Ansiedlungen sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens daraufhin zu überprüfen, inwieweit sie an den jeweils nächstgelegenen Immissionsorten die erforderlichen Abstände bzw. Geruchsbelastungen einhalten. Regelungen im Bebauungsplan sind hierfür jedoch nicht erforderlich. In Zweifelsfällen wird dieses derzeit nicht erkennbare Konfliktfeld bei künftigen Bauvorhaben auf die Ebene der Baugenehmigung analysiert und gelöst werden.

Störfallbetriebe

Mit der Firma Lehnkering befanden sich lange zwei Gefahrstofflager, die unter den Geltungsbereich der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) fallen, im Bereich des Plangebiets. Die Firma Lehnkering wird nur bis maximal September 2017 am Standort verbleiben, danach laufen die Erbpachtverträge endgültig aus. Damit hat Lehnkering eine Umzugsverlängerung über den Stichtag 31.12.2016 erhalten, die jedoch einschließt, dass ab 2017 keine störfallrelevanten Stoffe am Standort gelagert werden. Somit ist eine im Plangebiet verbleibende störfallrelevante Nutzung zum Zeitpunkt der Rechtskraft des Bebauungsplans auszuschließen. Festsetzungsmechanismen im Rahmen der Bauleitplanung sind entsprechend nicht erforderlich.

6.7 Altlasten / Altstandorte

Im Plangebiet finden sich aufgrund der historischen gewerblichen und industriellen Nutzungen verschiedene Altstandorte, Altlastenverdachtsflächen und Altlasten-Flächen – diese sind in der Planzeichnung des Bebauungsplans entsprechend gekennzeichnet. 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 aufgenommen worden.

6.8 Denkmalschutz / Archäologie

Bodendenkmäler

Bodendenkmäler sind im Plangebiet nicht bekannt. Ein Hinweis auf den Umgang bei möglichen zukünftigen Fundstellen wird im Bebauungsplan aufgenommen.

Baudenkmäler

Mit dem Rhenus- und dem Flechtheimspeicher sind zwei Baudenkmäler im Plangebiet vorhanden. Diese sind entsprechend gekennzeichnet und ein Hinweis nimmt Bezug auf die notwendige Benehmensherstellung nach Fachgesetz bei Veränderungen an den Denkmälern bzw. in der näheren Umgebung.

Darüber hinaus befinden sich im Plangebiet einige hafentypische Objekte. Diese sind in der Plandarstellung mit Hinweischarakter gekennzeichnet. Hierbei handelt es sich um den ehemali-

gen Kohlebunker nördlich des Kraftwerks, den Portaldrehkran der Firma Rhenus im Bereich der Kaiflächen, zwei Siloanlagen im Bereich der Kaiflächen sowie ein Gebäude (Am Mittelhafen 42/44) und ein Bürogebäude (Hafengrenzweg 5/7). Diese hafentypischen Objekte spiegeln die Historie des Ortes wider und werden entsprechend als erhaltenswerte Objekte eingestuft. Anders als bei den eingetragenen Denkmälern greifen hier jedoch keine fachgesetzlichen Regelungen und auch keine planungsrechtlichen Steuerungen, die Kennzeichnung hat insofern ausschließlich informativen und empfehlenden Charakter.

7 Flächenbilanz

Tabelle 2: Flächenbilanz

Plangebiet gesamt	51,13 ha	100 %
Öffentliche Verkehrsfläche	6,2 ha	12,1 %
Wasserfläche (inkl. planfestgestellte Kanalseiten)	4,6 ha	9,0 %
Flächen zum Schutz, Entwicklung und Pflege von Natur und Landschaft	1,2 ha	2,3 %
Gemeinbedarfsfläche Ruderverein	0,4 ha	0,8 %
Gemeinbedarfsfläche Feuerwehr	1,2 ha	2,3 %
Bauflächen (GE)	26 ha	50,85 %
Bauflächen (MK)	3,5 ha	6,9 %
Bauflächen (SO Bau- und Gartenmarkt)	2,8 ha	5,5 %
Bauflächen (SO Baustoffhandel)	1,0 ha	2,0 %
Bauflächen (SO Heizkraftwerk)	4,2 ha	8,2 %
Versorgungsflächen	0,03 ha	0,05 %

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

8.1. Rahmen der Umweltprüfung

Die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes werden im nachfolgenden Umweltbericht dargelegt. Maßstab für die Bewertung der Umweltauswirkungen sind die im Baugesetzbuch sowie in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes.

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

- Immissionsschutz-Gutachten: Schalltechnische Beurteilung im Rahmen der Bauleitplanung für den Teilbebauungsplan Nr. 541 I „Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße 51 / Albersloher Weg“ (Uppenkamp und Partner: 2018)
- Brutvogelerfassung B-Plan 541. I (Schwartz, M.: 2015)

8.2 Kurzdarstellung der Planung

Der Bebauungsplan erstreckt sich in weiten Teilen auf die bestehenden Bebauungspläne Nr. 348, 401 und 142 Teilabschnitt I, die bereits eine gewerblich-industrielle Nutzung und eine entsprechende verkehrliche Erschließung des Plangebietes zum Ziel hatten.

In diesem Teilbebauungsplan erfolgt analog zu den Vorgaben des Masterplans Hafen eine Neuausrichtung der gewerblichen Strukturen. Hierbei ist bewusst eine Untergliederung in verschiedene gewerbliche Bereiche vollzogen worden, um den spezifischen Gegebenheiten der Teilbereiche gerecht zu werden. Die Flächen des GE 1 befinden sich entlang der Kaiflächen des ‚Stadthafen I‘ sowie der gewerblichen Fläche östlich des DEK im Kreuzungsbereich des DEK mit dem ‚Stadthafen I‘. Diese werden als hochwertige gewerbliche Bürostandorte und eingeschränkt produzierende Gewerbeflächen eingestuft. Die Flächen des GE 2 stellen die angestrebten Verlagerungsstandorte für Gastronomie und Clubnutzung (Heaven) aus dem ehemaligen OSMO-Areal nördlich Stadthafen I dar. Die Flächen des GE 3 werden für das produzierende und artverwandte Gewerbe vorgehalten.

Die im Gebiet bestehenden weiteren Nutzungen werden als Sondergebiete (Baumarkt, Heizkraftwerk), Flächen für den Gemeinbedarf (Feuerwehr) und Kerngebiete (Stadtverwaltung/Stadtwerke) gesichert. In südlicher Fortsetzung der Verwaltungsstandorte am Albersloher Weg setzen sich die Kerngebiete in der Planung bis zum DEK fort.

Gegenüber den bisherigen Bebauungsplänen erfolgen darüber hinaus Veränderungen in der Festsetzung der Verkehrsflächen, insbesondere die Planung der Theodor-Scheiwe-Straße als öffentliche Verkehrsfläche, der geplante Durchstich in Richtung ‚Stadthafen II‘ sowie die Schaffung von für Radfahrer und Fußgänger vorbehaltenen Flächen südlich des Stadthafens und an der Einmündung des Hafens zum DEK.

8.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Für die Beurteilung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen sind neben den sich unmittelbar aus dem Baugesetzbuch ergebenden Umweltschutzziele insbesondere folgende fachgesetzliche Ziele und Vorgabe des Umweltschutzes zu berücksichtigen.

Tabelle 3: Schutzgüter / Ziele

Schutzgut	fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes
Menschen / Gesundheit	<ul style="list-style-type: none"> - Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 50 BImSchG) - TA-Lärm - Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) - DIN 18005-1, Beiblatt 1, DIN 4109, Juli 2016 (technische Regelwerke) - DIN 45691 „Geräuschkontingentierung“ - Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) - Störfall-Verordnung (12. BImSchV)
Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt	<ul style="list-style-type: none"> - Bundesnaturschutzgesetz i.V.m. FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) im Hinblick auf streng geschützte Arten - Bundesnaturschutzgesetz (Eingriffsregelung i.V.m. den Regelungen des BauGB)
Boden	<ul style="list-style-type: none"> - Bundes-/ Landesbodenschutzgesetz

Schutzgut	fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> - Wasserhaushaltsgesetz - Landeswassergesetz
Klima / Luft	<ul style="list-style-type: none"> - Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 50 BImSchG) - 39. BImSchV
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> - Bundesnaturschutzgesetz (Eingriffsregelung i.V.m. den Regelungen des BauGB)
Kulturelles Erbe	<ul style="list-style-type: none"> - Denkmalschutzgesetz NRW

Die Art und Weise, wie die fachgesetzlichen Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt werden, wird jeweils bei den einzelnen Schutzgütern dargestellt.

Der fortgeschriebene Regionalplan – Teilabschnitt Münsterland – stellt den Änderungsbereich vollständig als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) bzw. als Wasserstraße (DEK) dar. Der Flächennutzungsplan wird im Zuge der 42. Änderung des wirksamen FNP geändert und mit der Zielsetzung des Bebauungsplanes harmonisiert.

