

B e g r ü n d u n g

zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 520: Steinfurter Straße / York-Ring / Gasselstiege

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	3
3.3 Verfahren	3
4. Räumliche und strukturelle Situation	3
5. Planungsziele	4
6. Inhalte des Bebauungsplans	5
6.1 Grundzüge der Planung	5
6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung	6
6.2.1 Nutzungsarten	6
6.2.2 Bauhöhe, bauliche Dichte, bebaubare Flächen	6
6.2.3 Material, Farbgebung, Werbeanlagen	8
6.2.4 Begrünung, Stellplätze, Nebenanlagen	8
6.3 Verkehrsflächen / Erschließung	8
6.4 Ver- und Entsorgung / Technische Infrastruktur	12
6.5 Immissionsschutz	13
7. Flächenbilanz	13
8. Auswirkungen auf die Umwelt	
8.1 Menschen	14
8.2 Pflanzen und Tiere / Biologische Vielfalt	18
8.3 Boden, Wasser, Klima, Luft	19
8.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter, Stadtbild	20
9. Gesamtabwägung	22
9.1 Belange benachbarter Eigentümer und Nutzungen	
9.2 Umweltbelange, Stadtbild	22
9.3 Investive Belange	22
9.4 Öffentliche Belange (Wirtschaft, Arbeitsplätze, Stadtentwicklung / Stadtmarketing)	22
9.5 Abwägungsergebnis	22
10. Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen	23

Anhang

Übersicht über zugehörige Fachgutachten

1. Planungsanlass / Planungsgrundlagen

Das im Eigentum der Stadt Münster befindliche Grundstück war Standort des Technischen Überwachungsvereins. Nachdem die Einrichtung verlagert und das Grundstück im Jahr 2001 freigemacht wurde, sollte die Fläche veräußert und einer dem seit 1994 rechtsverbindlichen Bebauungsplan entsprechenden Nutzung und Bebauung zugeführt werden.

Zu diesem Zweck führte die Stadt Münster im Jahre 2002 ein investorenbezogenes Vermarktungsverfahren durch, mit dem ein Investor auf der Grundlage des von ihm eingereichten Bebauungskonzepts zur Entwicklung des Standortes ausgewählt wurde. Das im Jahre 2004 auf die konkrete Projektplanung ‚York-Tower‘ abgestellte vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren Nr. 478 konnte jedoch nicht abgeschlossen werden, da der Investor sich nach Absage eines Ankermieters nicht in der Lage sah, die mit dem Durchführungsvertrag verbundene Realisierungsverpflichtung einzugehen. Die ihm vom Rat der Stadt Münster eingeräumte Option auf das Grundstück lief Ende 2005 aus.

Nachdem sich für eine Bebauung nach geltendem Planungsrecht in der Zwischenzeit erneut keine Interessenten gefunden hatten, wurde das Grundstück 2007 europaweit ausgeschrieben. Als Teil der Ausschreibung wurde ein umfangreicher Anforderungskatalog an städtebauliche und architektonische Qualitäten formuliert; dabei wurde eine größere Höhenentwicklung explizit nicht ausgeschlossen. Als Ergebnis der streng formalisierten Angebotsprüfung wurde das Grundstück durch Ratsbeschluss vom 18.06.2008 an die Firma zeb/rolfes.schierenbeck.associates aus Münster vergeben. Dieses stark expandierende international tätige Beratungsunternehmen im Bereich der Finanzdienstleistungen hat erheblichen Erweiterungsbedarf seiner Büroflächen in Münster, der am aktuellen Standort Friedrich-Ebert-Straße/Hammer Straße nicht mehr gedeckt werden kann. Das Unternehmen plant am Standort des ehem. TÜV-Areals die Errichtung seiner neuen Europazentrale.

Das mit dem Grundstücksgebot verbundene Planungskonzept des Investors sieht für die exponierte Lage und aufgrund der attraktiven Standortqualität eine signifikante städtebauliche und architektonische Lösung vor:

- Nutzungskonzept:
hochwertige Büro- und Dienstleistungsnutzungen, untergeordnet und kleinteilig „dienende“ Nutzungen für kleinteiligen Einzelhandel und Gastronomie;
- Städtebauliches Konzept:
2-geschossige Basisbebauung mit einer städtebaulichen Akzentuierung des Standortes durch eine 16-geschossige, ellipsenförmige Hochbebauung (Bauhöhe 56 m über umgebendem Gelände);
- Erschließungskonzept:
Bau einer Tiefgarage (ca. 310 Stellplätze) mit 2 Zu-/Abfahrten gleichberechtigt von der Gasselstiege und Steinfurter Straße.

Die geplante Art der Nutzung *Sondergebiet* (SO für Büro- und Dienstleistungsnutzung sowie untergeordnet kleinflächiger Einzelhandel und Gastronomie, Stellplätze) entspricht im Grundsatz dem Zulässigkeitspektrum des geltenden Planungsrechts. Da der Planung ein gegenüber früheren Vorhaben erheblich vergrößertes Grundstück zugrunde liegt, bleibt auch das Maß der baulichen Nutzung nahezu unverändert. Die Planung sieht entsprechend den Optionen der Grundstücksausschreibung jedoch eine veränderte Baumassenverteilung und Höhenentwicklung vor.

Daher soll das geltende Planungsrecht im Bereich des Grundstücks durch die Aufstellung eines projektbezogenen Bebauungsplans zum Zwecke der Realisierung des beabsichtigten Pla-

nungskonzeptes zielgerichtet geändert werden. Die im Grundstücksvergabeverfahren durch den Investor zugesicherten und von der Stadt geprüften Planungsqualitäten werden dabei in einem den Bebauungsplan flankierenden Städtebaulichen Vertrag festgeschrieben. Den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan hat Rat der Stadt Münster am 18.06.2008 gefasst.

2. Geltungsbereich

Das Plangebiet wird begrenzt

- durch die Steinfurter Straße (B 54) im Südwesten,
- durch den York-Ring (K 6) im Nordwesten,
- durch die Gasselstiege im Nordosten und
- durch die Grundstücke Gasselstiege 33 und Steinfurter Straße 70 im Südosten.

Innerhalb des Plangebietes liegen die folgenden Grundstücke:

Gemarkung Münster,
Flur 70, Teil des Flurstücks 974,
Flur 71, Flurstück 739, Teile der Flurstücke 683 und 740.

Neben dem Bereich des ehemaligen TÜV-Geländes umfasst das Plangebiet Teile der angrenzenden Verkehrsflächen, um Regelungen zur Grundstückerschließung treffen zu können.

3. Planungsrechtliche Situation

3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) stellt den Bereich als Gemischte Baufläche dar. Die geplanten Sondergebiete entsprechen einem Ausschnitt aus dem Nutzungsspektrum eines Kerngebiets und somit der im FNP dargestellten Nutzungsart (M). Der Bebauungsplan ist daher aus dem FNP entwickelt.

3.2 Bestehendes Planungsrecht / Sonstige Satzungen, Verordnungen

Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 379. Mit der Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 520 tritt der alte Bebauungsplan außer Kraft, soweit er von dem neuen Plan räumlich überlagert wird.

3.3 Verfahren

Da der Bebauungsplan der Wiedernutzbarmachung einer innerstädtischen Brachfläche dient und die geplante Grundfläche deutlich unter dem in § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) genannten Grenzwert liegt, kann der Plan als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt werden. Von der Möglichkeit des beschleunigten Verfahrens wird unter investiven Gesichtspunkten durch Verzicht auf die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange Gebrauch gemacht; die - gemäß § 13 a BauGB ebenfalls verzichtbare - frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit (Bürgeranhörung) bleibt dagegen ausdrücklich Bestandteil des Verfahrens.

4. Räumliche und strukturelle Situation

Bisherige Nutzung

Das Plangebiet ist unbebaut. Die Gebäude der früheren Nutzung TÜV und Straßenverkehrsamt wurden 2001 abgebrochen.

Situation

Das Plangebiet wird dominiert durch den im Norden des Plangebietes gelegenen Verkehrsknotenpunkt Steinfurter Straße / York-Ring. Die Gasselstiege verbindet als Rückgrat des ehemaligen 'Gewerbbedreiecks' die nordwestliche Innenstadt mit dem Kinderbachtal und bildet im Bereich des Plangebiets die Grenze zwischen dem Allgemeinen Wohngebiet im Nordosten und dem Kerngebiet an der Steinfurter Straße.

Der Stadtgrundriss weist im Umfeld des Plangebietes sehr different bebaute Baufelder auf. Im Nordosten grenzt an der Gasselstiege 4-geschossige Wohnbebauung an das Plangebiet. Weiter südöstlich sind in Umsetzung des bestehenden Bebauungsplans Nr. 379 3-5-geschossige Wohn- und Geschäftshäuser entstanden. Im Nordwesten des Plangebiets erstreckt sich - hinter einer Brachfläche an der Kreuzung - zwischen Steinfurter und Greverer Straße ebenfalls Wohnnutzung in 3-4-geschossiger offener Bauweise, zum Yorkring als Straßenrandbebauung. Südwestlich gegenüber dem Plangebiet ist der Kreuzungsbereich Steinfurter Straße / York-Ring geprägt durch eine offene 8-geschossige, hochhausartige Bebauung mit Studentenwohnheimen, die keine räumlichen Bezüge aufnimmt. In Richtung Innenstadt geht die Bebauung in eine homogene 3-4-geschossige Blockrandbebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern über.

Von der Steinfurter Straße aus besteht etwa in Höhe der Kreuzung Wilkinghege nach Südosten eine Sichtverbindung zu den historischen Türmen der Kirchen St. Lamberti, St.-Paulus-Dom und Überwasser, die aus der Fernsicht das bestehende Höhenprofil überragen (Stadtsilhouette). Mit zunehmender Annäherung an den Ring treten die Kirchtürme visuell zurück und werden durch den Vordergrund aus Gebäuden und Baumkronen verdeckt.

Die Zufahrtmöglichkeit zum Plangebiet ist durch die Lage im Kreuzungsbereich zweier Hauptverkehrsstraßen eingeschränkt. Das Plangebiet selbst ist durch Immissionen und durch Altlasten (Bodenverunreinigungen) belastet.

5. Planungsziele

Die exponierte Lage des Plangebiets im Nordwesten der Innenstadt – unmittelbar im Verknüpfungsbereich der nordwestlichen Radiale mit direktem Autobahnanschluss und dem II. Tangentenring – weist ausgezeichnete stadtstrukturelle und verkehrliche Standortqualitäten auf. Das Plangebiet eignet sich daher hervorragend zur Aufnahme von Büro- und Dienstleistungsnutzungen, die in der dicht bebauten Innenstadt keinen Platz mehr finden, gleichwohl hohe Ansprüche an Standortimage und Adressenbildung stellen und eine gute Verkehrsanbindung benötigen.

Mit den die Bauform bestimmenden Festsetzungen des geltenden Bebauungsplanes Nr. 379 werden die Potentiale des Grundstückes stadtstrukturell nicht optimal genutzt; nicht zuletzt dadurch wurde die Marktakzeptanz des Grundstückes behindert. Der Bebauungsplan behebt die städtebaulich unbefriedigende Situation der seit Jahren brachliegenden innerstädtischen Fläche und leistet damit – im Sinne des in § 1 a Baugesetzbuch (BauGB) verankerten Vorrangs der Innenentwicklung vor Neuansiedlungen auf der ‚grünen Wiese‘ – einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung.

