

Anlage 1
zur Vorlage Nr. 0428/2011

Beurteilung
zur stadtstrukturellen und städtebaulichen Verträglichkeit
des geplanten Neubaus eines Hochhauses
am Berliner Platz (ehem. „Metropolis“)



22.06.2011

I. Anlass der Untersuchung / Auftrag	3
II. Untersuchungsgegenstand	4
III. Vorgehen / Untersuchungstiefe	7
IV. Beurteilungskriterien für das Vorhaben / „Prüfraster“	9
Stadtbild	9
Blickkorridore auf die Stadtsilhouette	10
Blickbeziehungen der auf die Promenade zulaufenden Radialen	12
sonstige Blickbeziehungen innerhalb der „Stadtkrone“	12
Städtebau	14
Raumfolge, Akzentuierung - großräumige Betrachtung	14
Raumbildung - kleinräumige Betrachtung	16
Baumassengliederung und -verteilung	18
Höhenentwicklung: Bauhöhe, Geschossigkeit	20
städtebauliche Dichte und Abstandflächen	26
Verschattung, kleinklimatische Auswirkungen	27
verkehrliche Auswirkungen	28
Erschließung	28
Stellplatznachweis	29
Nutzung	30
Integration, Ergänzung oder Konkurrenz / Nachhaltigkeit	30
Auswirkungen auf das Nutzungsumfeld	32
Auswirkungen auf andere Standorte	33
IV. Qualitätssicherung / Verfahren zur Schaffung von Baurecht	35
Qualitätsanforderungen	35
aktuelles Planungsrecht / notwendiges Bebauungsplanverfahren	35
V. Zusammenfassung – FAZIT	37
VI. Anhang	40

I. Anlass der Untersuchung / Auftrag

Die Beplanung des Standortes des ehem. Metropolis-Kinos am Berliner Platz in Münster mit einer städtebaulichen Dominante war bereits Gegenstand der örtlichen Presseberichterstattung der vergangenen Jahre. Nach Grunderwerb durch die münsterischen Projektentwickler und Investoren Deilmann/Kresing konkretisierten sich deren geäußerte Ideen sowohl städtebaulich als auch nutzungsstrukturell.



Den Vorstellungen erster noch abstrakter Projektideen bei der Bau- und Planungsverwaltung folgte eine erste nichtöffentliche Vorstellung in Gestaltungsbeirat (23.11.2010) und - ebenfalls nichtöffentlich - im Planungsausschuss (02.12.2010).

Fazit der Erstdiskussion der Gremien war:

- der Standort erscheint für die Errichtung einer Hochbebauung grundsätzlich geeignet; Fragen der Höhenentwicklung, Baumasse und Bauform blieben offen ...;
- die Geeignetheit und Nachhaltigkeit der Nutzung Wohnen/Studentenwohnen wird unterschiedlich bewertet; Fragen der Nutzung wurden offen gelassen.

Der Planungsausschuss hat nunmehr in seiner Sitzung am 19.05.2011 anlässlich der ersten öffentlichen und zu diesem Zeitpunkt konkretisierten Projektvorstellung durch die Investoren Deilmann/Kresing sowie den potenziellen Nutzer Studentenwerk Münster den Antrag der SPD-Fraktion „Beurteilungsgrundlagen für den geplanten Neubau eines Hochhauses am Berliner Platz“ einstimmig beschlossen.

Der Auftrag an die Planungsverwaltung umfasst damit (in Stichpunkten) die Analyse ...

- ... der städtebaulichen Verträglichkeit, insbes. bezogen auf die Höhenentwicklung des Vorhabens;
- ... der Quartiers- und Standortverträglichkeit des Vorhabens, insbes. bezogen auf die geplante Nutzung sowie Fragen der Erschließung und des Stellplatznachweises;
- ... der Bedarfe und Nachhaltigkeit der geplanten Nutzung für studentisches Wohnen.

Die hiermit vorgelegte Beurteilung zur stadtstrukturellen und städtebaulichen Verträglichkeit des geplanten Neubaus eines Hochhauses am Berliner Platz (ehem. „Metropolis“) erledigt diesen Auftrag.

II. Untersuchungsgegenstand

In der Sitzung des Planungsausschusses am 19.05.2011 stellten die Entwickler und Investoren die Grundzüge ihres Vorhabens vor:

- ☞ Turmbebauung mit 18 bis 20 Geschossen in Form zweier parallel zur Bahnhofstraße bzw. Von-Steuben-Straße angeordneten schmalen Hochhausscheiben – diese beiden Gebäudeelemente weisen einen Höhenunterschied von 6 m auf (gemessen im Modell; vermaßte Ansicht oder Höhenschnitt nicht vorliegend). Beide „Scheiben“ sind durch eine innenliegende Erschließung (Treppenhaus, Fahrstühle und Laubengänge) miteinander verbunden:

BERLINER PLATZ 39
DEILMANN KRESING



- ☞ die Höhe des Projektes beträgt:
 - o zur Von-Steuben-Str. 57 m und
 - o zur Bahnhofstraße 51 m(je gemessen im Modell; vermaßte Ansicht oder Höhenschnitt nicht vorliegend), jeweils über Niveau des umgebenden öffentlichen Verkehrsraums [A.d.V.: Dies entspricht einer durchschnittlichen Bruttogeschosshöhe von 2,85 m - diese Höhen sind nur für den Bereich der Wohnnutzung plausibel]:



BERLINER PLATZ 39 MÜNSTER 19. MAI 2011

DEILMANN KRESING

- ☞ die Baukörper nehmen die bestehenden Baufluchten in der („kleinen“) Bahnhofstraße sowie der Von-Steuben-Straße auf – die Fassaden verzichten auf Vorbauten oder Balkone – der öffentliche Straßenraum wird im Gegensatz zu Vorgängerentwürfen an keiner Stelle überbaut; das Bauvorhaben bewegt sich auf eigenem Grundstück:

ERDGESCHOSS



BERLINER PLATZ 39 MÜNSTER 10. MAI 2011

DEILMANN KRESING

- ☞ als Nutzungsschichtung ist vorgesehen:
 - o EG und 1. OG („Sockelgeschosse“): Gewerberäume, teilräumlich zur („kleinen“) Bahnhofstraße Anlieferung und Müllraum
 - o 3. OG bis 18. OG: studentische Wohnappartements/Dozentenwohnungen. Die geplanten ca. 160 Kleinwohnungen für eine Person schlüsseln sich wie folgt auf: 40 - 60 Dozentenwohnungen, 80 - 100 Kleinstwohnungen für Studenten und Universitätsbedienstete. Im Regelgeschoss entstehen 10 Appartements pro Etage, davon 4 (gen Westen) a 28,70 qm und 6 (gen Osten) a 21,40 qm Größe.