Der Lärmaktionsplan Münster sowie der Luftreinhalteplan Münster weisen für das Plangebiet keine maßnahmenbezogene Relevanz auf.

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes der Stadt Münster. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt nicht innerhalb eines Wasserschutzgebietes oder eines Überschwemmungsgebietes.

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (Fauna-Flora-Habitat (FFH)–Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete) sind durch die Planung nicht berührt.

8.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

8.4.1 Mensch

Bestand

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Stadtbezirke Münster-Mitte und Münster-Südost, die durch den DEK getrennt werden. Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Wohngebiete. Das nächstgelegene Wohngebiet befindet sich südlich der B 51 im Abstand von ca. 150 m zum Plangebiet. Für die öffentliche Erholungsnutzung ist bislang vorwiegend das südliche Kanalufer bedeutsam. Für die Hafensüdseite liegen Planungen vor, entsprechend der Zielsetzung des Masterplans Hafen, einen nutzbaren und begehbaren öffentlichen Raum zu entwickeln, um den Naherholungsraum im Quartier zu vergrößern und zu verbessern.

Das Plangebiet wird bereits heute durch Immissionen belastet, die zum einen aus Emissionen des Gebietes selber, zum anderen auf von außen auf das Gebiet einwirkende Faktoren, insbesondere Verkehrslärm beruhen. Die vorwiegend gewerbliche Nutzung bzw. Büronutzung weist diesbezüglich jedoch keine erhöhte Empfindlichkeit auf.

Mit der Firma Lehnkering befanden sich lange zwei Gefahrstofflager, die unter den Geltungsbereich der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) fallen, im Bereich des Plangebiets. Die Firma Lehnkering befindet sich jedoch aktuell nicht mehr an diesem Standort.

Im Plangebiet sind keine geruchsemitterenden Betriebe bekannt.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Erholungsnutzung/Grünordnung

Durch die Festsetzung von öffentlichen Fußgängerbereichen am Stadthafen werden die Voraussetzungen zur Umsetzung der Neugestaltung an der Hafensüdseite geschaffen. Die Maßnahme wird zu einer wesentlichen Aufwertung für die Erholungsnutzung im Hafengebiet beitragen.

Der für die Erholung bedeutsame Kanalseitenweg wird gemäß Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Dortmund-Ems-Kanal gesichert und ist im Bebauungsplan entsprechend nachrichtlich übernommen.

Durch grünordnerische Festsetzungen zur Begrünung von Grundstücken bzw. Stellplatzanlagen wird eine der intensiven Nutzung des Gebietes und der einzelnen Baugebiete angemessene Begrünung erzielt.

Immissionsschutz

Die Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und die menschliche Gesundheit durch Lärmimmissionen beruhen auf dem Immissionsschutzgutachten des Büros Uppenkamp und Partner (2018):

Gewerbelärm

Die gewünschte Neuordnung des Plangebietes erfolgt unter Berücksichtigung der bestehenden umgebenden Wohnnutzung und der geplanten Wohn- und Mischnutzung nördlich des ‚Stadthafens I‘. Durch eine Nutzungssteuerung in Bezug auf die Lärmemissionen der Betriebe in den Gewerbegebieten GE 1-GE 3 und dem Sondergebiet Heizkraftwerk soll mit dem vorliegenden Bebauungsplan ein verträgliches Miteinander der Nutzungen erzielt werden. Die Planung setzt hierzu Emissionskontingente für Teilflächen des Bebauungsplanes fest (vgl. Beiplan zum Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I).

Die Festsetzung der Lärmemissionskontingente (LEK) erfolgt auf der Grundlage der DIN 45691. Ausgangsbasis für die Festlegung der Emissionskontingente waren die sensiblen Nutzungen in der Umgebung des Gewerbegebiets. Die maßgeblichen Immissionsorte befinden sich einerseits nördlich des Plangebiets als bestehende Nutzungen IP 1a (Hafenweg 6), IP 5a (Bernhard-Ernst-Str. 21), IP 1b (Hafenweg 24), IP 5b (Dortmunder Str. 47) und IP 5c (Hafenweg 15) sowie als geplante Nutzungen IP 2a-b (MI-Nutzung OSMO-Areal) und IP 3a-b sowie IP 4a-c (Urbanes Gebiet). Auch im Osten des Plangebietes (IP 6 Lütkenbecker Weg 2) und in der weiter östlich gelegenen Kleingartenanlage (IP_Z1/Z2) sowie südlich des Plangebietes (IP 7 Köhlweg 37; IP 8 Nieberdingstraße 11) finden sich repräsentative Immissionsorte, die für die Herausarbeitung von Emissionskontingenten betrachtet wurden. Innerhalb des Plangebietes waren zudem die Immissionspunkte IP9/IP10 (Stadthaus 3) zu berücksichtigen.

Bewertungsgrundlage für die Immissionsorte ist die TA-Lärm, die für unterschiedliche Gebietsnutzungen die zulässigen Immissionsrichtwerte festlegt:

Tabelle 4: Gebietsnutzung / Immissionsrichtwerte

Maßgebliche Gebietsnutzung	Immissionsrichtwerte gemäß TA-Lärm in dB(A)	
	Beurteilungszeitraum Tag	Beurteilungszeitraum Nacht
Allgemeines Wohngebiet (WA)	55	40
Mischgebiet (MI), Kerngebiet (MK)	60	45
Urbanes Gebiet (MU)	63	45
Gewerbegebiet (GE)	65	50

Mit Blick auf die Ziele des Masterplans geht das Immissionsschutzgutachten realistisch davon aus, dass im Rahmen der künftigen Ausweisung des auf dem OSMO-Gelände geplanten hochverdichteten Nutzungsgemischten neuen Stadtquartiers mit Wohnnutzungen von einem Urbanen Gebiet im Sinne der BauNVO (MU) und der TA-Lärm ausgegangen werden kann.

Für die zu berücksichtigenden Kleingärten sowie das Kerngebiet (Stadthaus 3) sind lediglich die Tagwerte von 60 dB(A) zu berücksichtigen.

Die räumliche Gliederung der Emissionen im Rahmen der Kontingentierung berücksichtigt – nach Identifizierung der einschlägigen Immissionspunkte (IP) und deren lärmtechnischer Vorbelastung – sowohl bestehende Nutzungen, konkrete Ansiedlungs- bzw. Erweiterungsplanungen und bietet gleichzeitig noch eine Angebotsplanung für noch nicht ausgenutzte Grundstücke im Gewerbegebiet. Emissionen in Form von zu berücksichtigenden Vorbelastungen aus dem Umfeld des Plangebietes sind nach den gutachterlichen Untersuchungen nicht gegeben.

Daraus ergeben sich für die Festsetzungen die im Bebauungsplan aufgezeigten Emissionskontingente (LEK) nach DIN 45691 für die einzelnen Teilflächen (vgl. Beiplan zum Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I – Emissionskontingente). Diese dargestellten Werte (LEK) dürfen weder in der Tageszeit (06.00-22.00 Uhr) noch in der Nachtzeit (22.00-6.00 Uhr) überschritten werden.

Aus der gutachterlichen Berechnung ergibt sich, dass unter Berücksichtigung der festgesetzten Emissionskontingente, die auf die als Planungsziel festgelegte Variante 2 abstellen, die oben genannten Immissionsrichtwerte an fast allen Immissionsorten eingehalten werden können. Geringfügige Überschreitungen ergeben sich lediglich an zwei Punkten: zum einen wird der zulässige Richtwert am IP07 tags um 0,4 dB(A) und nachts um 0,6 dB(A), sowie am IP02a nachts um 1,0 dB(A) überschritten.

Verkehrslärm (DIN 18005)

Hinsichtlich des Verkehrslärms sind die auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen durch den Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr zu berücksichtigen. Die Beurteilung richtet sich nach der DIN 18005. Grundlage für die Ermittlung der Schallemissionen sind hinsichtlich des Straßenverkehrs die Verkehrsprognosen für den Prognosehorizont 2030. Für den Schiffsverkehr wurde als Vergleichsjahr das Jahr 2014 herangezogen. Hinsichtlich des Bahnverkehrs wurde als Prognosehorizont das Jahr 2025 herangezogen.

Die für das Plangebiet maßgeblichen schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 werden mit Blick auf die im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen insbesondere durch den

Verkehr im Nahbereich des Albersloher Weges und der B 51 überschritten. Hier treten Lärmimmissionen auf, die tags Schallpegel von 70-75 dB(A) erreichen können.