Es ist deshalb explizites Ziel, den Standort mit einer signifikanten Bebauung weiterzuentwickeln, die seiner hervorgehobenen Lage durch angemessenen, zukunftsorientierten Städtebau und anspruchsvolle, sensible und zeitgemäße architektonisch-gestalterische Ausprägung Rechnung trägt. Dabei soll der besonderen stadträumlichen Situation am äußeren nordwestlichen 'Stadtter' Münsters bewusst durch eine markante Höhenentwicklung entsprochen werden. Der bestehende Bebauungsplan sah für diese Stelle bereits eine Betonung durch „auffällige Baukörper“ vor (vgl. Begründung zum Bebauungsplan Nr. 379). In Fortschreibung dieser städtebaulichen Zielvorstellung soll nun eine bauliche Dominante in Form eines Hochhauses entstehen, das einen nachhaltigen Beitrag zur städtebaulichen und architektonischen Entwicklung der Stadt leistet und die Altstadt-Silhouette um einen neuen Akzent ergänzt, ohne jedoch die

Höhe der Domtürme zu überschreiten oder die Fernsicht auf die historischen Kirchtürme zu verstellen.

Mit der städtebaulich und architektonisch anspruchsvollen Planung soll zugleich das gesamte umgebende Stadtquartier aufgewertet und das bestehende Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten - städtebaulich geordnet - weiter entwickelt werden. Das im Vergabeverfahren ausgewählte Hochbaukonzept sieht hierfür auf dem gegenüber früheren Planungen erheblich vergrößerten Grundstück die Konzentration der Bebauung in der Mitte und eine entsprechend merklich geringere Ausnutzung, deutlich niedrigere Bauhöhe und großzügigere Begrünung der straßenbegleitenden bzw. an die Wohnnutzung grenzenden Grundstücksflächen vor. Mit dem Bebauungsplan sollen auch diese städtebaulichen Qualitäten der konkreten Projektplanung planungsrechtlich gesichert werden.

Durch die städtebauliche und architektonische Planung sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass auf dem ehemaligen TÜV-Gelände ein hochattraktives, zukunftsweisendes und konkurrenzfähiges Dienstleistungszentrum entstehen kann, das eine repräsentative und urbane ‚Adresse‘ schafft. Neben dem heutigen eigenen Büroflächenbedarf des Investors soll der Bebauungsplan sowohl Raumreserven für die weitere Unternehmensentwicklung und den Ausbau des Standorts zur Europazentrale des Unternehmens als auch ein adäquates Flächenangebot an den Bürostandort ergänzenden Versorgungseinrichtungen (Gastronomie, kleinteiliger Einzelhandel) ermöglichen.

Die ausdrücklich projektbezogene Planung soll dabei zugleich der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von hochqualifizierten, universitätsnahen Arbeitsplätzen in einem europaweit tätigen, stark expandierenden mittelständischen Unternehmen dienen. Sie soll die überregionale Bedeutung Münsters als Standort der Verbindung zwischen Wissenschaft und Wirtschaft ausbauen und im Wettbewerb stärken. Die im Zuge des ‚Integrierten Stadtentwicklungs- und Stadtmarketingprozesses‘ (ISM) formulierten Leitorientierungen für Münster

- Entwicklung zu einem der führenden Bildungs-, Wissenschafts-, Forschungs- und Entwicklungsstandorte Europas sowie
 - als Wirtschaftsstandort Stadt des dynamischen Mittelstands in Nordrhein-Westfalen
- sollen mit der Projekt- und Grundstücksentwicklung unterstützt werden.

Die dem Vergabeverfahren folgende planungsrechtliche Neugestaltung soll damit sowohl investive Interessen als auch wesentliche öffentliche stadtstrukturelle, städtebauliche und stadtgestalterische Belange berücksichtigen und standortfokussiert in Einklang bringen.

6. Inhalte des Bebauungsplans

6.1 Grundzüge der Planung

Entsprechend den vorgenannten Planungszielen bestehen die Grundzüge der Planung in

- der Einschränkung der Art der baulichen Nutzung auf Büro- und Verwaltungsnutzung mit untergeordneten Ergänzungsflächen
- der Beibehaltung der zulässigen baulichen Dichte
- der Staffelung und Begrenzung der Gebäudehöhen, insbesondere der Höhenbegrenzung des Hochhauses auf die Höhe der Domtürme
- der Konzentration der wesentlichen Baumasse in der Mitte des Grundstücks
- der Ausrichtung der Schmalseite des Hochhauses auf die Fernsichtachse von Nordwesten
- der straßenbegleitenden Begrünung von Grundstücks- und Dachflächen
- dem Erhalt von Bäumen im Straßenraum.

6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung

6.2.1 Nutzungsarten

Für die beplante Grundstücksfläche besteht ein rechtskräftiger Bebauungsplan: Dieser setzte bereits ein Kerngebiet (MK) fest. Damit ist in diesem Bereich seit Mitte der 1990er Jahre eine eindeutige Orientierung auf städtebauliche, nutzungsbezogene und somit Verkehre auslösende Verdichtung gegeben. Diese Ausrichtung des Standortes ist funktional, städtebaulich und stadtstrukturell - u.a. durch den direkten Anschluss an eine wesentliche Hauptverkehrsstraße Münsters, zugleich Bundesstraße und Autobahnzubringer - sinnvoll und verträglich.

Das mit Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 379 seit Jahren bestehende Planungsrecht hat in dem Gebiet des ehemaligen ‚Gewerbedreiecks‘ bewusst Wohn- und Kerngebiete nebeneinander gestellt; die widerstreitenden Belange wurden seinerzeit entsprechend abgewogen. Eine Nutzung der Kerngebietsflächen durch Investoren ist daher nach geltendem Recht seit Jahren zulässig. Mit der Aufstellung des projektbezogenen Bebauungsplans erfolgt deshalb keinerlei grundsätzliche, nutzungs- oder dichtebezogene Neuorientierung, da die geplanten Änderungen des bestehenden Planungsrechts im Wesentlichen eine veränderte Baumassenverteilung und Höhenentwicklung betreffen; im Gegenteil wird das bisher zulässige Nutzungsspektrum bewusst eingeschränkt:

Ausschließlich die im Plangebiet konkret beabsichtigten Nutzungen - Büro- und Dienstleistungsnutzung, untergeordnet Gastronomie und Einzelhandel, Stellplätze – sollen planungsrechtlich ermöglicht werden. Zwar gehören diese Nutzungen zum Zulässigkeitspektrum eines Kerngebiets (MK); jedoch sollen alle übrigen im MK zulässigen Nutzungen ausdrücklich nicht zugelassen werden. Ein Baugebiet mit einer solchen Beschränkung unterscheidet sich von dem allgemeinen Gebietscharakter eines MK gleichwohl so wesentlich, dass die Festsetzung eines Sondergebiets geboten und zielfokussiert sinnvoll ist.

Zu den in Plan und städtebaulichem Vertrag konkret definierten Nutzungen können die zugehörigen Fachgutachten mögliche Auswirkungen auf Verkehr und Lärm sehr viel genauer prognostizieren als dies bei der Gesamtpalette der Kerngebietsnutzungen mit ihrem breiteren Nutzungsspektrum nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) möglich wäre. Die projektbezogene Sondergebietsausweisung präzisiert insofern die konkrete Nutzungsabsicht des Investors und dient damit auch den Interessen der Anwohner und umliegenden Nutzer, da sie die Grundstücksnutzung qualitativ und bezüglich möglicher Störungen transparent, in hohem Maße kalkulierbar und damit sehr konkret bewertbar und abwägbar macht.

Zur Unterstützung dieser Intention wird flankierend zur Beschränkung des Nutzungsspektrums durch textliche Festsetzung die Lage und Größe der ergänzenden Nutzungen „Gastronomie und kleinflächiger Einzelhandel“ begrenzt. Dies schränkt zwar den Spielraum für die bauliche Umsetzung ein, entspricht aber der konkreten Projektplanung des Investors und ist insofern auch unter investiven Gesichtspunkten vertretbar.

6.2.2 Bauhöhen, bauliche Dichte, bebaubare Flächen

Die Höhenentwicklung oberhalb der Geländeoberfläche wird anstelle von Geschosshöhenfestsetzungen durch Mindest- und Höchstmaße für die zulässigen Bauhöhen eingeschränkt, um die städtebaulich gewünschte Kubaturverteilung zu gewährleisten. Sie sind so bemessen, dass über dem Sockel in der Mitte des Plangebiets im Bereich des elliptischen Baufensters bis zu 16 Geschosse und im Bereich der Basisbebauung nur 2 Vollgeschosse möglich sind.

Die im Bebauungsplan Nr. 379 bisher festgesetzte Geschosshöhe wurde städtebaulich-gestalterisch begründet: Auf stark signifikante Bauformen wurde verzichtet, weil die an das Bebauungsplangebiet angrenzende Bebauung in ihrer Höhe und Bauweise nicht einheitlich war.

Gleichwohl wurde bereits die Betonung der besonderen Ecksituation durch städtebaulich auffällige Baukörper als notwendig erkannt. Insofern stellt die Festsetzung des Hochhauses eine städtebauliche Weiterentwicklung der auch für das bestehende Planungsrecht schon gültigen Gestaltungsziele dar. Da das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 379 inzwischen in weiten Teilen nach dessen Festsetzungen in Höhe und Bauweise relativ homogen bebaut wurde, ist hier nunmehr auch eine deutliche Akzentuierung in der Höhenentwicklung städtebaulich vertretbar und stadtgestalterisch wünschenswert.

Die veränderte Höhenentwicklung wird zwar in einem prägnanten Hochhaus deutlich in Erscheinung treten; gleichzeitig ermöglicht die Konzentration der wesentlichen Geschossflächenanteile in der Mitte des Grundstücks jedoch mit Rücksicht auf die angrenzende Wohnbebauung eine sehr niedrige und aufgelockerte Straßenrandbebauung. Die Höhe des Hochhauses wird mit 56 m über den umgebenden Verkehrsflächen auf die Höhe der Domtürme begrenzt. Damit soll das Hochhaus zum einen in das Höhenprofil der Stadt eingegliedert und zum andern in seiner atmosphärischen Wirkung in der unmittelbaren Umgebung verträglich gestaltet werden.

Der Bebauungsplan sieht eine Überschreitungsmöglichkeit dieser maximalen Baukörperhöhe um maximal 1 m für untergeordnete technische Dachaufbauten mit einem Abstand von 4 m von der Gebäudeaußenwand vor. Die Voraussetzungen für diese Ausnahme werden in den textlichen Festsetzungen so definiert, dass die angestrebte architektonisch hochwertige Erscheinung des Gebäudes im Stadtbild nicht durch die Dachaufbauten tangiert wird. Gestalterische Einzelheiten werden darüber hinaus auch im Städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Münster und dem Investor geregelt.

Der durchgehende Sockel der geplanten Bebauung wird durch Beschränkung seiner Höhe auf ein übliches Gebäudesockelmaß lediglich als leichte Anhebung des Erdgeschossniveaus wirken, die einen gewissen Abstand der Büro- und Freiflächen von der immissionsbelasteten Straßenkreuzung erlaubt, ohne als eigener Baukörper in Erscheinung zu treten. Als unterer Bezugspunkt für die Höhenmaße wird die gemittelte Höhe der angrenzenden öffentlichen Gehwege definiert. Oberer Bezugspunkt ist die Oberkante der baulichen Anlagen. Damit wird erreicht, dass das Hochhaus mit einer klaren und prägnanten baulichen Form in der Stadtsilhouette erscheint.