REGELGESCHOSS



BERLINER PLATZ 39 MÜNSTER 10. MAI 2011

DEILMANN KRESING

- o 19. und 20. OG: „Skylounge“ mit Luftgeschoss, teilräumlich Lager- und WC-Bereich in der oberen Ebene

18. OBERGESCHOSS / SKYLOUNGE
UNTERE EBENE

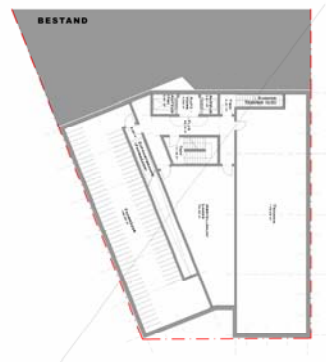


BERLINER PLATZ 39 MÜNSTER 10. MAI 2011

DEILMANN KRESING

- o Dachnutzung des 18. OG: Außenbereich „Skylounge“
- o UG: Technik-, Abstellraum und Fahrradgarage

UNTERGESCHOSS



BERLINER PLATZ 39 MÜNSTER 10. MAI 2011

DEILMANN KRESING

Das Projekt in diesem Bearbeitungsstand ist Gegenstand der vorgelegten Beurteilung zur stadtstrukturellen und städtebaulichen Verträglichkeit.

III. Vorgehen / Untersuchungstiefe

Die im Auftrag an die Stadtplanung formulierten Fragestellungen finden sich dem Grunde nach in den für Hochhausansiedlungen in den Vorlagen 969/2003 und 684/2007 an den Planungsausschuss von diesem beschlossenen Kriterien wieder. Die Verwaltung wurde vom Planungsausschuss beauftragt, im Falle eines Investitionsinteresses für Hochhausneubauten einzelfallbezogen anhand der dort genannten Prüfkriterien vorzugehen. Die Beurteilung zur stadtstrukturellen und städtebaulichen Verträglichkeit des geplanten Neubaus eines Hochhauses am Berliner Platz (ehem. „Metropolis“) folgt diesem Muster.

Die Planungsverwaltung hat nach Beschlussfassung über den Antrag die Investoren des Projekts um Stellungnahme und Einschätzung zu den erschließungs- und nutzungsstrukturellen Fragestellungen gebeten. In die vorgelegte verwaltungsintern erarbeitete Expertise haben die Stellungnahmen und Einschätzungen der Investoren und künftigen Nutzer – wiedergegeben bzw. kommentiert und bewertet - Eingang gefunden.

Der Auftrag des Antrages bezogen auf ein „städtebauliches Gutachten“ mündet in die Erarbeitung einer alle in dieser frühzeitigen Planungsphase maßgeblichen Kriterien und Belange bündelnden Fachbeurteilung nicht nur zu städtebaulichen, sondern insbes. auch zu stadt- und nutzungsstrukturellen Aspekten.

Die vorgelegte Untersuchung blendet in diesem Stadium jedoch bewusst stadtgestalterische und architektonische Aspekte aus: Diese wären nach Beantwortung der gestellten grundsätzlichen stadtstrukturellen und städtebaulichen Fragestellungen in einem vorhabenbezogenen Verfahren zur Schaffung von Planungsrecht zu untersuchen und zu detaillieren.

Die nachfolgende Beurteilung basiert ferner ...

- ... primär auf eigenen Photos mit Modelleinsätzen im Stadtmodell Münster:
 - fotografiert in der Maßstabsebene 1:500;
 - realisiert mit Handy-Kamera, Blickhöhe/Betrachtungsperspektive (aufgrund der Lage des Objektivs) aus je ca. 11m;
 - jeweils Darstellung der heutigen Bestandssituation sowie der bereits in den Erstdiskussionen des Projekts in Gestaltungsbeirat und ASSVW verwandten Modellhöhenstudien in den Höhengruppen 40 m, 50 m und 60 m (bezogen auf die höhere, westliche Hochhausscheibe);



Bestand sowie Planvarianten 40m, 50m, 60m

- Objektmodelle allerdings angepasst an die von den Entwicklern/Investoren vorgelegte Höhendifferenzierung des Vorhabens;
- keine Darstellung der im ASSVW am 19.05.2011 verwandten Modellstudie, da sie die Baumassenwirkung in den aufgesetzten Geschossen nur unzureichend widerspiegelt und diese Lösung mit

57 m zudem dem generalisierten Modelleinsatz von 60 m fast gleichkommt;

(vgl. im ff. die jeweiligen Photofolgen mit Standortbezeichnung, von wo aus der Blick auf das Hochhaus gerichtet ist);

- ... auf eigenen Photos der örtlichen realen Situation

IV. Beurteilungskriterien für das Vorhaben / „Prüfraster“

Stadtbild

Das unverwechselbare Stadtbild Münsters mit seiner hohen städtebaulichen Qualität trägt zur großen Attraktivität Münsters bei. Dabei ist für die Attraktivität der Stadt vor allem die historische Altstadt und „deren visuelles Erleben“ von großer Bedeutung.

Eine direkte Beeinträchtigung des unverwechselbaren Stadt- und Erscheinungsbildes, vornehmlich der Wahrnehmbarkeit der Stadtsilhouette der historischen Altstadt, durch eine Neubebauung des Grundstücks des ehemaligen Metropolis-Kinos ist abzu prüfen und auszuschließen.

Flächen-Sensibilität

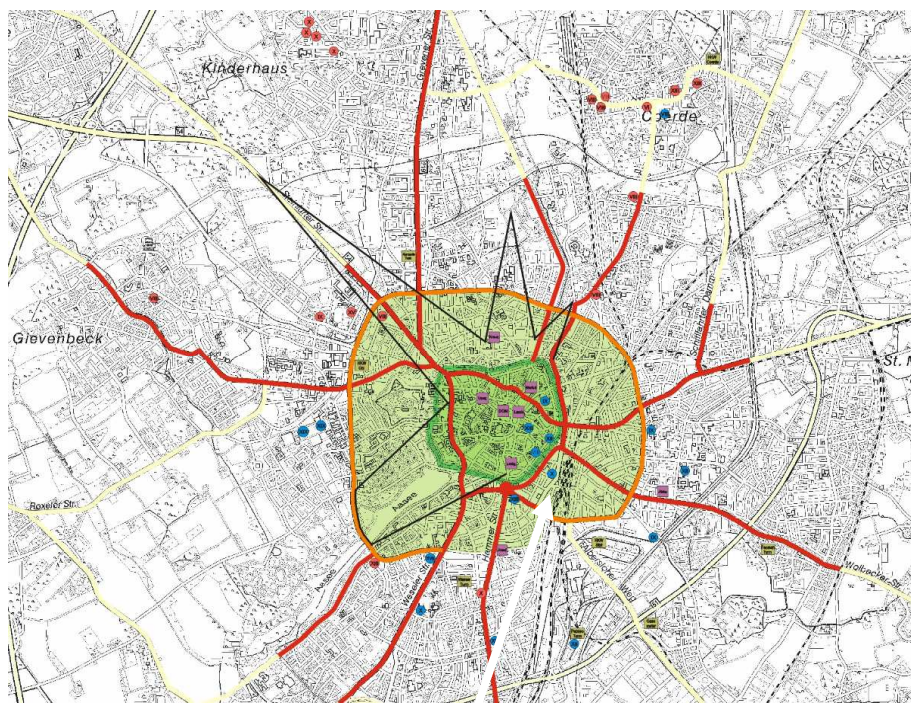


Der Standort befindet sich im ersten Prüfschritt insofern nicht in den hochsensiblen Zonen der Altstadt oder im Bereich der Promenade. Er ist in der „übrigen“ Innenstadt in einer bereits existenten Büro-, Dienstleistungs- und sonstigen Service-Agglomeration rund um den Hauptbahnhof ohne unmittelbaren Bezug zu den tangentialen oder radialen Hauptstraßenkorridoren gelegen.