Tabelle 5: Gebietsnutzung / Schalltechnische Orientierungswerte

Maßgebliche Gebietsnutzung innerhalb des Bebauungsplans	Schalltechnische Orientierungswerte gemäß DIN 18005 -Verkehrslärm-	
	Beurteilungszeitraum Tag	Beurteilungszeitraum Nacht
Gewerbegebiet (GE), Kerngebiet (MK)	65	55
Sondergebiete (SO), soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart ¹	45-65	35-65

Einer Überschreitung der Orientierungswerte ist vorrangig durch aktiven Lärmschutz zu begegnen. In vorhandenen Gemengelage wie im vorliegenden Bebauungsplan ist dies jedoch häufig nicht umsetzbar, sodass aus städtebaulichen Gründen auf aktiven Lärmschutz verzichtet wird. Der Bebauungsplan stellt daher auf passiven Lärmschutz ab. Hierzu enthält der Bebauungsplan Festsetzungen von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109.

Durch die Festsetzung von Lärmpegelbereichen bis zur Klasse VI werden gesunde Arbeitsverhältnisse gesichert. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sowie sonstige Wohnungen sind gemäß den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans unzulässig.

Straßenverkehrslärm (16. BImSchV)

Für den geplanten Straßenneubau zwischen Theodor-Scheiwe-Straße und Lütkenbecker Weg sowie die Verlängerung des Hafengrenzweges kommt die Verkehrslärmschutzrichtlinie (16. BImSchV) zur Anwendung. Die maßgebenden Verkehrsmengen für den Neubau werden mit 2.500 bzw. 2.100 DTV [Kfz/24h] angenommen. Als Immissionsorte wurden die nächstgelegenen Baugrenzen herangezogen.

An den maßgeblichen Immissionsorten liegen nahezu alle Beurteilungspegel unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (GE: 69/59 dB(A) tags/nachts; MK: 64/54 dB(A) tags/nachts). Lediglich in dem geplanten Kerngebiet am Hafengrenzweg kommt es zu rechnerischen Überschreitungen des Nachtwertes. Da keine schutzbedürftigen Nutzungen zur Nachtzeit zugelassen sind, entsteht jedoch kein Anspruch auf Lärmschutz.

Geruchsbelastungen

Im Plangebiet sind keine geruchsemitterenden Betriebe bekannt. Entsprechende Regelungen zu erforderlichen Abstandsflächen sind entsprechend aus der bestehenden Nutzung nicht abzuleiten. Zukünftige Ansiedlungen sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens daraufhin zu überprüfen, inwieweit sie an den jeweils nächstgelegenen Immissionsorten die erforderlichen

¹ Die SO-Gebiete im Plangebiet umfassen Bau- und Gartenmärkte bzw. Baustoffhandel, die mit einer gewerblichen Nutzung vergleichbar sind.

Abstände bzw. zulässige Geruchsbelastungen einhalten. Regelungen im Bebauungsplan sind hierfür jedoch nicht erforderlich.

Störfallbetriebe

Im Rahmen des Bebauungsplans sind nach der Auslagerung der Fa. Lehnkering in den Hansa-BusinessPark im Süden Münsters keine Betriebe mehr zu berücksichtigen, die in den Geltungsbereich der 12. BImSchV fallen.

Luftbelastungen

vgl. Kapitel 8.4.5 Klima/Luft

8.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

Bestand

Das Plangebiet wird durch gewerblich-industrielle Nutzung geprägt. Damit verbunden sind einerseits großflächig versiegelte Verkehrsflächen und Betriebsgelände. Andererseits finden sich an verschiedenen Stellen z.T. großflächige Brachflächen, die unterschiedliche Sukzessionsstadien aufweisen. Vor allem zwischen B 51 und Lütkenbecker Weg, aber auch zwischen Hafengrenzweg und Albersloher Weg finden sich unterschiedlich stark mit Pioniergehölzen bewachsene Ruderalflächen.

Am östlichen Rand des Plangebietes verläuft der im Jahr 2000 naturnah ausgebaute Vische-ringgraben, der beidseits von einem dichten Gehölzstreifen begleitet wird.

Naturschutzrechtlich ausgewiesene Schutzgebiete oder -objekte sind im Plangebiet und im näheren Umfeld nicht vorhanden. Das nächste Europäische Schutzgebiet ist das FFH-Gebiet DE-4012-301 Wolbecker Tiergarten in mehr als 6 km Entfernung.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Durch Veränderungen der Nutzungsstrukturen sowie durch bislang noch nicht ausgenutzte Bauflächen innerhalb der bisherigen Bebauungspläne Nr. 348 und 401 haben sich innerhalb des Plangebietes verschiedene Brachenstadien entwickelt, die als Lebensräume für Tiere und Pflanzen Bedeutung erlangt haben. Bei einer vollständigen Ausnutzung der Baufelder ist von einem vollständigen Verlust der genannten Brachflächen auszugehen. Die Lebensräume für Flora und Fauna gehen entsprechend verloren.

Gebiete von gemeinschaftlicher europäischer Bedeutung (FFH-Gebiete) oder Europäische Vogelschutzgebiete sowie sonstige geschützte Teile von Natur und Landschaft werden nicht tangiert.

Eingriffe in Natur und Landschaft

Nach § 1a Abs. 3 BauGB sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz) 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 diesbezüglich das bestehende Planungsrecht der überplanten Bebauungspläne.

Eine vergleichende Bewertung des bestehenden Planungsrechtes mit dem Entwurf des Bebauungsplanes hat ergeben, dass mit der vorgesehenen Aufstellung des Teilbebauungsplanes kei-

ne zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft einhergehen. Entsprechend sind keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Durch die Festsetzung einer Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft wird das in diesem Gebiet vorhandene Gewässer ‚Vischeringgraben‘ mit seinen Gewässerrandflächen dauerhaft erhalten und gepflegt.

Artenschutzprüfung

Die Artenschutzprüfung erfolgt auf der Grundlage der gemeinsamen Handlungsempfehlungen des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW vom 22.12.2010.

Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten grundsätzlich für alle europäisch geschützten Arten. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) hat für Nordrhein-Westfalen eine naturschutzfachlich begründete Auswahl derjenigen „planungsrelevanten Arten“ getroffen, die im Rahmen einer Artenschutzprüfung (ASP) im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind.

Als potenziell relevante Artengruppen sind Fledermäuse und Vögel zu betrachten. Sonstige Artengruppen kommen aufgrund der Biotopausstattung nicht in Betracht.

Vögel

Im Rahmen der Artenschutzprüfung erfolgte die Erfassung der Brutvögel durch SCHWARTZE 2015 in insgesamt sechs Durchgängen. Es wurden insgesamt 33 überwiegend häufige und ungefährdete Brutvogelarten und Nahrungsgäste nachgewiesen. Von den planungsrelevanten Arten wurden lediglich Turmfalke und Waldkauz dokumentiert. Der Turmfalke brütete an dem Gebäude der Stadtwerke und wurde einmal nahrungssuchend in den Brachflächen nördlich der B 51 festgestellt. Ein revieranzeigender Waldkauz befand sich in den uferbegleitenden Gehölzen des Vischeringgraben.

Im Zuge der Kartierung der Kiebitzpopulation im Stadtgebiet von Münster durch den NABU wurden erstmals 2016 und 2017 brütende Kiebitze im Plangebiet vorgefunden. Darüber hinaus wurde ein Austernfischer am DEK auf dem Durchzug festgestellt.

Tabelle 6: Auswirkungen auf planungsrelevante Vogelarten im Plangebiet

Art	Auswirkung der Planung
Turmfalke	Eine konkrete Gefährdung des Brutplatzes ist derzeit nicht erkennbar. Der Turmfalke nutzt Teile des Geltungsbereiches des Bebauungsplans (Brachflächen) als Teil seines Nahrungsraumes. Mit zunehmender Bebauung des Gewerbegebietes und dem Verlust von Brachflächen wird das Nahrungshabitat längerfristig für den Turmfalken verschlechtert. Aufgrund der Reviergröße ² (mindestens 1,5-2,5 km ²) führt die Inanspruchnahme und Abwertung von Teilen des Nahrungshabitats jedoch nicht zu erheblichen Störungen für den Turmfalken. Eine Aufgabe des Brutplatzes ist nicht zu erwarten. Tötungsrisiken durch das Vorhaben können ausgeschlossen werden.