Durch die Verringerung der Dichte entlang den das Plangebiet umgebenden Straßen – sowie durch die gegenüber früheren Planungen erheblichen Vergrößerung des Plangebiets bei gleicher Bruttogeschossfläche – wirkt sich das geplante Hochhaus nicht erhöhend auf die Geschossflächenzahl (GFZ) aus; sie bleibt mit 1,6 als einem sogar für innerstädtische Wohngebiete üblichen Maß festgesetzt. Der zulässige Versiegelungsgrad wird nur sehr geringfügig um 0,05 erhöht; dabei berücksichtigt die geplante Grundflächenzahl (GRZ) von 0,85 mit der Grundfläche des Sockels bereits vollständig die der geplanten Tiefgarage als Unterbauung des Grundstücks, während die frühere GRZ von 0,6 sich nur auf die Grundfläche der Hochbauten bezog und zusätzlich eine Überschreitung durch Tiefgaragen bis zu 0,8 zuließ.

Im Gegensatz zum geltenden Planungsrecht werden die Baugrenzen der Basisbebauung straßenseitig nicht als geschlossene Straßenrandbebauung, sondern in organischer Ausformung so festgesetzt, dass einerseits die für Belichtung und Erschließung notwendigen Außenräume entstehen und andererseits die angrenzenden Straßenräume durch den Wechsel von Straßenrandbebauung und Höfen aufgelockert und belebt werden. Mit der Platzierung des Hochhausbaufensters in der Mitte des Grundstücks sind alle notwendigen bauordnungsrechtlichen Abstände zur Nachbarbebauung eingehalten, insbesondere auch die Abstandflächen gegenüber der Wohnbebauung an der Gasselstiege, die sich nach den für Wohngebiete vorgeschriebenen Maßen zu richten haben.

6.2.3 Material, Farbgebung, Werbeanlagen

Die architektonisch-gestalterischen Qualitäten des Hochbauentwurfs werden durch den das neue Planungsrecht flankierenden Städtebaulichen Vertrag abgesichert; auf entsprechende gestalterische Festsetzungen im Bebauungsplan kann deshalb verzichtet werden. Platzierung, Dimension und Gestaltung von Werbeanlagen werden jedoch in textlichen Festsetzungen so geregelt, dass gegenseitige Störungen und insbesondere negative Auswirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung ausgeschlossen sind.

6.2.4 Begrünung, Stellplätze, Nebenanlagen

Der vorhandene Baumbestand entlang der Steinfurter Straße und dem York-Ring erfüllt die wichtige stadtgestalterische Funktion der Begrünung von Hauptverkehrsstraßen und soll im Grundsatz erhalten bleiben. Zur Sicherung dieses Ziels wird die Straßenbegrenzungslinie an der Steinfurter Straße so verschoben, dass alle dortigen Bäume Teil der Straßenverkehrsfläche werden, und der so insgesamt im öffentlichen Straßenraum befindliche Baumbestand wird als zu erhalten festgesetzt. Von der Festsetzung ausgenommen werden nur die Bäume, die der notwendigen Grundstückserschließung im Wege stehen, sowie solche, die aufgrund ihres Vitalitätszustands nicht dauerhaft zu erhalten sind. Für den erschließungsbedingten Entfall von Bäumen wird eine geeignete Kompensation im Städtebaulichen Vertrag vereinbart.

Die Qualitäten der im Projektentwurf vorgesehenen Freiflächengestaltung werden im Bebauungsplan durch das entlang den umgebenden Erschließungsstraßen festgesetzte Begrünungsgebot sowie durch textliche Festsetzungen zur Begrünung von Dachflächen und zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs gesichert. Danach sind oberirdische Stellplätze lediglich im Bereich der Vorfahrten zulässig, der übrige Stellplatzbedarf ist in einer Tiefgarage nachzuweisen. So wird der Störeffekt oberirdischer Stellplätze, wie sie nach geltendem Planungsrecht uneingeschränkt zulässig sind, insbesondere auch gegenüber der Wohnnachbarschaft minimiert.

Unabhängig vom Projektbezug wird mit der die Straßen begleitenden Begrünung auch das Prinzip des bestehenden, künftig angrenzenden Bebauungsplans Nr. 379 aufgegriffen. Die dort beabsichtigte Funktion der Begrünung als gliedernde Zwischenzone zwischen Straße und Bebauung, Abstandspuffer und funktional-gestalterischer Vermittlung zwischen öffentlichem und privatem Raum wird logisch fortgeführt und konsequent definiert. Für notwendige Zuwegungen und Zufahrten enthalten die textlichen Festsetzungen ebenso wie im angrenzenden Bebauungsplan Ausnahmeregelungen.

Die Integration funktional notwendiger Nebenanlagen wie Fahrradabstellplätze, Treppenhaus- und Aufzugszugänge in die Außenanlagen der Sockel- und Basisbebauung wird durch entsprechende textliche Festsetzungen mit ausreichender Flexibilität ermöglicht und zugleich so beschränkt, dass die Qualität der städtebaulichen Gestaltung gewährleistet bleibt.

6.3 Verkehrsflächen / Erschließung

Im Bebauungsplan sind in Ergänzung zu den Baugebietsfestsetzungen auch angrenzende Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Sie sind jeweils soweit in das Plangebiet einbezogen wie es notwendig ist, um den Zuschnitt und die Verkehrserschließung des Baugebiets regeln zu können sowie die projektbedingt anzupassenden Nebenanlagen mit zu erfassen.

Wie im bestehenden Bebauungsplan Nr. 379 bereits vorgesehen erfolgt die Verkehrserschließung des Plangebiets gleichberechtigt über die Steinfurter Straße sowie über die Gasselstiege und Catharina-Müller-Straße. In den Kreuzungsbereichen Steinfurter Straße/York-Ring sowie York-Ring/Gasselstiege ist aus verkehrstechnischen Gründen lediglich eine untergeordnete Erschließung möglich. Aus diesem Grund wird die Grundstückserschließung im Bebauungsplan

durch detaillierte Festsetzungen zu Einfahrtbereichen sowie zu Bereichen ohne Ein- und Ausfahrt gesteuert.

Ohne Einschränkungen werden zur Erschließung, insbesondere der Tiefgarage, lediglich die jeweils südlichen, von den o.g. Kreuzungen ausreichend entfernten Grundstücksbereiche freigegeben. In den übrigen Bereichen werden die verkehrstechnischen Anforderungen durch Festlegung der zulässigen Verkehre in entsprechenden textlichen Festsetzungen umgesetzt. Damit wird der Grundstücksverkehr im nördlichen Bereich an der Steinfurter Straße auf den Verkehr von Besuchern und Taxis beschränkt. An der Gasselstiege sind die verkehrstechnischen Anforderungen geringer, daher kann hier zusätzlich die Anlieferung ermöglicht werden. An der Steinfurter Straße ist wegen der dortigen Abbiegespur die Vorfahrt nur in Fahrtrichtung („rechts ´rein/rechts ´raus“) möglich.

Verkehrstechnische Beurteilung – wesentliche Aspekte

Der Bebauungsplan Nr. 379 ging davon aus, dass eine höhere als die (mit einer GFZ von 1,6) festgesetzte Verdichtung ausgeschlossen werden solle, da die Kapazität der Erschließungsstraßen begrenzt sei. Eine Erhöhung der GFZ ist mit dem aktuellen Planverfahren nicht geplant: Insofern wäre im Zuge dieses Verfahrens dem Grunde nach keine erneute Verkehrsuntersuchung erforderlich, da die Verträglichkeit der dortigen Festsetzungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 379 bereits abschließend und mit positivem Ergebnis festgestellt worden ist.

Die zur aktuellen projektbezogenen Planung gleichwohl durchgeführte verkehrstechnische Untersuchung dient insofern im Wesentlichen der Aktualisierung der damaligen Prüfung und der Grundlagenermittlung für das Lärmgutachten. Durch das Büro nts wurde aktualisiert untersucht,

- welches Verkehrsaufkommen aus der Planung resultiert und
- welche verkehrlichen Auswirkungen sich daraus auf die umliegenden Verkehrsknotenpunkte ergeben.

Hinsichtlich der Neuverkehre basiert das Gutachten auf den festgesetzten Nutzungen und Flächengrößen; das bestehende Verkehrsaufkommen wurde durch Verkehrszählungen im Mai 2003 und April 2006 festgestellt. Die Stadt Münster führt Verkehrserhebungen ganzjährig, mit Ausnahme der Zeiten der Schul- und Semesterferien, durch. Die Monate April und Mai sind nach den einschlägigen Regelwerken als Monate mit durchschnittlichem Verkehr ausgewiesen. Deshalb sind die im Umfeld des geplanten Vorhabens durchgeführten Verkehrserhebungen als repräsentativ anzusehen. Das ausgelöste Verkehrsaufkommen wurde vom Gutachter mittels eines differenzierten Berechnungsverfahrens ermittelt, das auf üblichen fachlichen Verfahren mit klaren Regeln und Strukturen basiert, durch die die Ermittlung des Verkehrsaufkommens nachvollziehbar und prüfbar wird.

a) Erschließungsstraßen

Die Abwicklung der durch die Planung zu erwarteten Kfz-Verkehre ist in den an das Plangebiet angrenzenden Erschließungsstraßen weitgehend ohne Stau möglich, projektbedingte Staus sind nicht prognostiziert.

Der insgesamt in das Gebiet einfließende Verkehr mit 251 PkwE/h (PkwEinheiten/Stunde - bei der Bildung dieser Maßeinheit gehen die einzelnen Fahrzeugarten mit unterschiedlichen Faktoren, z.B. Pkw = 1,0; Motorrad = 0,5, Lastzug = 2,0, ein) in der Vormittagsspitze (7 bis 8 Uhr) und 377 PkwE/h in der Nachmittagsspitze (16 bis 17 Uhr) kann über die Erschließungsstraßen Gasselstiege und Catharina-Müller-Straße verträglich abgewickelt werden. Im Durchschnitt handelt es sich hierbei um ca. 4 bis 7 Fahrzeuge in der Minute, die über die 3 Anbindungspunkte in das Gebiet einfahren.

Der Verkehr, der in der Vormittagsspitze das Gebiet verlässt, ist mit 163 PkwE/h, davon 16 PkwE/h durch die Planung, von geringerer Bedeutung. Nicht einmal 1 Fahrzeug pro Minute verlässt als Rechtsabbieger aus der Gasselstiege zum York-Ring das Gebiet. Nur in der Nachmittagsspitze kann mit insgesamt 318 PkwE/h aus dem Gebiet ausfahrenden Kfz, davon 44 PkwE/h durch die Planung, zustande kommen. Als Rechtsabbieger aus der Gasselstiege zum York-Ring verlassen 101 PkwE/h das Gebiet, dies entspricht durchschnittlich 1 - 2 Fahrzeuge je Minute. Der Abfluss dieser Verkehrsmenge wird als unproblematisch angesehen, da an der Einmündung Gasselstiege/York-Ring nur das Rechtseinbiegen erlaubt ist. Außerdem entstehen nicht zuletzt durch die benachbarten Lichtsignalanlagen (LSA) ausreichend lange Zeitlücken (Pulkbildung durch LSA).