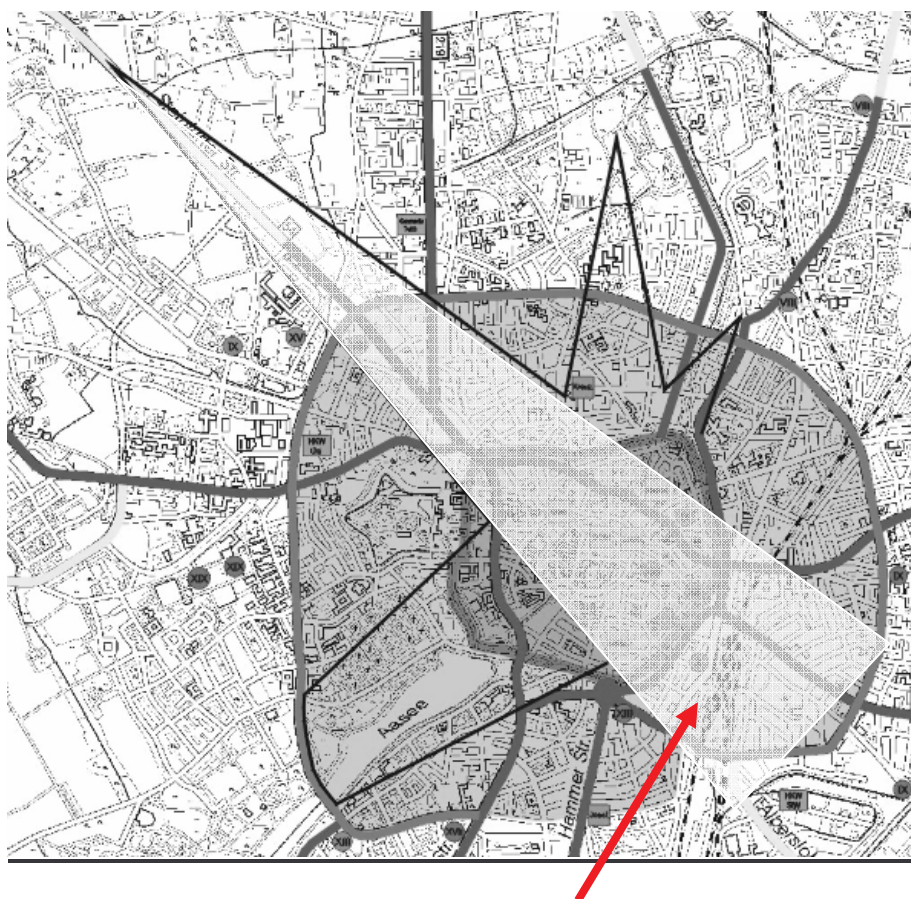
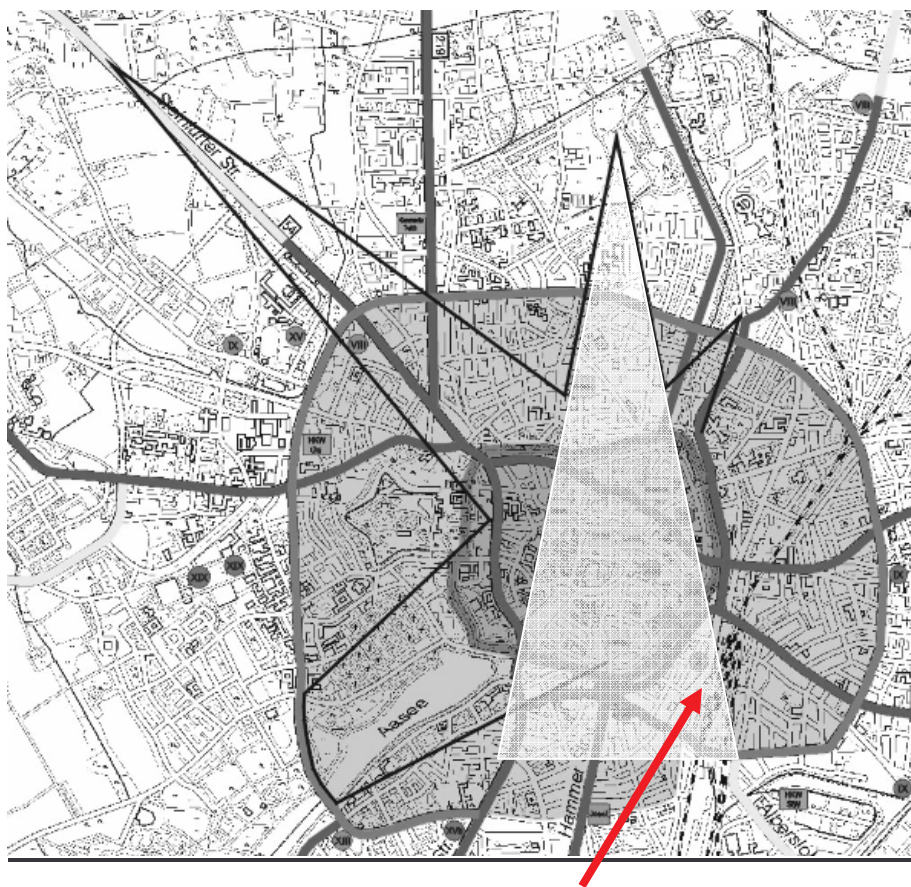


Blickkorridore auf die Stadtsilhouette

Das Vorhaben befindet sich nicht im Bereich der durch die Planungsverwaltung identifizierten Blickkorridore auf die Altstadt.



Je nach Bauhöhe des Vorhabens dürfte dieses lediglich aus der Blickbeziehung von Nord (Wienburgpark) und von Nordwest (Steinfurter Straße) schemenhaft „hinter der Altstadt“ eingeschränkt wahrnehmbar sein.



Eine prägnante, die Stadtsilhouettenwahrnehmung ergänzende bzw. diese verstellende oder störende Wahrnehmung ist insofern nicht feststellbar.

In diesem Prüfpunkt: Standort verträglich

Blickbeziehungen der auf die Promenade zulaufenden Radialen

Der Standort ist nicht in einem dieser Zufahrt- und Blickkorridore auf die Altstadt befindlich.

In diesem Prüfpunkt: Standort verträglich

sonstige Blickbeziehungen innerhalb der „Stadtkrone“

Der Standort befindet sich in dicht bebauter Innenstadtlage, geprägt durch und umgeben von Blockrandstrukturen mit mind. 4-5 Geschossen zzgl. Dach. Die Lage ist nicht unmittelbar an der Altstadt, aber in der durch wenige Baublöcke getrennt benachbarten Innenstadt befindlich.