² Reviergrößen gemäß

<http://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/de/arten/gruppe/voegel/liste>

Art	Auswirkung der Planung
Waldkauz	<p>Ein konkreter Brutplatz konnte nicht ermittelt werden. Der Ruf des Männchens erfolgte aus dem Gehölzbestand am Vischeringgraben, der im Rahmen der Planung unverändert erhalten bleibt. Da neben Altholzbeständen auch Gebäude vom Waldkauz teilweise zur Brut angenommen werden, sind zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Konflikten im Rahmen von Abbruchgenehmigungen detaillierte Prüfungen der in Frage kommenden Gebäude vorzunehmen. Eine potenzielle Gefährdung des Brutplatzes ist somit vermeidbar. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.</p> <p>Der Waldkauz nutzt vermutlich Teile des Geltungsbereiches des Bebauungsplans (Brachflächen) als Teil seines Nahrungsraumes. Mit zunehmender Bebauung des Gewerbegebietes und dem Verlust von Brachflächen wird das Nahrungshabitat längerfristig für den Waldkauz verschlechtert. Aufgrund der Reviergröße² (25-80 ha) führt die Inanspruchnahme und Abwertung von Teilen des Nahrungshabitats jedoch nicht zu erheblichen Störungen für den Waldkauz. Tötungsrisiken durch das Vorhaben können ausgeschlossen werden.</p>
Kiebitz	<p>Vermutlich durch Umstellung der Pflege erfolgt seit 2016 eine Kiebitzbrut im Plangebiet. In Verbindung mit den festgesetzten Baugrenzen gehen die Brutflächen mittelbar verloren. Der Erhaltungszustand des Kiebitzes in NRW wird als unzureichend mit fallender Tendenz bewertet, sodass der Verlust der Brutplätze als erheblich zu werten ist und den Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 auslöst.</p> <p>Sofern auch zukünftig dort Kiebitze brüten, sind zur Vermeidung des o.g. Verbotstatbestandes CEF-Maßnahmen (Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) erforderlich. Diese werden im Rahmen des „Handlungskonzeptes Kiebitzschutz-Münster“ umgesetzt. Dieses sieht u.a. vor, auf einer städtischen Fläche im Bereich des Vogelschutzgebietes Rieselfelder Münster (Gemarkung Sankt Mauritz, Flur 21, Flurstück 479) neue Lebensräume für den Kiebitz z.B. durch die Neuanlage von Grünland und die Anlage von Blänken zu entwickeln.</p>

Durch die geplanten Maßnahmen können die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden werden. Die Vollzugsfähigkeit des Bebauungsplanes ist damit sichergestellt. Die Durchführung der Maßnahmen erfolgt im Kontext mit der konkreten Realisierung eines Bauvorhabens im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist dabei ggf. künftig noch einem Monitoring zu unterziehen.

Fledermäuse

Für den vorherrschenden Messtischblattquadranten (Q4011.4) sind mit Bezug auf die vorhandenen Lebensraumstrukturen folgende Fledermausarten potenziell im Gebiet anzutreffen: Breitflügelfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Großabendsegler, Rauhauffledermaus und Zwergfledermaus (FIS LANUV). Hinsichtlich der vorkommenden Fledermäuse ist bei den im Gebiet vorhandenen Habitatstrukturen vorrangig von einer Planungsrelevanz hinsichtlich möglicher Nahrungshabitats auszugehen. Die Inanspruchnahme von Teilen des Nahrungshabitats durch das Vorhaben bzw. die Abwertung von Teilen des Nahrungshabitats führen nicht zu erheblichen Störungen für die genannten Arten.

Grundsätzlich ist nicht auszuschließen, dass die gewerbliche Gebäudesubstanz auch Ruhestätten für die genannten Arten enthält. Im Rahmen der Realisierung des Bebauungsplans kann es zu einem Abriss von Bestandsgebäuden im Plangebiet kommen. In diesem Zusammenhang gehen potenziell Quartiersmöglichkeiten in Spaltenstrukturen für Gebäude bewohnende Fle-

dermausarten verloren. Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Konflikten ist im Rahmen von Abbruchgenehmigungen eine detaillierte Prüfung der entsprechenden Gebäude vorzunehmen. Von einer Kartierung kann daher auf der Ebene des Bebauungsplanes abgesehen werden.

Der potenzielle Verlust einzelner Individuen trotz geeigneter Vermeidungsmaßnahmen geht nicht über das allgemeine Lebensrisiko hinaus und führt nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen.

Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

8.4.3 Boden

Bestand

Im Plangebiet ist durch die gewerbliche Vornutzung weitgehend von einer anthropogenen Überformung der natürlicherweise vorkommenden Böden auszugehen. Im Bereich der Brache nördlich der B 51, die zuvor als Kleingartenanlage genutzt wurde, ist noch mit naturnäheren Bodenverhältnissen zu rechnen. Aufgrund der natürlich anstehenden Pseudogleye ist überwiegend von staunassen Bodenverhältnissen im Plangebiet auszugehen.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Teilbebauungsplanes befinden sich nach Angabe der Unteren Bodenschutzbehörde folgende Altlasten-/ Verdachtsflächen sowie Historische Altstandorte:

Tabelle 7: Altlast-/ Verdachtsflächen

Altlast-/ Verdachtsfläche	Art	Bewertung
183, Am Mittelhafen 3	ehem. Betriebs- tankstelle	Verunreinigungen wurden festgestellt und saniert, ggfs. sind Restbelastungen verblieben
168, Albersloher Weg 27-29	ehem. Elektrizitäts- werk	Fläche wurde durch Neubebauung saniert
327, Am Mittelhafen 10	Altablagerung	Verunreinigungen wurden festgestellt, aufgrund der Versiegelung derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
233, Am Mittelhafen 14/18	ehem. Betankung / Altablagerung	Vollständig saniert, Kennzeichnung ist nicht mehr erforderlich
323, Am Mittelhafen 14-24	ehem. Betankung und Altablagerung	Verunreinigungen wurden festgestellt und saniert, Restbelastungen sind verblieben
286, Am Mittelhafen 46/56	ehem. Mineralöl- handel	Verunreinigungen wurden nicht festgestellt, Karteimäßige Überwachung
32, Am Mittelhafen 56a	ehem. Betankung	Derzeit Sanierung
292, Am Mittelhafen 70/74	ehem. Mineralöl- handel	Verunreinigungen wurden festgestellt, weitere Maßnahmen sind erforderlich
273, Am Mittelhafen	ehem. Betankung und Altablagerung	Verunreinigungen wurden festgestellt, Sanierungen sind erfolgt, derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
236, Am Mittelhafen 29	ehem. Teerbau	Verunreinigungen wurden festgestellt und tlw. saniert, weitere Maßnahmen sind noch erforderlich

Altlast-/ Verdachtsfläche	Art	Bewertung
272, Am Mittelhafen 37/39	ehem. Betankung	geringe Verunreinigungen wurden festgestellt, keine weiteren Maßnahmen erforderlich
234, Am Mittelhafen 51-57	ehem. Betankung	Kontaminationen wurden saniert, keine weiteren Maßnahmen erforderlich
10027, Hafengrenzweg 27	Tanklager	Saniert, geringe Restbelastungen
10008, Hafengrenzweg 25	Tanklager	Saniert, geringe Restbelastungen
10051, Straßenbereich Kiesekamps Mühle		Verunreinigungen wurden festgestellt, Grundwasserüberwachung ist erforderlich
312, Hafengrenzweg 21	ehem. Tanklager	Verunreinigungen wurden festgestellt, teilsaniert, weitere Sanierungen sind erforderlich
10036, Hafengrenzweg 11-17		Verunreinigungen wurden festgestellt, aufgrund der Nutzung derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
279, Hafengrenzweg 3-9	ehem. Metallverarbeitung	Verunreinigungen wurden festgestellt, aufgrund der Nutzung derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
281, Hafengrenzweg 1	ehem. Werkstatt	Verunreinigungen wurden festgestellt, aufgrund der Nutzung derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
176, Albersloher Weg 45/47	ehem. Tanklager	Verunreinigungen wurden festgestellt, weitere Maßnahmen sind erforderlich
218, Albersloher Weg 39b	ehem. Werkstatt	Verunreinigungen wurden festgestellt, Sanierungen sind erfolgt, keine weiteren Maßnahmen erforderlich
274, Albersloher Weg 43	ehem. Tankstelle mit Werkstatt	Verunreinigungen wurden festgestellt, Sanierungen sind erfolgt, keine weiteren Maßnahmen erforderlich
33, Hafengrenzweg 8	ehem. Tankstelle	Saniert, geringe Restbelastungen
326, Hafengrenzweg 12	Altablagerung	Verunreinigungen wurden festgestellt, aufgrund der Nutzung derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
10058, Hafengrenzweg	Ölschaden	Verunreinigungen wurden festgestellt, weitere Maßnahmen sind erforderlich
24, Theodor-Scheiwe-Straße	Altablagerung	Fläche wurde gelöscht, Kennzeichnung ist nicht mehr erforderlich

Tabelle 8: Historische Altstandorte

Historischer Altstandort	Branche
2322, Am Mittelhafen 63, 67	IX74MI: chemische Industrie vom 05.06.68 - 31.12.74
2444, Am Mittelhafen 58-68	I83DER: Mineralöl-, Brennstoffhandel bis 1980
2684, Am Mittelhafen 30, 36	XXIII82RIE: Transport, Spedition vom 05.11.80 - 31.10.82
3548, Am Mittelhafen 25,27	XXVII85MA: Kunststoffverarbeitung vom 24.02.71 - 31.12.85
	XXVIII55MO: Baumaterialien, -industrie vom 17.1.50 - 1955/56
3550, Am Mittelhafen 57	XXX68NI: Holzverarbeitung, Handwerk vom 18.02.36 - 30.09.68

Historischer Altstandort	Branche
3908, Albersloher Weg 41	XXVI58WO: Schlosserei vom 07.05.28 - 30.09.58
	XXX68NI: Holzverarbeitung, Handwerk vom 18.02.36 - 30.09.68
	XXXVII64ST: Huf- und Wagenschmiede vom 17.07.46 - 01.06.64
8000, Albersloher Weg 95	XII74GE: Lager, allgemein vom 16.9.63 - 30.06.74
	XVIII70TI: Fahrzeug-, Kühlerbau bis 1971
	XXII65RE: Herstellung und Vertrieb von Wand- und Bodenbelag vom 16.06.56 - 31.12.64

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Gemäß § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend 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 zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Diese Grundsätze sind in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

Die für eine bauliche Entwicklung vorgesehenen Flächen betreffen ausschließlich Gebiete, für die bereits eine bauliche Nutzung aufgrund des bestehenden Planungsrechtes 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. Die festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 entspricht dem für Gewerbeflächen und vergleichbare Nutzung geltendem Rahmen.

Nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB sollen im Bebauungsplan Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet werden. Der vorliegende Entwurf des Bebauungsplans hat diese nach den Angaben der Unteren Bodenschutzbehörde im Plan gekennzeichnet. Flächen, deren umweltgefährdende Belastung zwischenzeitlich saniert wurde, sind im Plan nicht mehr verzeichnet.

8.4.4 Wasser

Bestand

Oberflächengewässer

Am östlichen Rand des Plangebietes verläuft der Vischeringgraben (Gew.-Nr. 3292000.1), der in südöstliche Richtung entwässert. Das Gewässer wurde im Jahr 2000 zwischen B 51 und DEK vollständig verlegt und naturnah ausgebaut. Im Bereich des Vereinshauses für den Wassersport fließt das Nebengewässer 329222 in den Vischeringgraben.

Der Bebauungsplan wird zentral vom Dortmund-Ems-Kanal gequert. Entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des DEK erfolgt in den kommenden Jahren eine Verbreiterung des Querschnittes.

Grundwasser

Bei der im Plangebiet anzutreffenden hydrogeologischen Einheit handelt es sich um einen in Ost-West-Richtung verlaufenden Bereich mit überwiegend Löß an der Oberfläche. Dieser überdeckt die darunter anstehenden Schichten aus Geschiebemergel und/oder Mergelstein.

Oberflächennah anstehendes Grundwasser ist im Verlauf des (ehemaligen) Gewässerbettes des Vischeringgrabens in Tiefen von 80-130 cm unter Flur zu erwarten (vgl. Umweltkataster Münster).

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Die Entwässerung des Gebietes erfolgt über ein Trennsystem. Das Schmutzwasser wird der Hauptkläranlage zugeleitet. Das städtische Regenwasserkanalnetz mündet in die Regenwasserbehandlungs- und Regenrückhalteanlage am Gasometer östlich der B 51. Die Stadt Münster wurde für Teilflächen auf der DEK-Ostseite von der Regenwasserbeseitigungspflicht durch die Bezirksregierung befreit.

Die Baugrenzen der geplanten Bebauung halten im Bereich der Gemeinbedarfsfläche am Vischeringgraben den von der Unteren Wasserbehörde eingeforderten Abstand von 3,0 m zur Böschungsoberkante des Gewässers ein. Maßgebliche Auswirkungen auf das Gewässersystem sind durch die der Planung nicht erkennbar.

Hinsichtlich des Ausbaus des Dortmund-Ems-Kanals greift der Bebauungsplan die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens auf.

Durch den vorhandenen bzw. planungsrechtlich zulässigen, hohen Versiegelungsgrad ist die Grundwasserneubildung im Gebiet gering ausgeprägt. Durch die vorwiegend gewerbliche Nutzung ist das Versickerungspotenzial deutlich eingeschränkt.

8.4.5 Klima / Luft

Bestand

Klima

Das Plangebiet stellt gemäß den Darstellungen des Klimaanpassungskonzeptes der Stadt Münster insbesondere nördlich des DEK durch die innerstädtische Lage und den hohen Versiegelungsgrad eines der thermisch am stärksten belasteten Gebiete in Münster dar. Die Temperaturen liegen hier im Durchschnitt um bis zu 2,5 K höher als im Freiland. Die Prognose für 2030 zeigt diesbezüglich eine Verfestigung der Situation.

Die Freiflächen zwischen der Straße ‚Kiesekamps Mühle‘ und B 51 werden in der Stadtklimaanalyse Münster (Kiese 1992) als klimaökologischer Ausgleichsraum für versiegelte Areale im Grünflächenring dargestellt. Bereits mit Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 348 wurde 1993 eine vollständige gewerbliche Überplanung dieser Freiflächen beschlossen, jedoch in weiten Teilen noch nicht umgesetzt.

Das Klimaanpassungskonzept der Stadt Münster stellt Teile des Plangebietes als im Starkregenfall (Modellregen: Blockregen von 90 l/m² über 60 Minuten) potenziell überflutete Verkehrs- bzw. Siedlungsflächen dar.

Lufthygiene

Im Zuge der Genehmigung des Heizkraftwerkes (GuD-Anlage) der Stadtwerke Münster GmbH wurden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung die Auswirkungen der Immissionen auf das Umfeld der Anlage untersucht (Bezirksregierung Münster 2003). Danach konnten die Immissionsbeiträge des Heizkraftwerkes für die Komponenten NO₂ und Schwebstaub sowie nach dem 01.01.2008 auch für SO₂ im Sinne der TA-Luft auf einen irrelevanten Beitrag (< 3 %) begrenzt werden.

Im Hinblick auf den Klimaschutz wurden durch den Betrieb der GuD-Anlage die CO₂-Emissionen gegenüber der Vorgängeranlage deutlich reduziert.

Die Feinstaubbelastung entlang den umgebenden Straßen (Albersloher Weg / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / B 51) liegt unter 28 µg/m³ im Jahresmittel. Auch die Belastungen mit Stickstoffdioxid liegen an den genannten Straßen zumeist unter 28 µg/m³ im Jahresmittel (Umweltkataster Münster). Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden deutlich unterschritten.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Klima

Gemäß § 1a Abs. 5 BauGB soll den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden. Dieser Grundsatz ist in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 BauGB zu berücksichtigen.

Die Planung führt hinsichtlich der Auswirkungen auf das Lokalklima zu keinen Verschlechterungen gegenüber den bislang geltenden Bebauungsplänen. Die Planung sieht darüber hinaus keine spezifischen Maßnahmen vor, die der vorhandenen und künftigen thermischen Belastung entgegenwirken. Sonstige Maßnahmen, die den Folgen des Klimawandels entgegenwirken sollen, sind innerhalb des Gewerbegebietes nicht vorgesehen.

Lufthygiene

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft entfallen gegenüber den bisher geltenden Bebauungsplänen die Festsetzungen von Abstandsklassen. Bei der Ansiedlung bzw. Erweiterung von Schadstoff emittierenden Betrieben ist daher im jeweiligen Genehmigungsverfahren zu prüfen, ob Beeinträchtigungen empfindlicher Nutzungen entstehen können und wie diese Immissionen zu vermeiden sind.

8.4.6 Landschaft

Bestand

Die Grünordnung Münster weist östlich des Plangebietes, südlich des DEK den Grünzug Lütkenbeck-Loddenbach aus. Der DEK ist als systemüberlagernder Grünzug dargestellt.

Der Siedlungsraum ist in weiten Teilen durch eine gewerblich-industrielle Nutzung geprägt. Durch den Gehölzstreifen entlang des Vischeringgrabens wird das Plangebiet zum Erholungsraum um Haus Lütkenbeck gut abgeschirmt. Eine landschaftsgerechte Einbindung ist auch zur B 51 durch einen straßenbegleitenden Gehölzstreifen gegeben. Westlich angrenzend an das Plangebiet findet sich entlang des Albersloher Weges eine durchgehende Baumbepflanzung. Innerhalb des Gebietes sind keine Straßenbaumpflanzungen anzutreffen.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Durch die Planung ergeben sich gegenüber den bislang geltenden Bebauungsplänen keine erheblichen Veränderungen. Auf Pflanzgeboten basierende, bereits umgesetzte Baumanpflanzungen im öffentlichen Raum werden nicht erneut festgesetzt. Ihr Bestand ist durch die öffentliche Nutzung gesichert.

Neue Standorte für Baumanpflanzungen kommen durch die bereits verfestigte Struktur des Gewerbegebietes nur im Bereich der Neuplanungen einer Straße am Hafengrenzweg in Betracht.

Durch ergänzende grünordnerische Festsetzungen wird ein den Nutzungszielen im Gewerbegebiet entsprechendes Mindestmaß an Begrünung gewährleistet:

Textliche Festsetzung Nr. 1.28:

In den als Kerngebiet MK, als Sondergebiet SO Baumarkt und in den als Gewerbegebiet GE 1-GE 3 festgesetzten Baugebieten sind mindestens 10 % der Grundstücksfläche ebenerdig dauerhaft zu begrünen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).