Die betrachteten Einmündungen York-Ring/Gasselstiege und Grevenener Str./Catharina-Müller-Straße sind ausreichend leistungsfähig. Es besteht kein planungsbedingter Handlungsbedarf.

Die Lichtsignalanlage Steinfurter Str./Catharina-Müller-Straße verfügt insgesamt über eine ausreichende Leistungsfähigkeit. An dieser Stelle fahren in der Nachmittagsspitze laut den Prognosen insgesamt 167 PkwE/h aus dem Gebiet aus. Dies entspricht ca. 3 Fahrzeugen pro Minute. Im Zusammenwirken von Lichtsignalsteuerung und Grünpfeilschild (Vz 720 StVO) ist die Anbindung des Plangebietes an das übergeordnete Verkehrsnetz damit auch über diese Einmündung aus verkehrlicher Sicht problemlos gegeben.

Insgesamt kann wegen des niedrigen Lkw-Anteils, der geringen Mehrbelastung gegenüber dem heutigen Verkehrsaufkommen von durchschnittlich nur 1 - 2 Fahrzeugen pro Minute und guter Abflussbedingungen keine verkehrliche Beeinträchtigung des Wohnstraßencharakters der Gasselstiege festgestellt werden. Gasselstiege und Catharina-Müller-Straße sind zudem auch aufgrund ihrer baulichen Ausgestaltung geeignet, die zu erwartenden Verkehrsmengen aufzunehmen und für alle Verkehrsteilnehmer und Anlieger abzuwickeln.

Die Gasselstiege ist im nördlichen Abschnitt beidseitig mit Längsparkstreifen ausgerüstet, so dass die Straßenbreite uneingeschränkt dem Fahrverkehr zur Verfügung steht. In Teilbereichen der Gasselstiege und der Catharina-Müller-Straße wird auch in der Straßenfläche geparkt. Die dabei verbleibenden Fahrbahnbreiten von ca. 4,50 m bis 5,00 m lassen den Begegnungsverkehr Pkw/Pkw, wenn auch bei reduzierter Geschwindigkeit, ordnungsgemäß zu.

Die Abwicklung des Begegnungsfalles Lkw/Pkw zu Zeiten des Lieferverkehrs ist bei diesen verbleibenden Breiten allerdings nur bedingt möglich; hier ist – wie bereits heute – gegenseitige Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmern gefordert. Da dieses Prinzip nicht immer reibungslos funktioniert, wird die Verkehrssituation derzeit beobachtet. Bei Bedarf werden die bereits in Teilbereichen bestehenden Parkverbote in Abstimmung mit der Polizei erweitert. Restriktionen für die Erschließung des Plangebiets entstehen hieraus nicht.

b) Übergeordnetes Verkehrsnetz

Die Planung bedingt im Verhältnis zur Bestandsbelastung der Steinfurter Straße und des York-Ringes nur einen geringen Verkehrszuwachs, der im Bereich der üblichen Schwankung der Verkehrsmengen liegt.

Der York-Ring ist aufgrund seiner Klassifizierung als Kreisstraße K 6 und seiner Funktion im Gesamtverkehrsnetz der Stadt Münster in das sog. Vorbehaltsnetz aufgenommen

worden. Die wesentliche Aufgabe der Straßen dieses Vorbehaltsnetzes ist es, die notwendigen Verkehre zu bündeln und aufgrund ihres Ausbauzustandes sicher und möglichst umweltverträglich abzuwickeln. Die hohe Verkehrsbelastung des Rings ist daher funktions- und sachgerecht. Ähnliches gilt für die Steinfurter Straße, die als B 54 sogar als Bundesstraße klassifiziert ist.

Der Knotenpunkt Steinfurter Str./Ring mit der Lichtsignalanlage weist in den Spitzenstunden schon im Bestand hohe Sättigungsgrade und Rückstau auf. Hier ist in der Vormittagsspitze die stadteinwärtige Richtung der Steinfurter Straße, der York-Ring in Richtung Orleans-Ring und in der Nachmittagsspitze die stadteinwärtige Richtung der Steinfurter Straße, der York-Ring in Richtung Orleans-Ring und der Linksabbieger Orléans-Ring in stadtauswärtiger Richtung der Steinfurter Straße mit einer Vollausslastung (Stufe der Verkehrsqualität = E bzw. F) und teilweise Rückstau zu nennen.

Die Stadt wird die Lichtsignalsteuerung des 2. Tangentenringes in den nächsten Jahren modernisieren und überprüfen, wie die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

Planungsbedingter Mehrverkehr wird in den Hauptverkehrsstraßen York-Ring, Orléans-Ring und Steinfurter Straße nur in einigen Fahrtrichtungen erwartet. In den Spitzenzeiten kann hier wie im Bestand zeitweilig eine schlechte Qualität der Verkehrsabwicklung mit Rückstau nicht vermieden werden. Ursache hierfür sind vordringlich aber nicht die zusätzlichen Verkehre, sondern die bereits vorhandenen hohen Belastungen des Knotens.

Die größte Mehrbelastung in den kritischen Verkehrsströmen wird von dem Gutachter mit 47 Fahrzeugen in der morgendlichen Spitzenstunde für die stadteinwärtige Richtung der Steinfurter Straße ausgewiesen. Bezogen auf die Bestandsbelastung entspricht dies einer Verkehrszunahme von 3 Prozent. Eine Mehrbelastung in dieser Größenordnung liegt innerhalb der üblichen täglichen Verkehrsschwankungen. Bei entsprechenden Vorbelastungen wie an der LSA Steinfurter Straße/Ring sind Verkehrsveränderungen in dieser Größenordnung vom Verkehrsteilnehmer kaum wahrnehmbar, bzw. werden zum Teil durch andere Routenentscheidungen im Hauptverkehrsnetz ausgeglichen.

Aus der Erschließung des Plangebiets über die Gasselstiege ergeben sich für den Verkehr auf dem Ring absehbar keine merklichen Probleme. Der sich unter Normalbedingungen während der Hauptverkehrszeiten einstellende Rückstau vor der Lichtsignalanlage York-Ring/Grevener Straße hat eine Länge von 80-100 m. Der Abstand bis zur Einmündung Gasselstiege beträgt aber ca. 200 m, so dass im Normalbetrieb das Einfahren von der Gasselstiege in den York-Ring nicht problematisch ist. Aufgrund der Signalsteuerung an der Kreuzung Orléans-Ring/Steinfurter Straße ergibt sich während der Schaltzeit der Tagesprogramme (6.30 - 20.00 Uhr) ein ca. 20 bis 25 Sekunden breites Zeitfenster, in dem kein bzw. nur sporadischer Fahrzeugverkehr in Richtung Osten unterwegs ist. Alle ankommenden Fahrzeuge können ohne lange Wartezeiten in den York-Ring einbiegen, Reserven für weitere Fahrzeuge sind vorhanden.

Nur in den Fällen, in denen von der Feuerwache Einsatzfahrzeuge in Richtung der Kreuzung York-Ring/Grevener Straße ausrücken, kann ein längerer Rückstau auftreten. In Abhängigkeit von der Anzahl der ausrückenden Einsatzfahrzeuge kann an der Kreuzung eine "Alles-Rot"-Zeit von 120 Sekunden auftreten, in der abgesehen von den Einsatzfahrzeugen kein Verkehr fließt. In dieser Situation ist es nicht auszuschließen, dass sich auf dem York-Ring im ungünstigsten Fall ein Rückstau bis zu Steinfurter Straße einstellt. Zur Behebung bzw. Verminderung dieses gelegentlich auftretenden Problems wird in 2009 an den Kreuzungen Grevener Straße/Yorkring und Orléans-Ring/Steinfurter Straße/Yorkring eine optimierte Signalsteuerung in Betrieb gehen.

Zusammenfassend lassen die vom Gutachter prognostizierten planungsbedingten Mehrverkehre gegenüber dem Bestand keine wesentlichen Veränderungen in der Qualität der Verkehrsabwicklung erwarten. Das übergeordnete Verkehrsnetz und seine Anschlusspunkte sind somit geeignet, den bestehenden und ebenso auch den zu erwartenden Verkehr aus dem Plangebiet aufzunehmen.

c) Stellplätze

Auf dem Grundstück werden die bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze ohne Abzug nachgewiesen (nach derzeitigem Projektplanungsstand ca. 310 Stellplätze in der Tiefgarage sowie ca. 20 oberirdische Stellplätze). Damit werden in jedem Fall mehr Stellplätze verwirklicht, als nach den betrieblichen Umständen des Investors voraussichtlich tatsächlich gebraucht werden, da zahlreiche Mitarbeiter im Außendienst tätig sind und den Firmensitz nur gelegentlich aufsuchen. Damit wird den Belangen der benachbarten Wohnbebauung Rechnung getragen und die Verdrängung von Parksuchverkehr in die Gasselstiege vermieden werden.

Um hinsichtlich der Verkehrsprognose auf der sicheren Seite zu liegen, geht die Verkehrsuntersuchung aber nicht von den als günstiger zu erwartenden Betriebsumständen, sondern von der für das Plangebiet festgesetzten und damit maximal zulässigen Nutzung aus. Hieraus wurden nach anerkannten fachlichen und methodischen Regeln die zu erwartenden Verkehre ermittelt. Danach kann die Nutzungsart „Gastronomie“ trotz relativ höheren Stellplatzbedarfs hinsichtlich der ausgelösten Verkehre wie Büronutzung berücksichtigt werden, da die An- und Abfahrten zu Gastronomie im Wesentlichen zu anderen Zeiten erfolgen als zu den übrigen Nutzungen.

Ferner wurde von einem erhöhten, und damit mit Sicherheit ausreichend hoch angesetzten MIV-Anteil (motorisierter Individualverkehr) von ca. 50 % ausgegangen. Dies entspricht der in der Garage und auf den oberirdischen Stellplätzen tatsächlich auf dem Grundstück geplanten Stellplatzzahl (zzt. mind. ca. 330 Stellplätze bei ca. 650 Mitarbeitern; entspr. 1 Stpl. je 2 Arbeitsplätze). Diese Zahl deckt den Bedarf nach Landesbauordnung und berücksichtigt auch genügend Spielraum für die zulässigen Nutzungsvarianten. Damit ist zum einen sichergestellt, dass der Parkverkehr tatsächlich auf dem Grundstück abgewickelt und kein Suchverkehr in die Gasselstiege verdrängt wird, und zum andern, dass nicht zusätzliche Verkehre vernachlässigt werden, die bei etwa zu gering angesetzten Stellplatzbedarfen entstehen könnten.

Die Verkehrsuntersuchung trifft nach Lage der Dinge realistisch zu erwartende, fachlich begründete Annahmen. Sie weist auf dieser Basis nach, dass die mit Realisierung des Bebauungsplans verbundenen Verkehre im angrenzenden und übergeordneten Verkehrsnetz verträglich abgewickelt werden können. Der exakte Stellplatznachweis für das die Festsetzungen des Bebauungsplans ausfüllende Bauvorhaben, der sich nach der dann konkret geplanten Nutzungsverteilung richten wird, erfolgt im späteren Baugenehmigungsverfahren.

d) Anlieferung

Die logistische Versorgung der Läden und Büroflächen erfolgt tagsüber von der Gasselstiege aus.