Als ggf. sensible Blickbeziehungen mit Altstadtbezug („von oder zur Altstadt“), aus welchen das neue Projekt deutlich wahrgenommen werden könnte, werden identifiziert:

Blickwinkel über Bremer Platz, Hauptbahnhof und Berliner Platz auf die Altstadtsilhouette:

Diese aus der Fernsicht und aus deutlich erhöhtem (fiktiven) Standpunkt heraus betrachtete Blickwinkel belegt, dass sich das Vorhaben durchaus in die bestehende blockhaft geprägte Stadtstruktur „einfügt“ und keinen Fremdkörper im der Altstadt vorgelagerten Stadtgefüge darstellt.



Blick über Bremer Platz, Hauptbahnhof und Berliner Platz auf die Altstadtsilhouette

Eine die Stadtsilhouettenwahrnehmung verstellende oder störende Wahrnehmung ist durch eine Hochbebauung im Bereich des Berliner Platzes aus dieser angenommenen, in der realen Betrachtung nicht wahrnehmbaren Fernperspektive nicht feststellbar.

Blick vom südlichen Gleisvorfeld des Bahnhofs (Blick auf die Altstadt aus Sicht des/der Bahnfahrenden):

Die Bilder von der Bahnstrecke (östlichstes Gleis bzw. Gleis 17 – und damit die größte Entfernung und breitester Blickwinkel) zeigen, dass sowohl die Masten- und Oberleitungsstruktur des Bahnareals, die Infrastrukturbauten des Bahnhofsvorfeldes sowie die visuell abschirmende Bebauung westlich der Gleisstrukturen keine Altstadtsilhouettenwahrnehmung möglich machen. Im dominierenden Gewirr der Oberleitungs- und Baustrukturen taucht an verschiedenen Blickpunkten lediglich die oberste Spitze der Lambertikirche kaum bewusst wahrnehmbar oberhalb der Dachlinie der westlich an die Gleistrassen angrenzenden Bebauung – und dies nur sporadisch – auf.



Blick aus Sicht des Bahnfahrenden

Eine die Stadtsilhouettenwahrnehmung ergänzende bzw. diese verstellende oder störende Wahrnehmung ist durch eine Hochbebauung im Bereich des Berliner Platzes insofern in keiner Weise feststellbar.

Blick aus dem Kreuzungsbereich Promenade/Windthorststraße (Höhe Windthorststr. Nr. 31 bzw. 32), quasi „aus der Altstadt heraus“ in den Bahnhofsbereich:

Aus diesem im nördlichen und südlichen Bürgersteigbereich der Windthorststraße aufgenommenen Blickwinkel entsteht eine je nach Gebäudehöhe klare Wahrnehmbarkeit der neuen Bebauung oberhalb der Dachkante der Blockrandstrukturen entlang der Von-Vinke-Straße/Engelstraße. Im Zusammenspiel mit den markanten Baumassen der Eckbebauung Windthorststraße/Von-Vinke-Straße und dem Parkhaus Engelsenchanze ergibt sich jedoch keine Beeinträchtigung, sondern eine bauliche „Bekräftigung“ und „Markierung“ des bereits heute verdichteten Bahnhofsbereichs als einem der „Zentralpunkte“ der Innenstadt.



Blick aus dem Kreuzungsbereich Promenade/Windthorststraße

Eine störende Wirkung einer Hochbebauung im Bereich des Berliner Platzes ist insofern nicht zu konstatieren.

Blick aus dem Zentralbereich der Promenade im Bereich Schorlemer Straße (zwischen Schorlemer Str. 19 und Teichanlage) „aus dem Altstadttrand“ in den Bahnhofsbereich:

Aus diesem in südlicher Höhe der Engelenschanze gelegenen Blickwinkel entsteht eine je nach Gebäudehöhe deutliche und markante Wahrnehmbarkeit der neuen Bebauung oberhalb der Dachkante der Blockrandstrukturen entlang der Von-Steuben-Straße. Im Zusammenspiel mit den markanten Baumassen der Eckbebauung Windthorststraße/Engelstraße, dem in der Höhe wahrnehmbaren Conti-Hotel sowie dem Parkhaus Engelenschanze ergibt sich jedoch keine Beeinträchtigung, sondern eine bauliche „Bekräftigung“ und „Markierung“ des bereits heute verdichteten Bahnhofsbereichs als einem der „Zentralpunkte“ der Innenstadt.



Blick aus dem Zentralbereich der Promenade im Bereich Schorlemer Straße

Eine störende Wirkung einer Hochbebauung im Bereich des Berliner Platzes ist nicht zu konstatieren; dies insbes. auch in bewertender Relation zu den unmittelbar an der bzw. in deutlich größerer Nähe zur Promenade positionierten und „frei sichtbaren“ bzw. solitären Hochbebauungen „Iduna-Hochhaus“ (40 m) und Stadthaus 2 (43 m).

In diesen Prüfpunkten: Standort z.T. deutlich wahrnehmbar, stadtbildbezogen gleichwohl verträglich und einen wichtigen Funktionsbereich der Innenstadt markierend.

Städtebau

Raumfolge, Akzentuierung - großräumige Betrachtung

Das Plangebiet liegt östlich des Stadtzentrums, außerhalb des Promadenrings und süd-westlich des Hauptbahnhofs. Sowohl die Altstadt als auch der Hafenbereich süd-östlich des Hauptbahnhofs sind fußläufig innerhalb weniger Gehminuten zu erreichen. Stärker orientiert ist das Grundstück in Richtung der Westen (Innenstadt), da die Gleisanlagen im Osten des Plangebiets eine merklich räumliche und städtebaulich-funktional trennende Wirkung entfalten.

Folgende Hochhäuser existieren bereits in der Innenstadt sowie in der Altstadt:

Gebäude	Straße	Jahr	Höhe	Geschosse
<i>Hochhäuser am Tangentenring in Münster</i>				
LVM	Weseler Straße	1999	73 m	XXI
LVM	Von-Stauffenberg-Straße	(geplant)	63 m	XVIII
Bettentürme UKM	A.-Schweitzer-Straße	~1970	60 m (Hauptbaukörper) 75 m (Kerne)	XVII
Büroturm	Hammer Straße	2002	42 m	XII
Wohnhochhaus	Philippistraße	1968	42 m	XV
Wohnhochhäuser	Koldering	1959	38 m	XIII
<i>Hochhäuser in der Altstadt / an der Promenade</i>				
Stadthaus 2	Ludgeriplatz	~1965	43 m	XIII
Stadthaus 1	Klemensstraße	~1955	42 m	XII
Iduna-Hochhaus	Servatiplatz	~1960	40 m	XII

Der Standortbereich Berliner Platz stellt sich aus der Blickachsenperspektive Eisenbahnstraße/Bahnhofstraße und der Fernsicht aus deutlich erhöhtem (fiktiven) Standpunkt als klar von den Strukturen der Altstadt und ihrer Vorzone (Promenade) separierter Standort dar. Die achsiale Betrachtung dieser wichtigen Straßenverbindung mit den sie bereits heute flankierenden Großstrukturen Landschaftsverband, NRW-Bank, Iduna-Hochhaus, Bundesbahndirektion, Hauptbahnhof und Conti-Hotel

Der Blickwinkel belegt, dass sich das Vorhaben in die bestehende blockhaft geprägte Stadtstruktur „einfügt“ und keinen Fremdkörper in der Altstadt vorgelagerten Stadtgefüge darstellt.