Textliche Festsetzung Nr. 1.29:

In allen Baugebieten ist je angefangene 5 ebenerdige Stellplätze ein standortgerechter, hochstämmiger, mittelkroniger Laubbaum mit einer Vegetationsfläche von 2,5 x 2,5 m zu pflanzen und mit Ersatzverpflichtung dauerhaft zu unterhalten (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).

8.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestand

Bodendenkmäler sind im Plangebiet nicht bekannt. Mit dem Rhenus- und dem Flechtheimspeicher sind zwei Baudenkmäler im Plangebiet vorhanden. Darüber hinaus befinden sich als kulturelle Zeugnisse erhaltenswerte Einzelanlagen/Gebäude und hafentypische Objekte im Geltungsbereich.

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

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Die im Plan befindlichen Baudenkmäler sind im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen worden. Ergänzend sind auch die erhaltenswerte Einzelanlagen/Gebäude und hafentypische Objekte nachrichtlich dargestellt.

Im Rahmen der Hinweise zum Bebauungsplan wird auf den erforderlichen Umgang bei möglichen zukünftigen Fundstellen von Bodendenkmälern verwiesen. Zudem erfolgt ein Hinweis auf die notwendige Benehmensherstellung nach § 9 DSchG NRW bei der Veränderung an oder in der Umgebung von Denkmälern.

Auswirkungen auf vorhandene Schutzgüter sind nicht absehbar. Maßgebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nicht erkennbar.

8.4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter

Die zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlicher Intensität. Hierbei treten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern auf, auf die bei Bedarf im Bereich der jeweiligen Schutzgüter hingewiesen wird.

Eine erhebliche Verstärkung der Umweltauswirkungen durch sich negativ verstärkende Wechselwirkungen sind im Plangebiet nicht zu erwarten.

8.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

Ein Verzicht auf die Planung hätte zur Folge, dass die bestehenden Festsetzungen der Bebauungspläne Nr. 348 und 401 ihre Gültigkeit behielten. Zentrale Bausteine der im Masterplan Hafen festgelegten Ziele könnten damit nicht umgesetzt werden. Dem laufenden Strukturwandel im Hafenumfeld könnte somit nicht im gewünschten Maße Rechnung getragen werden. Die wichtige städtebaulich und strukturell sinnvolle Aufwertung und die ebenfalls i.S. der Innenentwicklung gebotene Intensivierung und gewünschte Nutzungsvielfältigkeit von bereits baulich intensiv vorgeprägten Flächenarealen in hochwertiger, innenstadtnaher Lage unterbliebe.

8.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die Planungsziele für diesen Bebauungsplanentwurf leiten sich aus dem Masterplan Stadthafen in seiner aktualisierten Form aus dem Jahre 2012 ab. Die Fortschreibung wurde als handlungsleitende Grundlage für die weitere Entwicklung des Gebiets beschlossen. Der Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I ist somit Teil eines Gesamtkonzepts zur städtebaulichen Neuordnung des Münsteraner Hafengebiets. Mit der Festlegung dieser Planungsziele kommen auf der Ebene des Bebauungsplanes keine grundsätzlichen anderweitigen Planungsmöglichkeiten in Betracht.

8.7 Überwachung (Monitoring)

Die Gemeinden sind verpflichtet, die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne entstehen, zu überwachen. Sie werden damit in die Lage versetzt, nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und ggf. geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Konkrete Maßnahmen im Zuge des Monitorings sind zurzeit nicht vorgesehen. Mit Blick auf den Immissionsschutz und Artenschutz sind in nachfolgenden Genehmigungsverfahren ggf. noch Festlegungen zu treffen, die einem Monitoring unterzogen werden sollten. Eine abschließende Festlegung ist zurzeit noch nicht möglich bzw. erforderlich.

8.8 Zusammenfassung

Die Planungsziele für den Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I „Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg“ leiten sich aus dem Masterplan Stadthafen in seiner aktualisierten Form aus dem Jahre 2012 ab. Dieser umfasst sowohl die Zielsetzungen für den Planbereich als auch die Zielmaßgaben für die nähere Umgebung.

Im Rahmen der Umweltprüfung, die u.a. auf verschiedenen Fachgutachten, z.B. zum Immissionsschutz und Artenschutz beruht, wurden die Auswirkungen der Planung auf Natur und Umwelt untersucht und im vorliegenden Umweltbericht zum Bebauungsplan dargestellt. Die nachfolgende Tabelle fasst die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens zusammen:

Tabelle 9: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Schutzgut	Auswirkungen des Bebauungsplans auf die Umwelt
Mensch	<ul style="list-style-type: none"> - Durch die Festsetzung von Lärmkontingenten wird das Plangebiet so gegliedert, dass unter Bezug auf die Variante 2 an fast allen maßgeblichen Immissionsorten die maßgeblichen Immissionsrichtwerte eingehalten werden können. Geringfügige Überschreitungen ergeben sich lediglich an zwei Punkten: zum einen wird der zulässige Richtwert am IP07 tags um 0,4 dB(A) und nachts um 0,6 dB(A), sowie am IP02a nachts um 1,0 dB(A) überschritten. - Auf das Plangebiet wirken Verkehrsimmissionen von Straße, Schiene und Wasserweg (DEK). Durch passive Lärmschutzmaßnahmen, die auf der Festsetzung von Lärmpegelbereichen fußen, werden verträgliche Immissionspegel im Plangebiet erreicht. - Durch den Neubau von Straßen innerhalb des Plangebietes entstehen keine Ansprüche nach der Verkehrslärmschutzverordnung. - Maßgebliche Auswirkungen hinsichtlich von Luftschadstoffimmissionen (NO₂ / PM₁₀) durch den Straßenverkehr sind nicht gegeben. Relevante Schadstoffe aus dem Heizkraftwerk sind entsprechend der Genehmigung der Anlage nicht zu verzeichnen. Ansiedlungen von Betrieben, die Luftschadstoffe emittieren sind nicht bekannt. - Die Erholungsfunktion wird durch die geplante Umgestaltung des Hafensareals aufgewertet.
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	<ul style="list-style-type: none"> - Naturschutzrechtliche Schutzgebiete werden nicht tangiert. - Durch den Bebauungsplan werden teilweise naturnahe Vegetationsbestände in Anspruch genommen, die jedoch bereits durch die bislang bestehenden Bebauungspläne überplant waren. Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft sind daher nicht erforderlich. - Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Konflikten sind Vermeidungs- sowie ggf. vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen insbesondere für die seit 2016 im Plangebiet brütenden Kiebitze erforderlich.
Boden	<ul style="list-style-type: none"> - Die in weiten Teilen des Plangebietes vorhandenen Altlasten/- Verdachtsflächen stehen einer Realisierung der Planung nicht entgegen. Durch eine Kennzeichnung der Flächen im Bebauungsplan erfolgt eine dauerhafte Warnfunktion. - Das Gebiet ist durch die bestehende Versiegelung bereits vorbelastet.
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> - Oberflächengewässer werden nicht in erheblichem Umfang beeinträchtigt. - Die Grundwasserneubildung ist durch den hohen Versiegelungsgrad vermindert.
Klima / (Luft)	<ul style="list-style-type: none"> - Im Plangebiet selber sowie im Umfeld werden sich die lokalklimatischen Verhältnisse gegenüber dem bislang planungsrechtlich zulässigen Maß nicht maßgeblich verändern. - Mit Blick auf den Klimawandel erfolgt kein Beitrag zur Anpassung an mögliche Folgen. - Maßgebliche Auswirkungen hinsichtlich von Luftschadstoffimmissionen (NO₂ / PM₁₀) durch den Straßenverkehr sind nicht gegeben. Relevante Schadstoffe aus dem Heizkraftwerk sind entsprechend der Genehmigung der Anlage nicht zu verzeichnen. Ansiedlungen von Betrieben, die Luftschadstoffe emittieren sind nicht bekannt.
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> - Das Ortsbild wird durch die Planung nicht maßgeblich beeinträchtigt.

Schutzgut	Auswirkungen des Bebauungsplans auf die Umwelt
	- Eingrünungsmaßnahmen bewirken – soweit möglich – eine Einbindung in das Umfeld.
Sachgüter / Kulturelles Er- be	- Die im Plangebiet vorhandenen Denkmäler und kulturellen Zeugnisse werden in der Planung berücksichtigt. - Auswirkungen auf bestehende Sachgütern sind zurzeit nicht abschätzbar.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von nachteiligen Umweltfolgen wird die Erheblichkeit der aus der Planung resultierenden nachteiligen Umweltauswirkungen minimiert. Die verbleibenden Umweltbeeinträchtigungen werden in die Abwägung aller planungsrelevanten Belange eingestellt (vgl. insbesondere Kapitel 6.6 und 9).