6.4 Ver- und Entsorgung / Technische Infrastruktur

Für das Planungsvorhaben ist die Errichtung einer Trafostation erforderlich. Diese wird in der Südwestecke des Plangebietes festgesetzt und kann in das Gebäude (Untergeschoss) integ-

riert werden. Im Übrigen ist die Ver- und Entsorgung des Plangebietes aufgrund der vorhandenen Infrastruktur ausreichend und umfänglich gewährleistet.

6.5 Immissionsschutz

Von dem geplanten Baugebiet gehen tagsüber keine Lärmimmissionen auf die Umgebung des Plangebietes aus, die aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würden (nähere Angaben siehe 8.1). Lieferverkehre während der Nachtzeit zwischen 22 und 6 Uhr würden die Immissionsrichtwerte überschreiten, sie müssen daher auf die Tagzeit beschränkt werden. Da dies durch Auflagen in der Baugenehmigung wirksam zu gewährleisten ist, kann auf entsprechende Regelungen im Bebauungsplan verzichtet werden.

An den geplanten Gebäuden selbst werden die schalltechnischen Orientierungswerte vorrangig durch die in der Steinfurter Straße und im York-Ring vorhandenen Verkehrslärmemissionen überschritten. Hier ist der erforderliche vorbeugende Lärmschutz durch passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Fassade sicherzustellen. Im Bebauungsplan werden deshalb nutzungsbezogenen Lärmpegelbereiche und damit die Einhaltung der einschlägigen Schallschutznormen festgesetzt.

Altlasten

Für das Plangebiet liegen Erkenntnisse über Altlast-/Verdachtsflächen vor; es wurden insbesondere Bodenverunreinigungen durch PAK und Schwermetalle festgestellt. In Ergänzung zu den vorliegenden Gutachten wird das gesamte Gelände vor einer Bebauung weiter untersucht. Alle dann festgestellten Altlasten werden nutzungsdeterminiert fachgerecht saniert bzw. gesichert (vgl. 8.3). So wird sichergestellt, dass keine Gefahren von den festgestellten Verunreinigungen ausgehen können. Ferner wird im Städtebaulichen Vertrag mit dem Investor eine entsprechende Sanierungsverpflichtung vor Nutzung des Bauvorhabens aufgenommen. Eine Kennzeichnung der Flächen im Bebauungsplan gem. § 9 (5) Nr. 3 BauGB ist daher nicht erforderlich.

Sonstige Immissionen

Zur Vermeidung von störenden Lichtreflexionen im näheren und weiteren Umfeld des Plangebiets und von nächtlichen Beeinträchtigungen des Wohngebietes durch Gebäudebeleuchtung werden eine Illumination des Gebäudes und der Einsatz verspiegelter Gläser ausgeschlossen. Weitere, mehr als geringfügige Immissionen sind nicht zu erwarten und daher auch im Bebauungsplan nicht zu berücksichtigen (nähere Ausführungen siehe 8.1). Die Einhaltung der zulässigen Lärm- und Luftschadstoffwerte durch die Entlüftung der Tiefgarage oder sonstige Lüftungsanlagen kann erst nach Planung der gebäudetechnischen Anlagen festgestellt werden; auch diese Prüfung und die entsprechenden Regelungen müssen und können daher in das Baugenehmigungsverfahren verlagert werden.

7. Flächenbilanz

Sondergebiet (SO)	11.155 m ²	84 %
Straßenverkehrsfläche	2.172 m ²	16 %
Summe Plangebiet	13.327 m ²	100 %

8. Auswirkungen auf die Umwelt

Da es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung handelt und durch den Bebauungsplan kein Vorhaben ermöglicht wird, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, wird der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren aufgestellt. Von einer förmlichen Umweltprüfung und einem Umweltbericht kann nach § 13 a BauGB des-

halb abgesehen werden. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung kommt nicht zum Tragen. Gleichwohl werden die verschiedenen Umweltbelange ausführlich dargestellt, untersucht, bewertet und in die Abwägung eingestellt.

8.1 Menschen

Lärmimmissionen

Nach den einschlägigen lärmtechnischen Regelwerken (16. BImSchV, TA Lärm) wurden für den vorliegenden Bebauungsplan alle planungsbedingten Pegelsteigerungen im öffentlichen Straßenverkehr gutachterlich ermittelt und als abwägungsrelevant berücksichtigt, da sich die Planung in einem Gebiet mit hoher Lärmvorbelastung befindet, insbesondere im Bereich des York-Ring (ca. 30.500 Kfz/Tag), sowie auf der Steinfurter Straße (ca. 14.400 Kfz/Tag, Stand: 2003). Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundes-Immissionsschutzverordnung) bestehen nicht, da im Zuge der Realisierung des Bebauungsplans keine wesentlichen baulichen Änderungen im öffentlichen Straßenraum vorgenommen werden.

Lärmtechnische Beurteilung – wesentliche Aspekte

Durch das Büro nts wurde eine lärmtechnische Untersuchung unter drei verschiedenen Aspekten durchgeführt:

- a) die lärmseitigen Auswirkungen der planungsbedingten Verkehrszunahme in den öffentlichen Straßen auf das angrenzende Umfeld,
- b) die lärmseitigen Auswirkungen des Parkverkehrs und der Zufahrten innerhalb des Plangebietes auf das angrenzende Umfeld,
- c) die Lärmbelastung an den geplanten Gebäuden und die Festlegung von Lärmpegelbereichen.

Die Untersuchung basiert zum einen auf dem Verkehrsgutachten, zum andern bewertet sie den Verkehrslärm aus dem Plangebiet selbst. Für die Ermittlung der zu erwartenden Immissionen aus dem Straßenverkehr wird das mit dem Verkehrsgutachten ermittelte Tagesverkehrsaufkommen auf den Straßen herangezogen, für die Immissionen aus dem Verkehr auf dem Grundstück die projektbezogenen Festsetzungen des Bebauungsplans zugrunde gelegt. Die dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Projektplanung ist daher in Umfang und Genauigkeit ausreichend berücksichtigt. Auch die Lärmvorbelastung wurde festgestellt und zur Beurteilung von Pegelüberschreitungen zugrunde gelegt.

Zu a) Der von der Verkehrszunahme auf öffentlichen Straßen ausgehende Verkehrslärm wäre nur dann – nach TA Lärm – zu berücksichtigen, wenn eine Erhöhung der Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) zu erwarten wäre. Die Pegel erhöhen sich planungsbedingt jedoch maximal an den zur Gasselstiege gerichteten Häuserfronten um bis zu 1 dB(A), am Gebäude York-Ring 10 um 0,5 dB(A). Dies ist lediglich eine geringfügige, kaum hörbare Zunahme der Beurteilungspegel. Daher sind die im vorliegenden Fall zu erwartenden Erhöhungen des Lärms im öffentlichen Straßenraum als hinnehmbar einzuschätzen, zumal die Werte, bei denen eine Gesundheitsgefährdung anzunehmen ist, nicht erreicht werden..

Zu b) Die Zumutbarkeit von Lärmbelastungen durch Gewerbebetriebe und deren Verkehr auf den jeweiligen privaten Grundstücken wird durch die TA Lärm geregelt. Die planungsbedingten Mehrverkehre führen an keiner Stelle zu einer Überschreitung der maßgebenden Richtwerte. Eine Überschreitung durch nächtlichen Anlieferverkehr wird durch Begrenzung der Anlieferzeiten ausgeschlossen. Die jeweils notwendigen

Regelungen werden in der Baugenehmigung getroffen und durch den städtebaulichen Vertrag abgesichert.

An den bestehenden Gebäuden werden die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Immissionen aus dem Grundstücksverkehr einschließlich des Lieferverkehrs ausnahmslos eingehalten.

Zu c) An den geplanten Gebäuden selbst werden die Orientierungswerte durch die in der Steinfurter Straße und Yorkring vorhandenen Verkehrslärmemissionen überschritten. Da aktiver Lärmschutz aus städtebaulichen und technischen Gründen hier nicht in Betracht kommt, ist der erforderliche Lärmschutz durch passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Fassade sicherzustellen. Hierfür enthält der Bebauungsplan die entsprechenden Festsetzungen zu Lärmpegelbereichen und konstruktiven Maßnahmen i.S. eines nutzungsbezogenen, vorbeugenden Immissionsschutzes.

Da die Planung im Fazit schon gegenüber dem jetzigen Zustand nur zu sehr geringfügigen - nach den geltenden Bestimmungen somit nicht maßgebenden - Erhöhungen der Lärmimmissionen führt, ist die lärmseitige Verträglichkeit der Planung mit der Umgebung insgesamt gegeben: Es sind lärmtechnisch keine schädlichen Umwelteinwirkungen zu erwarten.

Sonstige Geräusche

Nach Einschätzung des Lärmschutzgutachters sind ferner Geräuschimmissionen, die von der späteren Konstruktion der Außenfassade (Hochhausbebauung) ausgehen, nicht zu erwarten. Eine abschließende lärmtechnische Untersuchung solcher Fragen ist im derzeitigen Planungsstadium noch nicht möglich und deshalb nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Lärmschutznachweise etwa für die haustechnischen Anlagen oder die Windwirkung an Fassadenbauteilen können frühestens auf Grundlage der Ausführungsplanung geführt werden und werden bauvorhabenbezogen im Baugenehmigungsverfahren abgeprüft.

Staub- und Schadstoffimmissionen

Zur Einschätzung, inwieweit Staub- und Schadstoffimmissionen zu berücksichtigen sind, wurde auf die Erkenntnisse aus den Gutachten zurückgegriffen, die sich im Rahmen der Untersuchungen der „Verordnung über die Festlegung von Konzentrationswerten“ (23. BImSchV) zur Erfassung der verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen im Hauptverkehrsstraßennetz und im Rahmen der Erstellung des Luftreinhalteplanes für die Stadt Münster ergeben haben.

Zwar führen die Quell- und Zielverkehre durch die geplante Nutzung gegenüber dem jetzigen Zustand zu einer Zunahme der Schadstoffbelastung. Hohe Schadstoffbelastungen im Bereich der Grenzwerte sind nach der „Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft“ (22. BImSchV) im innerstädtischen Bereich jedoch erfahrungsgemäß erst bei sehr viel höheren Verkehrsbelastungen als im vorliegenden Fall und nur bei ausgeprägten Straßenschluchten zu erwarten. Die Planung sieht entlang der öffentlichen Straßen eine niedrige und aufgelockerte Bebauung vor. Auf eine konkrete Untersuchung von Schadstoffimmissionen kann daher fachlich begründet verzichtet werden.

Besondere Auswirkungen auf die Nachbarbebauung

Die Gemeinde hat bei Neuplanungen oder Veränderungen von bestehendem Planungsrecht die Allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu wahren bzw. die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umgebung zu untersuchen und abzuwägen. In diesem Zusammenhang sind mit dem bestehenden Bebauungsplan Nr. 379 bereits grundlegende Strukturentscheidungen getroffen worden: Dieser plant bewusst und wohlabgewogen das direkte Nebeneinander von Kerngebieten und Allgemeinen Wohngebieten im Sinne der Schaffung eines innerstädtischen, verdichteten Quartiers für Einkaufen, Büros, zentrale Dienstleistungen und

Wohnen - dies im Dreieck von drei hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen und in gemeinsamer Abwicklung der Binnenverkehre über interne Erschließungsstraßen.