Vogelperspektive aus Norden

Die Betrachtung aus diesem Blickwinkel legt zudem offen, dass die Blickbeziehungen auf den Berliner Platz und das ehem. „Metropolis-Grundstück“ gerichtet sind. In Verbindung mit der Mikrolage in der Spitze eines dicht bebauten Baublocks und dieser gesonderten Lage an einem aufgeweiteten Straßen- bzw. Platzbereich (Berliner Platz) besteht eine städtebauliche Positivbegründung, den Standort mit einer „kräftigen“ und eigenständigen Hochbebauung „von einigem Gewicht“ zu versehen (vgl. auch bisherige Empfehlungen des Gestaltungsbeirates).

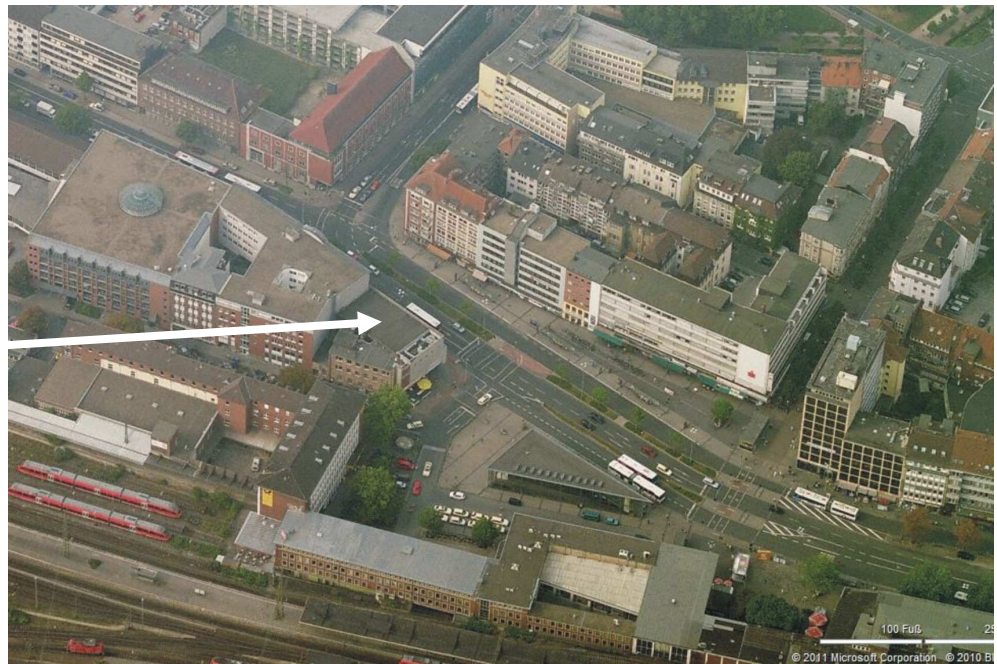
In diesem Prüfpunkt: Der Standort ist – weiträumig gesehen – für eine Hochhausbebauung verträglich, städtebaulich begründet und damit für eine Projektentwicklung in diese Richtung geeignet.

Raumbildung - kleinräumige Betrachtung

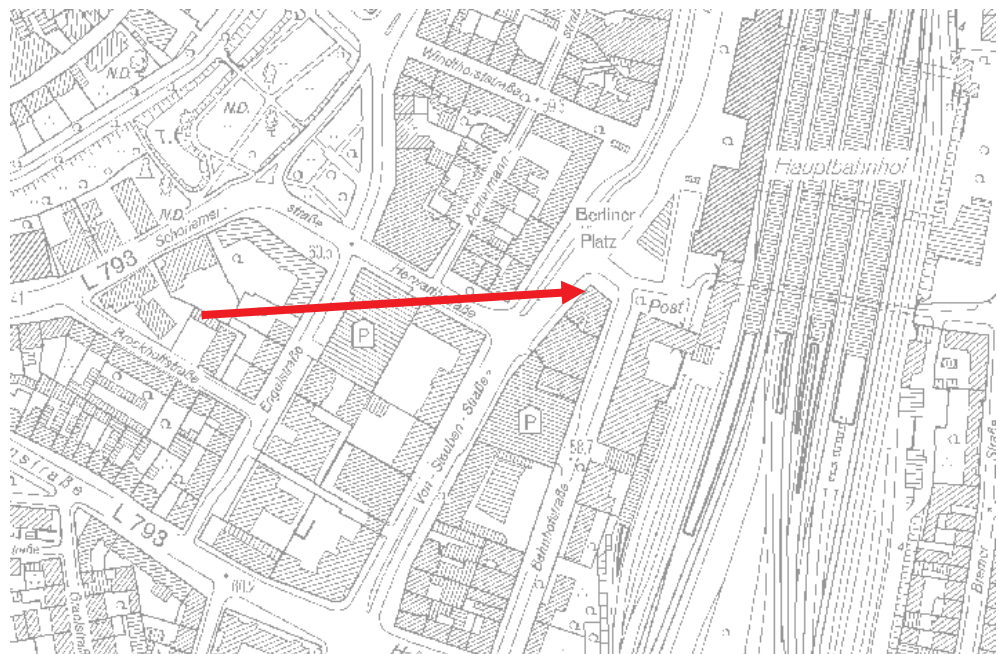
Unterschiedliche Nutzungen des Grundstücks haben den Bereich in der Vergangenheit geprägt. Vor dem 2. Weltkrieg stand auf dem Grundstück ein Hotel, das im Krieg zerbombt und danach in Eigenleistung wieder aufgebaut wurde. Ende der 50er Jahre hat in dem Gebäude dann die bis ins Jahr 2004 andauernde Nutzung als Lichtspielhaus begonnen. In den letzten Jahren wurde das Gebäude immer wieder einer zeitlich begrenzten Zwischennutzung (Restaurant, Konzertveranstaltungen und Diskothek) zugeführt.

Das Bestandsgebäude Berliner Platz 39 tritt aufgrund seiner Höhe von ca. 14 m mit Flachdach im Umfeld der direkt angrenzenden Bebauung weniger prägnant hervor, es ordnet sich den umliegenden Gebäuden eher unter. Durch Neubauprojekte wurde das städtebauliche Erscheinungsbild in der Umgebung des „Metropolis-Grundstücks“ in den vergangenen Jahren verändert. Genannt werden kann hier Bau der Radstation am Hauptbahnhof (1999) und des Parkhaus Engelenschanze (2003). Durch den Bahnhofsumbau wird sich die städtebauliche Gestalt künftig weiter wandeln und die Ostseite des Berliner Platzes und der Bahnhofstraße als markante lineare Baustruktur prägen.