Anderweitige Planungsalternativen einschließlich eines Verzichtes auf die Planung drängen sich nicht auf. Durch Monitoringmaßnahmen wird gewährleistet, dass etwaige unvorhergesehene Auswirkungen erkannt und ggf. Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können.

9 Gesamtabwägung

Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele des Bebauungsplans Nr. 541 Teilabschnitt I ist die Entwicklung von Gewerbe-, Mischgebiets- und Sondergebietsflächen auf auch zuvor überwiegend bereits gewerblich und gewerblich-industriell genutzten Flächen vorgesehen, wodurch zugleich die Ziele des Masterplans Hafen umgesetzt werden. Der Bebauungsplan verfolgt das Ziel für diesen südöstlichen Bereich von Münsters Innenstadt einerseits einer Umstrukturierung, andererseits aber auch Sicherung von bestehenden Strukturen und trägt somit maßgeblich dazu bei, die positive Entwicklung des Hafengebiets der letzten Jahre qualitativ-städtebaulich und stadtstrukturell als große Chance für die münstersche innerstädtische Stadtentwicklung zu sichern und weiterzuführen.

Der Bebauungsplan mit seinen Festsetzungen basiert auf einer Abwägung zwischen den Anforderungen des Immissionsschutzes innerhalb und außerhalb des Plangebietes, den privaten (Nutzungs-, Gestaltungs- und betrieblichen) Belangen der Grundstückseigentümer sowie den öffentlichen Belangen im Sinne einer attraktiven und nachhaltigen Entwicklung des Areals insbesondere im Sinne von Urbanität (Nutzungsdichte, Nutzungsmischung, Nutzungsvielfalt) und – mit diesen städtebaulich-strukturellen Zielen eng verbunden – der Verbesserung und Optimierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur.

Die Umweltprüfung hat ergeben, dass die Auswirkungen des Bebauungsplans auf die Umwelt in der Breite gering sind und durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes soweit als möglich gemindert oder ausgeglichen werden. Bereits vor Aufstellung des Bebauungsplans war der Planbereich nahezu flächendeckend überbaut bzw. versiegelt, sodass kein neuer Eingriff erfolgt. Wesentliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter sind aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplans nicht festzustellen und durch die Umsetzung der Planung nicht zu erwarten. Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft sind nicht erforderlich. Die über ein Gutachten und zusätzliche Kartierungen erfolgte Prüfung des Artenschutzes erbrachte den Hinweis auf drei planungsrelevante Arten, von denen die Vogelart Kiebitz den Verbotstatbe-

stand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auslöst. Sofern auch zukünftig dort Kiebitze brüten, sind zur Vermeidung dieses Verbotstatbestands CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) erforderlich, welche im Rahmen des „Handlungskonzeptes Kiebitzschutzmünster“ umgesetzt werden. Dieses sieht unter anderem vor, auf einer städtischen Fläche im Bereich des Vogelschutzgebietes Rieselfelder Münster (Gemarkung Sankt Mauritz, Flur 21, Flurstück 479) neue Lebensräume für den Kiebitz z.B. durch die Neuanlage von Grünland und die Anlage von Blänken zu entwickeln. Für die Flächen im Plangebiet, auf denen der Kiebitz nachgewiesen wurde, besteht bereits seit den 1990er Jahren Planungsrecht im Sinne eines Gewerbegebietes. Die betreffenden Flächen sind jedoch bis zum heutigen Tage nicht bebaut worden. Die Belange und Entwicklungsbestrebungen der vorhandenen Gewerbebetriebe können dementsprechend nicht nachträglich eingeschränkt werden. Vor dem Hintergrund der Neuanlage von Habitaten auf oben genannten Flächen kann die Umsetzung des Bebauungsplanes ohne Einschränkungen vollzogen werden.

In einem Immissionsschutzgutachten wurden darüber hinaus die Auswirkungen von Verkehrs- und Gewerbelärm im und um das Plangebiet untersucht. Die durch den Verkehr auf dem Albersloher Weg erzeugten Schallimmissionen und damit einhergehenden Beeinträchtigungen werden in ihren Auswirkungen baugebietsbezogen durch passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden kompensiert. Für das gesamte Plangebiet wurde eine Lärmkontingentierung nach DIN 45691 durchgeführt, die die gewerblichen Nutzungen im Plangebiet steuert und damit auf das Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen reagiert und diese Situation für die Zukunft aktiv steuert. Die Steuerung der Lärmintensität erfolgt so nun flächenbezogen über Emissionskontingente, es werden vorab keine bestimmten Betriebsarten ausgeschlossen, Bewertungskriterium für die Neuansiedlung von Betrieben ist deren Emissionsverhalten. An nahezu allen Immissionsorten können die vorgegebenen Richtwerte eingehalten werden, an zwei Immissionsorten verbleiben, vor allem auch aufgrund der bereits seit Langem vorherrschenden Gemengelage Überschreitungen der jeweiligen Richtwerte um 0,4 dB(A), 0,6 dB(A) und 1,0 dB(A). Hier wird begründet eine Abwägung zugunsten der Entwicklungspotentiale der gewerblichen Wirtschaft getroffen. Das Lärmgutachten bietet hier unter Anhalt einer TA-Lärm-Betrachtung bestmöglichstes Zahlenmaterial für diese Abwägung. Die Bewältigung der Lärmkonflikte zwischen Gewerbelärm und umliegenden schützenswerten Nutzungen im Planverfahren wird mit dem Instrumentarium der Lärmkontingentierung aktiv angegangen. Dieses System basiert ausdrücklich auf dem Prinzip der Gleichzeitigkeit der Ausschöpfung aller Kontingente/Potentiale auf allen Grundstücken – es stellt insofern eine Worst-Case-Betrachtung dar, die die Planung in praktischen Nutzungs- und Betriebswechseln auf gewerblichen Flächen als „auf der sicheren Seite befindlich“ darstellt. Unabhängig hiervon kommt es, basierend auf den konfliktbewältigenden Festsetzungen des Bebauungsplans in diesem angenommenen schlechtesten Fall und in der großräumigen und in den Nutzungsgeflechten komplexen städtebaulichen Gemengelage nur zu punktuellen Richtwertüberschreitungen. Flächenumfangreiche oder gar flächendeckende Richtwertüberschreitungen werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht hervorgerufen. Zudem sind die punktuellen Richtwertüberschreitungen deutlich entfernt von der Schwelle der Gesundheitsgefährdung. Ebenfalls können sich die bestehenden Wohnnutzungen im Bereich Köhlweg (IP07), die zudem eine entsprechende Belastung durch Verkehrslärm zu verzeichnen haben, absehbar baulich passiv schützen. Dies gilt umso mehr für die Neuplanungen im Bereich Hafengeweg in einem künftigen MU (IP02a). Die dortige Konfliktbewältigung im Detail kann und wird im fortfolgenden Bebauungsplanverfahren Nr. 541 Teilab-

schnitt II besondere Betrachtung und Beachtung erfahren. Im Gesamtfazit sind die beiden punktuellen Richtwertüberschreitungen für schützenswerte Nutzungen im Umfeld des Bebauungsplans im Gesamtgefüge der bestehenden Gemengelage und im Verhältnis zur Umsetzung der städtischen Planungsziele hinnehmbar und städtebaulich vertretbar.

Die Verkehrsuntersuchung Masterplan Stadthäfen wurde für den Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I überarbeitet und planungszielgerichtet aktualisiert. Im Rahmen dessen wird nachgewiesen, dass das Zielkonzept des Bebauungsplans, vor allem auch großräumig verkehrstechnisch abwickelbar ist. Dies setzt jedoch voraus, eine ausreichend vernetzte und dimensionierte öffentliche Verkehrs- und Erschließungsqualität anzubieten bzw. im Zuge dieses stadtstrukturellen Entwicklungsschwerpunktes „mitwachsend“ zu realisieren. Insofern ist es zur Umsetzung der Ziele der Masterplanung Stadthäfen strukturell planerisch als erstes wesentliches Verkehrserschließungselement notwendig, eine durchgehende Befahrbarkeit der Theodor-Scheiwe-Straße für den allgemeinen Verkehr zwischen Albersloher Weg und Lütkenbecker Weg zu gewährleisten. Die Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche folgt diesem Ziel in einem noch eher konservativen Querschnitt. Alternative Trassenvarianten wurden untersucht, scheiden jedoch aus Gründen der Zerschneidung von Flächen eines bestehenden und dauerhaft am Standort verbleibenden produzierenden Gewerbebetriebes aus – zudem besitzen die Flächen der im Bebauungsplan festgesetzten künftigen öffentlichen Verkehrsstraße, jahrzehntelang als Privatstraße mit erheblichen öffentlichen Verkehrsanteilen genutzt, eine maßgebliche lagebezogene und funktionale Vorprägung. Das städtische Ziel ist nur realistisch festsetzungstechnisch und durch Umsetzung und Durchsetzung dieser Planungsfestlegung erreichbar: *„Denn langfristig ist die Theodor-Scheiwe-Straße eine unverzichtbare Straßenverbindung, um das zukünftige Verkehrsaufkommen mit ausreichenden Verkehrsqualitäten abwickeln zu können“*; so das Fazit der verkehrsgutachterlichen Expertise. Die Notwendigkeit einer öffentlichen Straßenerschließung ist ergänzend zu begründen durch die gebotene Steigerung der Erschließungsgunst zur Erreichung der Masterplanziele insbesondere für die wassernahen Flächen (Ansiedlung hochwertigerer gewerblich-dienstleistender Nutzungen). Dies ist im heutigen erschließungsstrukturellen Status quo nicht realistisch umsetzbar und widerspricht in der Vergleichbarkeit mit Erschließungstiefen und -dichten den übrigen lageattraktiven GE-Gebieten im Bebauungsplan.