Die derzeit ausgewiesenen und realisierten Wohnkomplexe bewegen sich somit bereits im planungsrechtlichen Status quo im direkten Umfeld von Nutzungskategorien, welche einen höheren Störgrad durch Nutzungstyp und verkehrliche Frequentierung auslösen. Es kann und muss insofern in diesem Zusammenhang von einer grundsätzlich bestehenden „Vorbelastung“ der - urbanen und innerstädtischen - Wohnbereiche ausgegangen werden, die mit der in *Allgemeinen Wohngebieten* in weniger durchmischten Lagen nicht in Gänze vergleichbar ist. Gleichwohl sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu wahren. Dies betrifft insbes. auch das Themenfeld Belichtung und Verschattung. Diese Sensibilitäten werden im Folgenden benannt, bewertet und untereinander und im Verhältnis zu anderen Belangen abgewogen.

Besonnung und Belichtung der Nachbargebäude

Wie weit ein Gebäude auf dem Nachbargrundstück an das eigene Grundstück heranrücken darf, ist im Grundsatz durch die Fixierung der Abstandflächen im Bereich des Bauordnungsrechtes vorgegeben. Damit ist zugleich das Maß des Zumutbaren definiert. Ein Vorhaben, das die nach Landesbauordnung NRW erforderlichen Abstandflächen einhält, ist demnach in der Regel bauordnungsrechtlich zulässig und verletzt auch nicht das Gebot der Rücksichtnahme, ist demzufolge zumutbar. Im vorliegenden Bebauungsplan sind schon die Baugrenzen für das Hochhaus so festgesetzt, dass das Vorhaben alle erforderlichen Abstandflächen einhält, insbesondere auch diejenigen gegenüber der Wohnbebauung am York-Ring und an der Ostseite der Gasselstiege, die sich nach den für Wohngebiete vorgeschriebenen Maßen zu richten haben.

Darüber hinaus wurde geprüft, ob durch eine etwaige „Verbauung“ die Notwendigkeit von Belichtungsuntersuchungen bestehen könnte. Das Hochhaus liegt nur einer der umliegenden Gebäudefronten - senkrecht zur Wohngebäudewand gemessen - direkt gegenüber; bei diesem Gebäude Gasselstiege 33 handelt es sich jedoch nicht um ein reines Wohngebäude. Es liegt innerhalb des festgesetzten Kerngebiets; der Abstand seiner Nordfassade zum Hochhaus beträgt ca 53 m, das entspricht nahezu dem doppelten des baurechtlich notwendigen Abstands; die Belichtung des Gebäudes wird deshalb nicht beeinträchtigt.

Eine wesentliche Beeinflussung des Tageslichtangebotes im Raum ist auch nur bei einer deutlichen Abdeckung des sichtbaren Himmels zu befürchten. Dies kann bei der geplanten Lage und Stellung des Hochhausbaukörpers nicht auftreten, denn der bestehende Bezug der Wohnhausfenster zum Himmel und seiner diffusen Strahlung wird überhaupt nicht berührt. Zum andern müsste ein Hochhaus sehr nahe an dem betreffenden Raum liegen, um den Tageslichteinfall wirksam verändern zu können; keines der umliegenden Wohnhäuser hat jedoch einen geringeren Abstand als 53 m von dem geplanten Hochhaus.

Die mit maximal 56 m festgesetzte Höhe entspricht in etwa diesem Abstand. Die gleiche Relation ergibt sich bei jedem Gebäude, das im Maß seiner eigenen Höhe von einem anderen entfernt gelegen ist (also vergleichbar beispielsweise auch zwischen den Wohnhäusern York-Ring 9/11 und 7 sowie 9/11 und 13, oder zwischen Gasselstiege 34 und 40 sowie 34 und 32). Es handelt sich dabei um eine im innerstädtischen münsterischen Maßstab übliche und fachlich verträgliche Proportion zwischen Gebäudehöhe und -abstand. Eine gravierende und damit wesentliche Veränderung der vorhandenen Versorgung der Räume mit Tageslicht ist deshalb nicht zu erwarten. Da das geplante Hochhaus keine für die Belichtung umliegender Wohnräume möglicherweise kritische Verbauung bewirkt, ist auch keine Notwendigkeit detaillierter Berechnungen gegeben. Der unveränderte Ausblick aus einer Wohnung ist grundsätzlich kein schützenswerter Belang („kein Anrecht auf freie Aussicht“).

Verschattungsstudie – wesentliche Aspekte

Da bei einem Hochhaus allerdings nicht auszuschließen ist, dass durch besondere Umstände im Einzelfall doch Beeinträchtigungen auftreten können, die vom Abstandrecht und von der belichtungsgerechten Positionierung nicht erfasst werden, wurde zusätzlich eine Studie zum Schattenwurf des geplanten Gebäudes erstellt.

Zur Prüfung der Schattenwirkung wurde ein anschaulicher dreidimensionaler Simulationsfilm erstellt, der den Schattenwurf im Tagesverlauf zu verschiedenen Jahreszeiten für die vollständigen Baukörper nachweist. Hieraus wurden repräsentative Momentaufnahmen abgebildet, wobei jeweils die Wirkung der möglichen Bebauung nach geltendem Bebauungsplan und nach der vorliegenden Planung gegenübergestellt ist. Da außerdem der Schattenwurf der bestehenden Gebäude erkennbar ist, kann detailliert für jeden einzelnen Standort im Umfeld des Plangebietes nachvollzogen werden, in welcher Weise, wann und für wie lange speziell das geplante Hochhaus jeweils die Sonne verdecken wird.

Besondere Vorschriften über die Berücksichtigung des Themas Verschattung in der Bauleitplanung gibt es nicht; vielmehr sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. In diesem Themenfeld wird zur Bewertung hilfsweise gleichwohl auf eine (technische) Norm, die DIN 5034-1 („Innenraumbelichtung mit Tageslicht“ Oktober 1999), zurückgegriffen: Diese bezieht sich im Wesentlichen auf den Nachweis ausreichender Belichtung mit Tageslicht für neu zu erstellende Wohngebäude im Rahmen der Baugenehmigung. Die Vorschrift ist hier insofern nur indirekt einschlägig und besitzt lediglich empfehlenden Charakter.

Die DIN enthält eine Empfehlung zu Mindestbesonnungszeiten, die besagt, dass mindestens ein Wohnraum einer jeden Wohnung am Stichtag 17. Januar potenziell mindestens 1 Stunde Sonne erhalten soll. Das für den Bebauungsplan erstellte Verschattungsgutachten weist nach, dass das geplante Vorhaben diese Anforderung erfüllt. Es belegt außerdem, dass in den Fällen, in denen Wohnungen im Winter durch den Hochhaus Schatten betroffen sind, diese schon durch die bestehenden Gebäude verschattet werden. Grundsätzlich führen zudem die Grundrissabmessungen des Hochhauses dazu, dass es je Standort höchstens 1-2 Stunden dauert, bis sein Schatten so weiter ‚gewandert‘ ist, dass die jeweiligen Wohnungsfenster wieder besonnt werden. Dadurch bleiben ausreichende Besonnungszeiten selbst im tiefen Winter, wenn die Sonne nur für 4-5 Stunden pro Tag scheint, für alle umliegenden Wohngebäude gewährleistet.

Einige der dem Hochhaus östlich gegenüber liegenden Balkone werden im Sommer nachmittags von dessen Schatten überstrichen werden. Da hierbei aber nicht etwa eine Verdunkelung eintritt, sondern lediglich die gegen Abend tieferstehende Sommersonne in größerer Entfernung und kurzzeitig verdeckt wird, ist die Benutzung der Balkone nicht beeinträchtigt.

Im Fazit ist eine nicht zumutbare Verschattung von Wohnungen an keiner Stelle in der Umgebung des Plangebietes zu erwarten.

Beeinträchtigung durch Beleuchtung bei Dunkelheit

Eine Illuminierung des Gebäudes in Form einer nächtlichen Dauerbeleuchtung oder eines großflächigen Anstrahlens ist nicht zulässig. Zwar muss damit gerechnet werden, dass in dem geplanten Bürogebäude auch nach Eintritt der Dunkelheit noch gearbeitet wird. Dies führt aber zu keiner nennenswerten Störung oder sogenannten Lichtverschmutzung im Umfeld. Zu einer ‚Illumination‘ wird die aus den Büros ausstrahlende Arbeitsbeleuchtung wegen des Absorptionsgrades der Glasfassade nicht führen. Die textlichen Festsetzungen enthalten entsprechende Regelungen, die zusätzlich auch in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden.

Zusammenfassend ist in der Umgebung des Plangebietes aus den Belichtungs- und Besonnungsverhältnissen keine wesentliche Verschlechterung der Wohnqualität zu erwarten.

Einschätzung der Windwirkung

Eine Einschätzung des Fachbüros Ruscheweyh zur Windwirkung der Planung ergibt, dass durch die Lage und Kubatur des Gebäudes keine wesentliche Änderung in Bezug auf den Luftaustausch und die Schadstoffausbreitung im Umfeld des Plangebiets zu erwarten ist.

Negative Auswirkungen auf die umliegende Wohnnutzung können ausgeschlossen werden.

Brandschutz

Der Brandschutz wurde unter städtebaulichen Gesichtspunkten von der städtischen Feuerwehr geprüft. Dazu ist festzustellen, dass alle für den Brandschutz relevanten Sachverhalte in der Landesbauordnung (BauO NRW) sowie in der Hochhausverordnung geregelt sind. Die bauordnungsrechtlichen Vorschriften zu notwendigen Abstandflächen haben auch für den Brandschutz Bedeutung. Als Mindestabstand zur Verhinderung von Brandüberschlag hat sich in der Praxis das Maß von ca. 5 m erwiesen. Dieses Maß wird im vorliegenden Fall bei weitem überschritten.

Im vorliegenden Fall kann aufgrund der für Hochhäuser geltenden strengen Bauvorschriften davon ausgegangen werden, dass die verwendeten Baustoffe überwiegend nichtbrennbar (Baustoffklasse A nach DIN 4102) sind und damit am Brandgeschehen weitaus weniger Stoffe beteiligt sind, als dieses bei einem niedrigen Gebäude zu erwarten ist.

Insgesamt bestehen daher unter Brandschutzgesichtspunkten gegen die Planung keine Bedenken.

Baustellenabwicklung

Der Investor ist bemüht, die aus der Baustellenabwicklung resultierende Belastung der angrenzenden Wohnbebauung durch Lärm, Schmutz und Verkehr über das übliche Maß hinaus auf ein Minimum zu reduzieren.

8.2 Pflanzen und Tiere / Biologische Vielfalt

Für das Plangebiet besteht durch den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 379 Grevener Straße / Steinfurter Straße / York-Ring bereits Planungsrecht zur Realisierung einer gemischten Baufläche mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6. Das Plangebiet ist im Bestand weitgehend versiegelt. Die teilweise auf der Grundstücksgrenze, teils aber auch im öffentlichen Raum stockenden Spitzahorn-Baumreihen entlang der Steinfurter Straße und des York-Rings sind nach geltendem Planungsrecht mit einem Erhaltungsgebot belegt.