Die direkte bauliche Umgebung ist durch eine überwiegend 3-5-geschossige geschlossene, dichte Bebauung mit einer Traufhöhe zwischen 13,50 m und 19,80 m geprägt, die sich deutlich von der Baustruktur der Altstadt abhebt. Höhenmäßige Abweichungen von der überwiegenden Blockrandbebauung finden sich am Bahnhofplatz 9 (7 Geschosse) sowie an der Ecke Berliner Platz 2a / Windhorststraße mit seinen 10 Geschossen (TH 31.30 m). Mit nur 1 Geschoss deutlich niedriger sind einige Gebäude in der (kleinen) Bahnhofstraße.



Es handelt sich bei der Planung um eine punktuelle Neuansiedlung einer Hochbebauung auf einem bestehenden Baugrundstück („Block-Spitze“). Das Grundstück weist am Platzbereich des Berliner Platzes insofern eine markante, exponierte und unverwechselbare Lage auf.



In diesem Prüfpunkt: Der Standort ist aufgrund seiner Mikrolage und seiner städtebaulichen Umgebungsstruktur begründet und grundsätzlich geeignet für die Errichtung eines Hochhauses. Die mögliche Höhenausprägung ist genauer zu untersuchen.

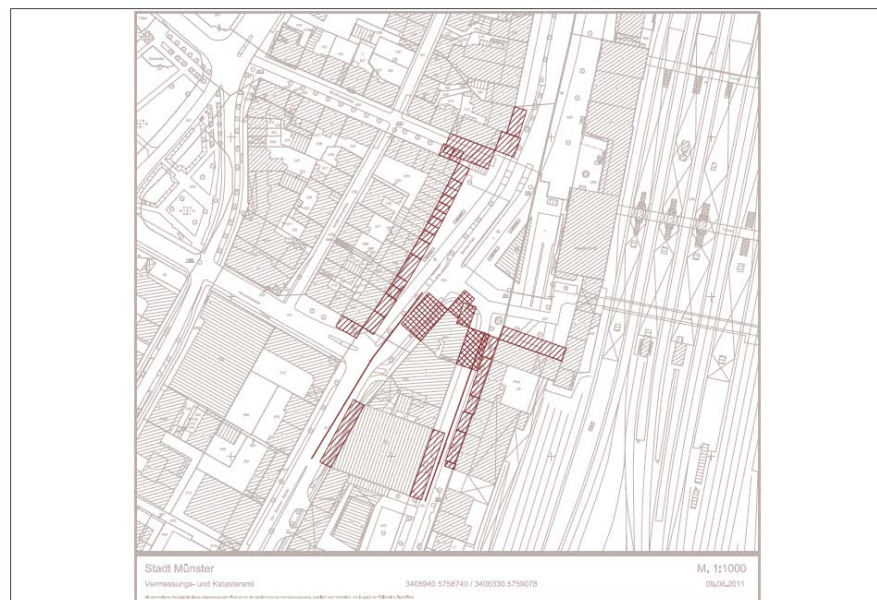
Baumassengliederung und -verteilung

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 (§ 6 BauO NRW) vorgegeben. Die Abstandflächen müssen auf dem Grundstück selbst liegen. Sie dürfen auch auf öffentlichen Verkehrsflächen, öffentlichen Grünflächen und öffentlichen Wasserflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte. Die Belange der hinreichenden Belichtung und Besonnung, der Wahrung des Sozialabstandes etc. sollen hierdurch gewahrt werden.

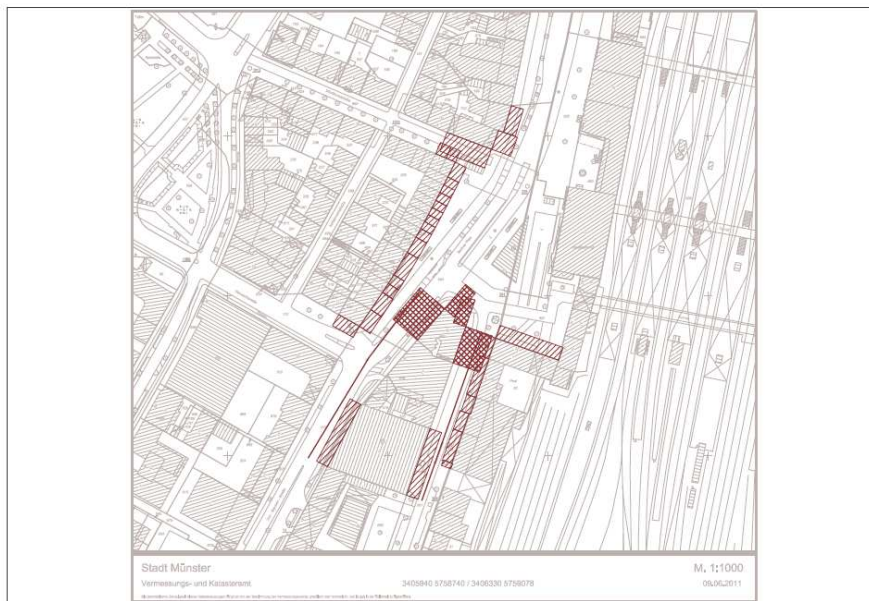
Planungsrechtliche Festsetzungen (Baulinien) können die Bestimmungen des Bauordnungsrechtes überdecken. In einer städtebaulichen Abwägungsentscheidung muss dann jedoch berücksichtigt werden, welche Konsequenzen aus dieser bauplanungsrechtlich bestimmten Unterschreitung der Vorgaben des § 6 BauO NRW resultieren.

Die folgenden Grafiken zeigen, dass es nur im Bereich der Bahnhofstraße zu Überschneidungen der Abstandflächen kommt, auch wenn die Varianten B und C die halbe Straßenbreite im Bereich Berliner Platz überschreiten.

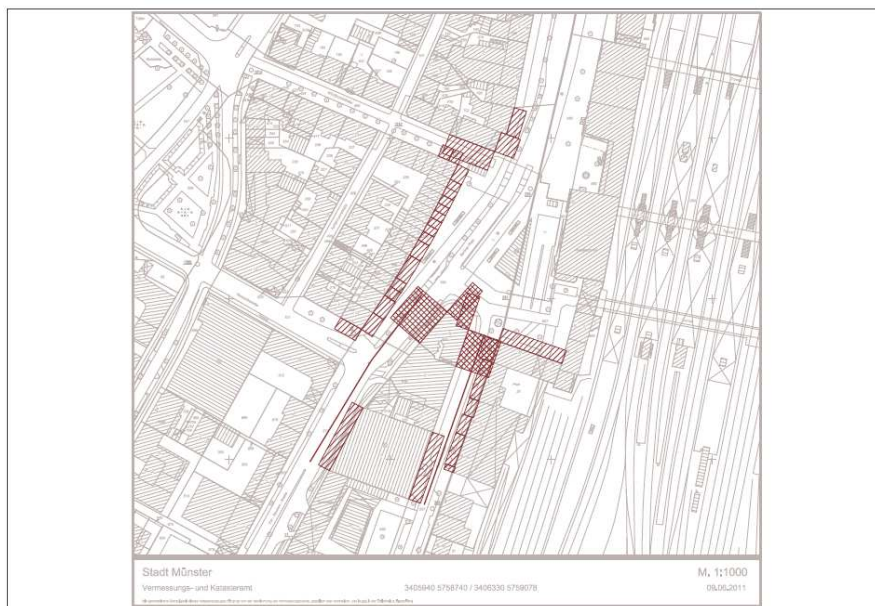
Darstellung der Abstandflächen (Variante A: 34m/40m)