Als zweites wesentliches Verkehrserschließungselement ist mit Blick auf die Masterplanziele geboten, eine optimierte Verknüpfung zwischen Stadthafen I und Stadthafen II zu schaffen. Die Verlängerung des Hafengrenzweges in einer der Verkehrsbedeutung entsprechenden Breite in Richtung des Areals Stadthafen II unter dem Albersloher Weg hindurch ist offensichtlich sinnvoll und führt zu einem flexiblen und leistungsfähigen Erschließungssystem. Dieses generiert zudem Erschließungs- und damit Standort- und Vermarktungsvorteile für alle Grundstücke im Bereiche beider münsterschen Stadthäfen. Die für diesen Bereich im Bereich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans noch geltende Umlegung schafft die Voraussetzungen, dieses Ziel eigentümerinteressenverträglich umzusetzen – Gespräche hierzu sind bereits angelaufen.

Zur besseren verkehrlichen Abwicklung des gesamten Gebiets des Masterplans Hafen wird unabhängig vom Bebauungsplanverfahren die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Albersloher Weg / Bundesstraße 51 erhöht. Die Ampelschaltung für die Rechtsabbieger, die aus Richtung Innenstadt auf die Bundesstraße 51 fahren, wird mit längeren Grünzeiten ausgestattet.

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplans sind unabhängig von der immissionsschutzrechtlichen Betroffenheit und der Inanspruchnahme durch öffentliche Verkehrsflächen weitere Auswirkungen auf bestehende Rechte und ausgeübte Nutzungen verbunden:

- Wechsel der Baugebietskategorie: Die Veränderung der Baugebietskategorien partiell von GI in GE greift nicht in ausgeübte Nutzungen ein – alle heute vorhandenen Betriebsarten im Geltungsbereich sind auch in einem GE zulässig und grundsätzlich erweiterbar (Entwicklungsperspektive). Hinzu kommt die ohnehin durch die historische und heutige Gemengelagensituation „gedeckelte“ immissionsschutztechnische Entwicklungsperspektive. Die Umorientierung hin zu GE erhöht die Nutzungs- und Vermarktungsflexibilitäten auch für standortverbleibende klassische gewerblich-produzierende Betriebe und steigert zugleich die Werthaltigkeit von mit Blick auf die Planungsziele heute mindergenutzten Arealen und Flächen, insbesondere in Wasserlage. Im Bereich des Wechsels von MK zu SO entspricht dies eindeutig der faktisch vorhandenen Nutzungsstruktur, steht im Widerspruch zur heutigen Nutzungsmischungsgenerierenden Festsetzung MK, widerspricht nicht den Zielsetzungen des Einzelhandelskonzeptes und kommt nur so den Betreiberwünschen entgegen, den Standort mit einem Baustoffhandel zu erweitern.
- Überplanung bestehender Einzelhandelsnutzungen: Der Bebauungsplan folgt mit seinen Festsetzungen zum Ausschluss von Einzelhandel in GE-Gebieten dem städtischen Einzelhandelskonzept mit seinem Schutz- und Entwicklungseffekt für zentrale Versorgungsbereiche. Vor dem Hintergrund der Maßgaben nach § 1 BauGB entsteht keine Härte für den Eigentümer, vielmehr greift der Bebauungsplan dies durch die Gewährung proaktiven planungsrechtlich gesicherten Bestandsschutzes für den vorhandenen Betrieb auf.
- Überplanung von Bestandsgebäuden: Entlang des Großteils der Straßenflächen des Bebauungsplanes ist ein Rücksprung der Baufelder von 3 m von der Grundstücksgrenze festgesetzt. Teilweise liegen bestehende Gebäude in diesem Rücksprung zwischen Straßenfläche und Baufeld. Diese Gebäude haben Bestandsschutz, die Festsetzung des Baufeldes bedeutet dementsprechend keine Einschränkungen für die Eigentümer.

Der Bebauungsplan kommt insgesamt zu einem alle Belange, insbesondere die Belange des § 1 (6) Nrn. 1, 4, 7a, c, e, und i sowie 8a, c und e, und 11 BauGB berücksichtigenden und sinnvoll abwägenden Ergebnis, welches sich in den teilweise fachgutachtengestützten Festsetzungen zeichnerischer und textlicher Art manifestiert. Die für die Planungsziele relevanten Konfliktpotenziale wurden erkannt, analysiert, dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung entsprechend städtebaulich abgewogen und in der Folge lösungsorientiert in Festsetzungen umgesetzt. Eine Verlagerung insbesondere von Immissionskonflikten auf die Ebene künftiger Baugenehmigungen erfolgt gerade in dieser hochkomplexen innerstädtischen Nutzungsgemengelage nicht: Der Bebauungsplan schafft hier vielmehr übergeordnet, großräumig und ebenso ausgleichend wie vorausschauend insbesondere für das Thema Gewerbelärm eine in Summe überzeugende, für alle Planungsbetroffenen innerhalb und außerhalb des Plangebietes transparente und für die im Plangebiet befindlichen Eigentümer und Nutzer klare und eindeutige Lösungen und planungsrechtliche Grundlagen für eine angemessene, partiell flexiblere und insgesamt nachhaltige Nutzung ihrer Grundstücke. In der Gesamtbetrachtung führen die Festsetzungen des Bebauungsplans in Abwägung zu den stadtentwicklungssinnvollen und begründeten

Planungszielen als öffentliche Belange einerseits nicht zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung in den o.g. genannten Betroffenheiten privater Belange andererseits.

10 Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen

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

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans finden nordwestlich des DEK Bodenordnungsmaßnahmen im Sinne eines Umlegungsverfahrens zur Neuordnung der Grundstücksflächen statt. Teilbereiche des Bebauungsplangebiets sind noch nicht aus der Umlegung entlassen. Der Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I wird mit Satzungsbeschluss die Basis für die weitere Neuordnung, in Teilbereichen bereits aktiv angegangen, dienen (vgl. insbesondere in Kapitel 9: Sicherung der öffentlichen Erschließung gen Stadthafen II).

Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit für den Erwerb der bisher privaten (derzeit einseitig gesperrten) Verkehrsstraße „Theodor-Scheiwe-Straße“ im Bereich östlich des DEK, um sie künftig als öffentliche Verkehrserschließungsstraße auszubauen. Hierzu wurde bereits eine Reihe von Gesprächen mit den beiden betroffenen Eigentümern der Grundstücksflächen geführt. Prioritäres Ziel in diesen Gesprächen und folgenden freihändigen Erwerbsverhandlungen war und ist weiterhin eine kooperative, freiwillige liegenschaftliche Lösung. Gelingt dies nicht, wird die Stadt, aufgrund der stadtstrukturell und verkehrlich begründeten Zielstellung im Bebauungsplan, des besonderen öffentlichen Interesses und, da das Ziel auf keine andere zumutbare Weise erreicht werden kann, perspektivisch von den umsetzungsorientierten Instrumenten des Baugesetzbuches Gebrauch machen müssen (§§ 85 ff. BauGB).

Teilflächen des Plangebietes (Flächen südlich des ‚Stadthafen I‘, DEK und Albersloher Weg mit Ausnahme einer Fläche im Kreuzungsbereich von ‚Stadthafen I‘ und Dortmund-Ems-Kanal) sind als förmliches Sanierungsgebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände festgelegt. Mit dem Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I werden die planungsrechtlichen Grundlagen zur Entwicklung des Gebietes und somit ein Beitrag zur Behebung der städtebaulichen Missstände im Plangebiet geschaffen.

Für die im Plangebiet verlaufenden, bahnrechtlich gesicherten Gleisanlagen wird von der Eigentümerin bei der zuständigen Behörde ein entsprechender Antrag für ein Entwidmungsverfahren eingereicht.

Diese Begründung dient gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB) als Anlage zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 541 Teilabschnitt I: Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg

Münster, den _____
Der Oberbürgermeister
In Vertretung

Robin Denstorff
Stadtbaurat