Auch die Planung nimmt auf den vorhandenen Bewuchs weitgehend Rücksicht. Die straßenbegleitenden großkronigen Bäume entlang der Steinfurter Straße und des York-Rings, die wegen ihrer erheblichen stadträumlichen Bedeutung zu erhalten sind, werden durch neue Festlegung der Grundstücksgrenze Teil der öffentlichen Verkehrsfläche und dort als zu erhalten festgesetzt, soweit nicht ihr Vitalitätszustand oder Erschließungserfordernisse entgegenstehen. Ausreichende grundstücksseitige Entwicklungsmöglichkeiten für diese Bäume sind durch Festsetzung von Pflanzgeboten entlang den Straßenverkehrsflächen gewährleistet.

Im städtebaulichen Vertrag wird zudem geregelt, durch welche Maßnahmen der vorhandene, im Bebauungsplan als zu erhalten festgesetzte Baumbestand während der Bauzeit zu schützen und zu erhalten ist. Dazu sind die DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und

Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ und die RAS – LP 4 „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4 – Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen“ zu beachten. Insbesondere ist vor Beginn der Baumaßnahme der Bereich innerhalb der Kronentraufe der Bäume durch Errichtung eines stabilen, unverrückbaren Zaunes zu sichern. Das Lagern von Baustoffen/-materialien, gefährlichen Stoffen (Öle, Säuren usw.) sowie das Abstellen von Baufahrzeugen/-maschinen, Baucontainern und Aborten ist innerhalb dieses Bereiches zu unterlassen.

Eine notwendige Spundung der Baugrube muss so erfolgen, dass keine Schäden im Kronenbereich der Bäume entstehen, zudem ist das Spundungsverfahren zu wählen, welches die geringste Ausdehnung der Baugrube über die Baugrenzen hinweg bedingt. Möglicher Wurzeleinwuchs im Bereich der Baugrube ist vor Beginn der Baumaßnahme zu untersuchen, und es sind die ggfs fachlich erforderlichen Maßnahmen zu Wurzelsicherung durchzuführen. Baukräne sind so aufzustellen, dass die Bäume bei der Beschickung der Baustelle nicht beeinträchtigt werden. Alle erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen sind außerhalb der Kronenschirmfläche (Bodenfläche, die von der Baumkrone überdeckt wird) zu verlegen.

Der Planentwurf sieht nur eine geringfügige Erhöhung der GRZ vor. Die im B-Plan Nr. 379 ausgewiesenen Pflanzgebote reduzieren sich nur geringfügig. Regelungen zum Ersatz für die durch das Bauvorhaben im öffentlichen Raum entfallenden Bäume werden im Städtebaulichen Vertrag getroffen. Zur Verbesserung des Kleinklimas und zur Kompensation des Versiegelungsgrades sind Festsetzungen zur Begrünung von Dächern vorgesehen.

Im Ergebnis wird sich durch die Planung die ökologische Situation gegenüber dem geltenden Planungsrecht nicht verschlechtern, gegenüber der nahezu vollständigen Versiegelung im Bestand (Pkw- und Lkw-Parkplatz sowie ehemalige Tankstelle) eindeutig verbessern.

8.3 Boden, Wasser, Klima, Luft

Das Plangebiet liegt im Bereich des münsterschen Kiessandzuges. Aufgrund der Wasserdurchlässigkeit des Bodens ist das Grundwasser in diesem Bereich stärker gefährdet. Nutzungen und Anlagen, die das Grundwasser potentiell beeinträchtigen, sollen deshalb nicht mehr zugelassen werden.

Altlasten

Das Plangebiet befindet sich im Bereich der im städtischen Altlast-/ Verdachtsflächenkataster geführten Altablagerungen 12 C und 36.

Bei der Verdachtsfläche 12 C handelt es sich um eine Altablagerung, d. h. eine ehemalige Entsandungsfläche, die mit Boden, Bauschutt, Schlacke, Asche und tlw. Siedlungsabfällen verfüllt wurde. Die Altablagerung erstreckt sich auch über die Verdachtsfläche 36. Die durch Sondierungen ermittelten Auffüllmächtigkeiten liegen zwischen 4,20 m und 5,60 m.

Im August 2007 wurde ein Gutachten zu orientierenden Untergrund- und Schadstofferkundungen erstellt. Dabei wurden Belastungen mit PAK und Schwermetallen festgestellt.

Bei der Verdachtsfläche 36 handelt es sich um eine stillgelegte Tankstelle, die als Altstandort, d.h. als ehemaliger Betrieb, der mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen ist, ins Altlasten-/ Verdachtsflächenkataster aufgenommen wurde. Eine Gefährdungsabschätzung 2004 zeigte Verunreinigungen des Bodens und der Bodenluft.

Falls bei der geplanten Baumaßnahme verunreinigtes Erdreich auf dem Grundstück verbleibt, ist die Sanierung bzw. Sicherung durch einen Sanierungsplan zu dokumentieren. Dies wird im

Städtebaulichen Vertrag öffentlich-rechtlich festgeschrieben. Die gesamte Erdbaumaßnahme hat unter gutachterlicher Begleitung zu erfolgen.

8.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter, Stadtbild

Im Plangebiet sind keine Baudenkmäler vorhanden und auch keine erhaltenswerte Bausubstanz festgestellt worden. Auch liegen keine Hinweise auf Bodendenkmäler vor.

Ob sich ein Vorhaben in Gestalt und Höhe in die nähere Umgebung und den Rahmen der vorhandenen Bebauung einfügt, ist nur dann als planungsrechtliches Zulässigkeitskriterium von Bedeutung, wenn Bauvorhaben in bebauten Bereichen beantragt werden, für die kein Bebauungsplan besteht. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes dagegen bietet der Gemeinde bewusst die Möglichkeit, neue städtebauliche Ziele zu formulieren und, wie im vorliegenden Fall, insbesondere auch die planungsrechtliche Grundlage für stadtgestalterische Veränderungen zu schaffen.

Das vorhandene Stadtbild am Standort selbst ist ambivalent geprägt: Das Plangebiet ist zwar Teil des Quartiers „ehemaliges Gewerbedreieck“, das seinerzeit durch eine homogene Bebauung gestalterisch harmonisiert werden sollte; heute stellt eine ausschließlich profilgleiche Blockrandbebauung für das Plangebiet angesichts seiner besonderen Lagequalität und Signifikanz in der Stadtstruktur allerdings nicht mehr die adäquate städtebauliche Lösung dar. Zugleich ist die Lage des Plangebiets im Kreuzungsbereich Steinfurter Straße/York-Ring bzw. Orleans-Ring durch das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen und - als sinnvolle Antwort darauf - durch eine an allen 4 Flügeln fehlende Straßenrandbebauung gekennzeichnet. Südwestlich der Steinfurter Straße korrespondieren die als Solitäre in Rasenflächen eingestreuten Studentenheim-Hochhäuser mit der Grünanlage und dahinter liegenden Wohnhochhäusern am Ring gegenüber; die ehemalige Tankstellenfläche nördlich des York-Rings trennt ebenfalls die anschließende Bebauung von der Kreuzung.

Zu diesen drei Flügeln der Kreuzung stellt die geplante niedrige und weich ausgeformte Basisbebauung mit dem sich hieraus entwickelnden Hochhaus in der Mitte einen vermittelnden Bezug her. Die Planung entspricht damit der besonderen Lage des Plangebiets am Kopf des „ehemaligen Gewerbedreiecks“ ebenso wie der Torsituation am Tangentenring und im City-Eingang. Mit der Veränderung des Höhenprofils aus der Fernsicht und dem gesetzten Höhenakzent wird auch die stadtstrukturelle Bedeutung des Verkehrsknotenpunktes erst deutlich ablesbar; die profilüberragende städtebauliche Dominante hebt die besondere Torsituation des durch hohes Verkehrsaufkommen geprägten Bereiches städtebaulich angemessen hervor (City-Eingang).

Im Stadtgrundriss korrespondiert die Positionierung des geplanten Hochhauses direkt mit der des LVM-Doppelturmes an der Weseler Straße. Auch dort wurde der Schnittpunkt Radiale / Tangentenring durch ein von der Kreuzung zurückgesetztes, profilüberragendes Bürogebäude betont. Die Radialen Weseler und Steinfurter Straße stellen die beiden direkten Anschlüsse Münsters an die Bundesautobahn her, sind also von entscheidender Bedeutung nicht nur für den Wirtschaftsstandort Münster, sondern für die überörtliche Kommunikation überhaupt. Der vom Investor gewählte Standort steht darüber hinaus in einem sinnvollen Bezug zum Universitätsbereich im Nordwesten der Stadt. Die Lage in der Stadtstruktur bzw. im Stadtgrundriss ist daher schlüssig gewählt und mit dem Hochhaus sinnvoll und konsequent interpretiert.

Im Hinblick auf die Wirkung des Hochhauses auf das Stadtbild in der Fernsicht sieht die städtische Denkmalbehörde keine denkmalpflegerischen Belange beeinträchtigt, da der geplante Baukörper keines der Gebäude des in der Blickachse liegenden „sakralen Teils“ der Stadtkrone verdeckt. Gleichwohl hat sich die Planung sorgfältig mit der nordwestlichen Stadtansicht auseinandergesetzt. Ihr lag und liegt folgende Einschätzung zugrunde: Die Steinfurter Straße bietet zweifellos stadteinwärts eine besondere Sicht auf die historischen Kirchtürme Münsters. Der

Blick insbesondere auf Dom und Liebfrauen Überwasser, abschnittsweise auch Lamberti, ist - zumindest in zwei Abschnitten der Steinfurter Straße - unverstellt erhalten und übt bei klarer Sicht eine prägende Wirkung aus; dies bedeutet jedoch nicht, dass die nordwestliche Stadtansicht insgesamt als historische Reinform und etwa zwingend erhaltenswert, unergänzbar und unveränderbar anzusehen wäre.

Vielmehr ist die bis ins 19. Jahrhundert mittelalterliche Silhouette durch zahlreiche Elemente wie Verkehrsanlagen (Ampelbrücke, Straßenbeleuchtung), Werbeanlagen, Bepflanzung sowie durch profilüberragende und -verstellende Gebäude deutlich verändert worden. Dazu gehören im Nordsegment des Blickes der Turm der Germania-Therme und der Fernsehturm sowie im südlichen Teil das Wohnhochhaus an der Philippistraße (15 Geschosse, Höhe 42 m) und die Bettentürme des Universitätsklinikums (17 Geschosse, Höhe 60 bzw. 75 m).

Hinzu kommt, dass sogar profilkonforme Baukörper im Verlauf der Steinfurter Straße zunächst die Domtürme und dann auch Liebfrauen Überwasser verdecken (z.B. Neubebauung an der Ecke Steinfurter Straße/Catharina-Müller-Straße auf der Grundlage des bestehenden Bebauungsplanes). Hieran wird deutlich, dass auch eine Bebauung des Plangebiets nach geltendem Planungsrecht, die eine Blockrandbebauung zum Teil in der Sichtachse zum Dom vorsieht, die heutige Stadtansicht wesentlich verändern würde.

Aus der Fernsicht von der Steinfurter Straße wird das geplante Hochhaus bereits kurz nach der Abzweigung der B 54 erkennbar sein und in dem weiten Abstand zwischen der Ansicht der Lambertikirche und der des Doms liegen. Keine der Kirchturmansichten wird durch die Hochhausansicht tangiert. Daran ändert sich auch in Annäherung an den bebauten Bereich nichts. Die Lambertikirche ‚verschwindet‘ dann hinter den Bäumen; Domtürme und Überwasserkirche stehen im Zentrum des Blicks, das Hochhaus seitlich daneben. Von der Eissporthalle an sind die Kirchtürme und das Hochhaus hinter der Straßenrandbebauung nicht mehr zu sehen.