Darstellung der Abstandsflächen (Variante B: 44m/50m)



Darstellung der Abstandsflächen (Variante C: 54m/60m)



In diesem Prüfpunkt: Die Abbildung der überschlägig ermittelten Abstandsflächen zeigt, dass sich in der Höhenvariante 60/54 m die notwendigen Abstandsflächen in der Gesamtbreite des Straßenraums der („kleinen“) Bahnhofstraße nicht mehr nachweisen lassen und

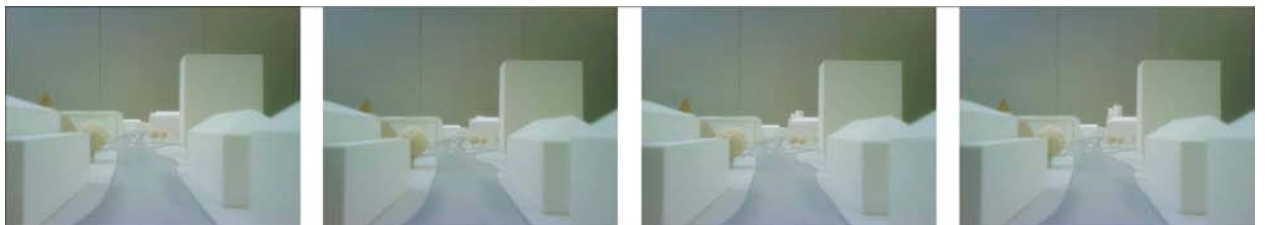
einer sehr gesonderten Begründung und Abwägung bedürften – ein erster Indikator für eine zumindest auf den münsterischen Dichtestandard bezogen zu großen Gebäudehöhe.

Höhenentwicklung: Bauhöhe, Geschossigkeit

Anhand von eigenen Fotos, die mit Modelleinsätzen im Stadtmodell Münster gemacht wurden (vgl. hierzu im Detail die Ausführungen in Kap. III, Seite 6), wird die stadtstrukturelle Wirkung des geplanten Gebäudes aus unterschiedlichen Standorten/Blickrichtungen und Entfernungen dargestellt. Die Bilderserien zeigen jeweils den Bestand und den Neubau in den Höhen 40/34 m, 50/44 m und 60/54 m.

EXKURS:

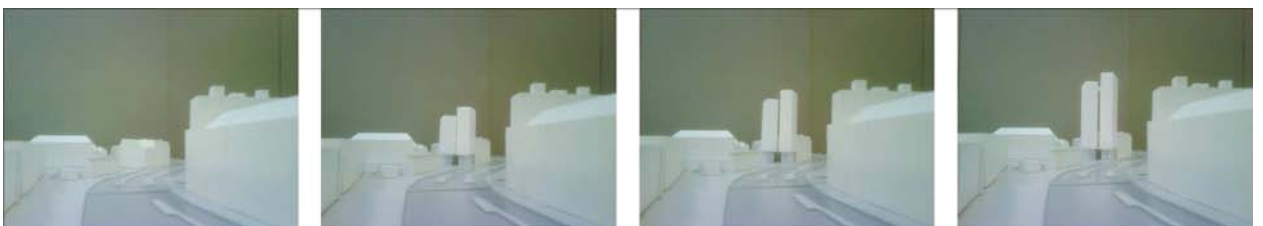
Die mögliche Anzahl der Geschosse ist für die strukturelle städtebauliche Beurteilung der Gebäudehöhe nicht relevant. Die Anzahl der Geschosse hat sich einer als verträglich erachteten maximalen Gebäudehöhe unterzuordnen.



Blick vom Hotel Mauritzhof, Nordkante



Blick von der Kreuzung Servatiplatz



Blick vom Busbahnhof Nordseite



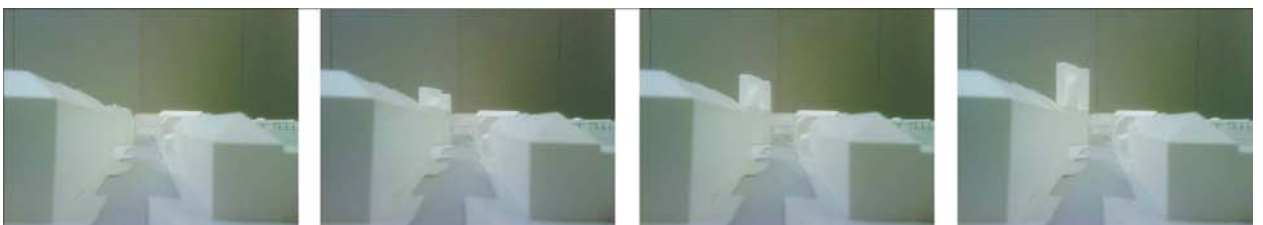
Blick vom Nordeingang Hauptbahnhof



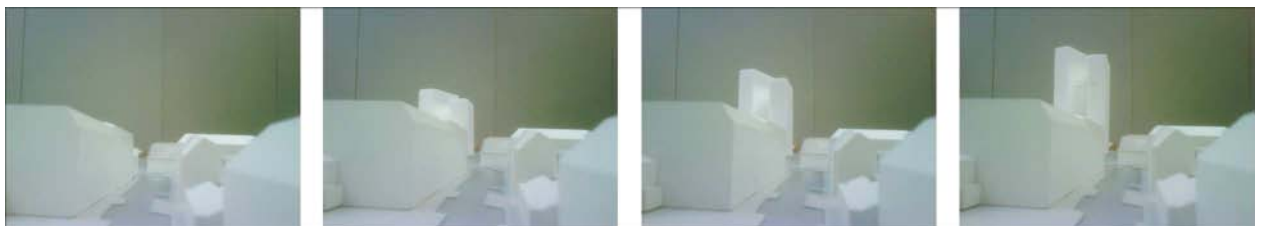
Blick vom Haupteingang Hauptbahnhof



Blick von der Ecke Windthorst.- Bahnhofstraße



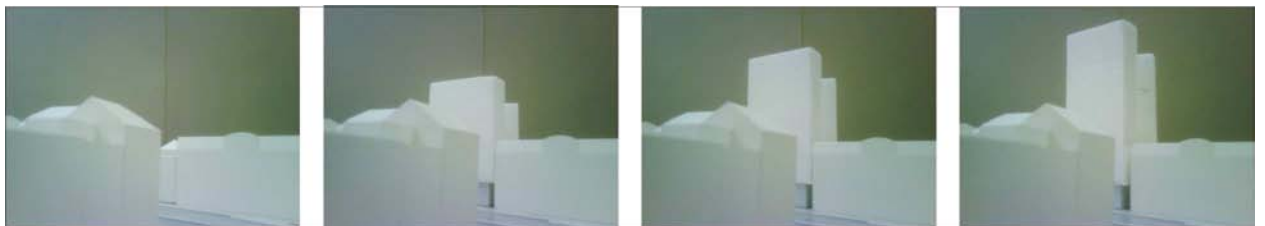
Blick von der Friedrich Ebert Straße 1



Blick von der Bahnhofstraße 59



Blick von der Von Steuben Straße 17



Blick von der Ecke Herwarth-Achtermannstraße

In diesem Prüfpunkt: Die Modellfotos zeigen deutlich, dass sich das Vorhaben je nach Entfernung und Blickrichtung sehr unterschiedlich darstellt.