Im Bereich zwischen Wilkinghege und Tankstelle am Innenstadteingang wird das Hochhaus durchaus markant in Erscheinung treten. Aber auch dort werden die Türme von Dom und Überwasserkirche im Zentrum des Blickwinkels nicht verstellt; ihre Höhe wird es in der Fernsicht allerdings deutlich überragen. Da das geplante Hochhaus etwa in halber Entfernung zwischen Dom und Wilkinghege liegt, tritt es bei gleicher Höhe wie die Domtürme von Wilkinghege aus doppelt so hoch in Erscheinung. Das Stadtbild wird aus der Fernsicht insofern zweifellos verändert. Andererseits wird das geplante Hochhaus im Stadtgrundriss und in der Feinabstimmung am Standort selbst sehr sorgfältig positioniert und auf eine mit 56 m deutlich niedrigere Höhe als bei vergleichbaren Münsteraner Gebäuden begrenzt (z.B. LVM 21 Geschosse, Höhe 73 m).

Die Gewährleistung bzw. Sicherung der Realisierung der durch den Investor beabsichtigten hochwertigen und zukunftsweisenden Architektur und Materialität erfolgt im Städtebaulichen Vertrag über eine Bindungsverpflichtung an den vorliegenden Projektentwurf und weitergehend über ein entsprechendes Abstimmungserfordernis der Planung vor Bauantragstellung.

9. Gesamtabwägung

9.1 Belange benachbarter Eigentümer und Nutzungen

Sämtliche erkennbaren Belange wurden abschließend im Bebauungsplanverfahren entsprechend dem Abwägungsgebot des § 1 (7) BauGB ermittelt, bewertet und untereinander und gegeneinander abgewogen. Mit dem der Planung vorgeschalteten Projektentwurf hat der Investor bereits eine bauliche Lösung entwickelt, die mit ihren Nutzungsinhalten, ihrer Höhendifferenzierung, Anordnung auf dem Grundstück und Außenraumgestaltung größtmögliche Rücksicht auf das angrenzende Wohngebiet nimmt. Diese Qualitäten schreibt der Bebauungsplan fest. Er definiert die Umsetzung des Vorhabens durch geeignete Festsetzungen insbesondere zur Nutzung, aber auch zu Bauformen und Begrünung insgesamt so, dass mehr als geringfügige

nachteilige Auswirkungen vermieden werden. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden an keiner Stelle beeinträchtigt. Die nach geltendem Planungsrecht zulässige Ausnutzbarkeit des Grundstücks wird nicht erhöht; mögliche Immissionen werden sogar verringert.

9.2 Umwelt- und sonstige allgem. Belange, Stadtbild

Neben der Verträglichkeit der Planung mit der immissionsschutzbedürftigen Wohnnutzung und den verkehrlichen Belangen weist der Bebauungsplan auch seine ökologische Nachhaltigkeit nach: Durch Wiedernutzbarmachung der innerstädtischen Brachfläche wird die ökologische Situation im Bestand verbessert. Die Planung entspricht dem im Baugesetzbuch gebotenen Vorrang der Innenentwicklung und ist deshalb am vorgesehenen Standort nicht nur als tolerabel, sondern unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten als wünschenswert anzusehen.

Durch die Positionierung des Hochhauses im „Bild“ der Stadt aus der Fernsicht zwischen St. Lamberti und St.-Paulus-Dom bleibt die Sicht auf die historischen Kirchtürme frei und unverstellt erhalten. Die bisherige Ansicht wird jedoch verändert; das Hochhaus wird links neben den Domtürmen deutlich und – nach den Gesetzen der Perspektive trotz gleicher Bauhöhe – höher in Erscheinung treten. Hierin liegt ein Eingriff in die Gestaltung des Ortsbildes, der ambivalente Meinungen und differierende fachliche Bewertungen zulässt: Bei einer Betrachtung der Stadtansicht als zweidimensionales, museales Bild kann die Veränderung als störend, bei einem die Stadtentwicklung als dynamischen und ganzheitlichen Prozess begreifenden Verständnis dagegen als Bereicherung empfunden werden. Fachrechtliche Belange der Denkmalpflege sind nicht berührt.

9.3 Investive Belange

Die Planung dient der Errichtung der Europazentrale eines international tätigen, bedeutenden Finanzdienstleistungsunternehmens. Unternehmensphilosophie und Marktposition des Investors erfordern einen Firmensitz, der neben ausreichenden Büroflächen und Erweiterungsmöglichkeiten hohe Ansprüche an eine repräsentative und innovative Adresse erfüllt. Das hierfür entwickelte Baukonzept des Investors, das eine architektonisch und städtebaulich anspruchsvolle Hochhauslösung vorsieht, wird mit der Planung in quantitativer und qualitativer Hinsicht projektbezogen umgesetzt.

9.4 Öffentliche Belange (Wirtschaft, Arbeitsplätze, Stadtentwicklung / Stadtmarketing)

Die Stärkung und Standortsicherung in Münster ansässiger mittelständischer Unternehmen hat zentrale stadtpolitische und städtebauliche Bedeutung. Dies trifft besonders zu für das in Münster gegründete und inzwischen international operierende Unternehmen zeb / rolfs.schierenbeck.associates, das als Investor im Plangebiet seinen Stammsitz in Münster ansiedeln und zur Europazentrale ausbauen will. Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für diese Entwicklung und dient damit sowohl der Stabilisierung und Fortentwicklung der städtischen Wirtschaftsstruktur als auch dem Erhalt und der Schaffung einer Vielzahl von hochqualifizierten, universitätsnahen Arbeitsplätzen.

Im Zuge des ‚Integrierten Stadtentwicklungs- und Stadtmarketingprozesses‘ (ISM) wurden Zukunftsperspektiven für die Stadtentwicklung mit dem Ziel erarbeitet, Münster im interkommunalen Wettbewerb nachhaltig zu stärken. Die dabei formulierte Lektorientierung, Münster als Stadt der Wissenschaft und Wirtschaft zu profilieren, wird mit der Planung in beispielhafter Weise umgesetzt. Der Bebauungsplan steht damit auch in voller Übereinstimmung mit wesentlichen, bürgerschaftlich formulierten Zukunftszielen der Stadtentwicklung.

Die Planung stellt außerdem einen wesentlichen Baustein in der Restrukturierung des ehemaligen ‚Gewerbedreiecks‘ dar. Mit der Umsetzung des Bebauungsplans wird die Stadtreparatur in dem Gesamtbereich zwischen Steinfurter Straße, Ring und Greverer Straße nach Nordwesten

hin abgeschlossen. Die wichtige Stadteingangssituation am Schnittpunkt der zur Autobahn führenden Radiale Steinfurter Straße mit dem Tangentenring wird stadtgestalterisch und funktional entscheidend aufgewertet.

9.5 Abwägungsergebnis

Inhaltlich beschränkt sich die mit dem projektbezogenen Bebauungsplan vorgenommene Änderung geltenden Planungsrechts auf eine Akzentuierung der Höhenentwicklung. Diese Veränderung wird zwar in einem Hochhausbaukörper am Standort deutlich in Erscheinung treten, stellt aber keinen unzumutbaren Eingriff in die bestehende städtebauliche Situation dar. Sie wird unter Einschränkung des Nutzungsspektrums umgesetzt und zusätzlich durch die Verringerung der baulichen Dichte entlang den umgebenden öffentlichen Straßen, gefällige Bauformen und eine hochwertige Freiraumgestaltung kompensiert.

Die privaten Belange der Anwohner können nach Prüfung aller denkbaren Aspekte ebenso wie die Verkehrserfordernisse als ausreichend berücksichtigt angesehen werden. Der Veränderung der Stadtsilhouette von der Steinfurter Straße aus stehen nicht nur die investiven Belange des Investors, sondern auch und vor allem die Erfordernisse der Stärkung der münsterischen Wirtschaftsstruktur, der für die Zukunft Münsters existentiellen Verknüpfung von Universität und Wirtschaft sowie des Erhalts und der Schaffung zahlreicher hochqualifizierter Arbeitsplätze gegenüber.

Die Planung ist damit in hervorragender Weise geeignet, die besondere Profilierung Münsters als Stadt der Wissenschaft und des Mittelstands voranzutreiben und so die Stadt im Wettbewerb nachhaltig zu stärken. Nicht zuletzt steht die Planung damit auch in voller Übereinstimmung mit wesentlichen, bürgerschaftlich formulierten Zielen der Stadtentwicklung. Der Bebauungsplan dient somit vitalen öffentlichen Zukunftsinteressen, die die Veränderung der Stadtsilhouette zumindest als hinnehmbar erscheinen lassen. Die Stadteingangssituation wird mit der Komplettierung der Restruktierungsmaßnahmen im ehemaligen ‚Gewerbedreieck‘ stadtgestalterisch und funktional nachhaltig verbessert und aufgewertet.

Die projektbezogene Planung ist mit der städtebaulichen Ordnung, den übergeordneten Entwicklungszielen der Stadt und den Belangen der angrenzenden Wohnnutzung vereinbar. Sie erreicht einen angemessenen Ausgleich der öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander.

10. Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen

Der Bebauungsplan wird durch einen Städtebaulichen Vertrag (öffentlich-rechtlicher Vertrag) zwischen der Stadt und dem Investor zeb flankiert. Die darin enthaltenen öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen dienen im Wesentlichen der Sicherung der im Grundstückskaufgebot zugesicherten funktionalen, städtebaulichen und gestalterischen Qualitäten und regeln die Kostenübernahme für projektbedingte Maßnahmen außerhalb privater Grundstücksflächen (z.B. für Umbauten an Straßennebenanlagen) durch den Investor.

Zur Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerung, -insbesondere auf die sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnisse, die Belange der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen sowie die unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer- wurden die zuständigen Ämter, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt. Während dieser Behördenbeteiligungen sowie während der Beteiligungen der Bürgerinnen und Bürgern im Planverfahren wurden keine weiteren Anhaltspunkte ersichtlich die eine nicht berücksichtigte Betroffenheit der verschiedenen Bevölkerungsgruppen erkennen lassen.

Die Realisierung des Bebauungsplanes wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet lebenden und arbeitenden Menschen auswirken. Nachteilige Auswirkungen in sozialer und wirtschaftlicher Sicht sind jedoch nicht erkennbar. Ein Sozialplan ist daher nicht erforderlich.

Diese Begründung dient gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch als Anlage zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 520: Steinfurter Straße / York-Ring / Gasselstiege.

Münster,
Der Oberbürgermeister
I. V.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anhang

Übersicht über die Fachgutachten

- | | | |
|----|--------------------------------|--|
| 1. | Verkehrsuntersuchung | (Ingenieurgesellschaft nts mbH, Münster, 2008) |
| 2. | Lärmtechnische Untersuchung | (Ingenieurgesellschaft nts mbH, Münster, 2008) |
| 3. | Verschattungsanalyse | (Ingenieurgesellschaft nts mbH, Münster, 2008) |
| 4. | Gutachterl. Stellungnahme Wind | (Ruscheweyh Consult GmbH, Aachen, 2008) |