Während die Höhe von 60 m z.B. vom Hotel Mauritshof und aus dem Bereich der nördlichen Bahnhofstraße (Fernsicht) als durchaus stadtstrukturell und in den mit dem Bestand zusammenwirkenden Baumassen auch städtebaulich verträglich erscheint (und eine Bauhöhe von 40 m gar nicht wahrnehmbar wird), stellt sich die Beurteilung z.B. vom Haupteingang des Hauptbahnhofes und mit Blick aus der Herwarth/Achtermannstraße auf das geplante Hochhaus merklich verändert und deutlich sensibler dar.

Diese „Nahaufnahmen“ zeigen aus der fachlichen Sicht der Planungsverwaltung, dass in der Betrachtung des näheren (!) baulichen Umfeldes eine Höhe von 60 m stadtstrukturell auch in der besonderen Grundstückssituation und exponierten Grundstückslage in der Höhendifferenz und Proportionierung zu den umgebenden Baumassen (und Nutzungen) nicht verträglich ist.

Die 40 m hohe Variante entspricht demgegenüber durch ihre zu geringe Höhendominanz gegenüber den benachbarten Baukörpern nicht den gewünschten städtebaulichen Zielen einer baulichen Beto-

nung und klaren Markierung dieses wichtigen und städtebaulich bereits heute stark verdichteten Stadtbereiches am Hauptbahnhof. Diese Höhenausprägung ist insofern genauso wenig für eine Projektkonkretisierung zu empfehlen.

Zu empfehlen und städtebaulich „richtig“ ist eine Maximalhöhe von um die 50 m – aufgrund der Wahrnehmbarkeit aus der Fernsicht der Eisenbahn- und Bahnhofstraße, vor allem aber auch aus dem Altstadttrand- und Promenadenbereich jedoch als Höhenbegrenzung einschließlich (!) notwendiger Haustechnik und technischer Dachaufbauten.

Diese städtebaulich begründete Grundeinschätzung ist stark abhängig von der exakten Gebäudekubatur und Gebäudearchitektur. Insofern ist hier dringlich auf eine hochbauliche Optimierung auf Basis der absoluten Höhenempfehlung zu drängen. In diesem Zusammenhang kann die Höhe von 50/44 m unter qualitativen Gesichtspunkten geringfügig über- oder unterschritten werden.

Sollte durch die Höhenvorgabe die Proportionierung des Hochhausprojektes je nach architektonischer Lösung zu sehr „leiden“, ist in der Konsequenz über eine in der Grundfläche verminderte Ausprägung des Baukörpers nachzudenken.

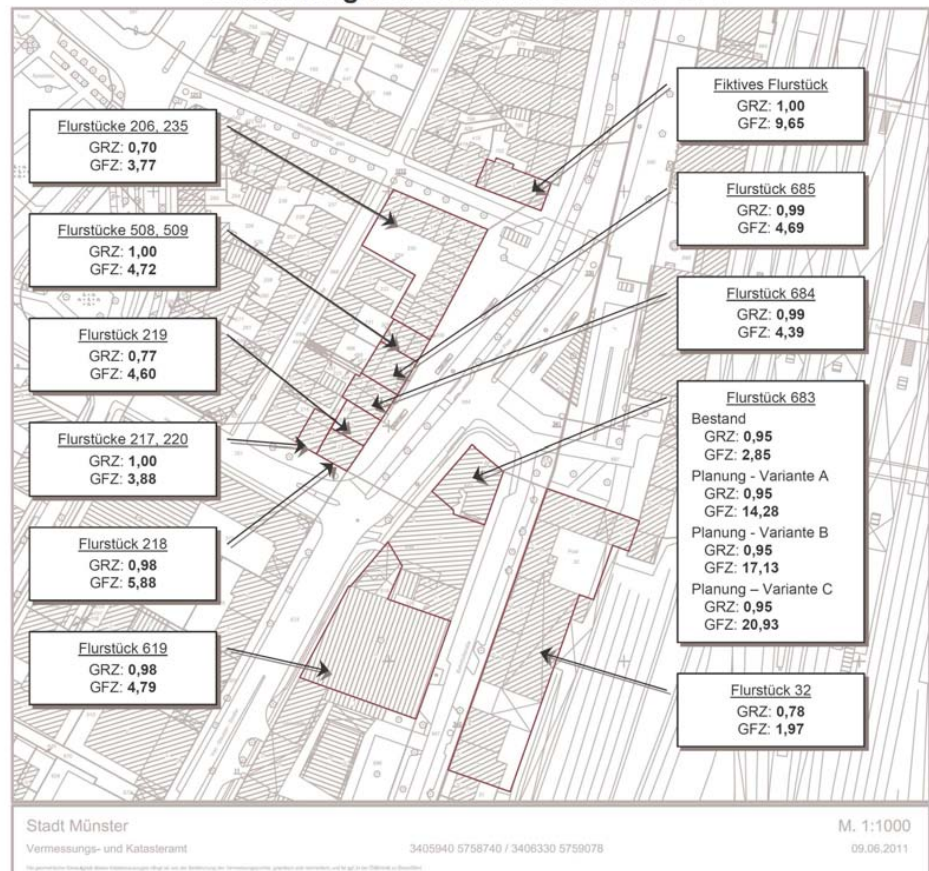
städtebauliche Dichte und Abstandflächen

Die Baunutzungsverordnung BauNVO legt für Baugebiete, auch wenn das Maß der baulichen Nutzung nicht in einem Bebauungsplan festgesetzt ist, Obergrenzen fest. Für Kerngebiete (MK) liegt diese bei einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,0. Diese Obergrenzen dürfen dann überschritten werden, wenn

- o besondere städtebauliche Gründe dies erfordern ,
- o die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden, und
- o sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Die folgende Übersicht zeigt für die überschlägig ermittelte Dichtewerte für das geplante Vorhaben in den Varianten A 34/40 m, B 44/50 m, und C 54/60 m und als Vergleich einige Dichtewerte der Gebäude in der Umgebung.

Darstellung von Gebäude-GRZ und GFZ



Anmerkungen: 1) Bei dem geplanten Hochhaus wurde die Geschossfläche jeweils inklusive des Luftraums zwischen den beiden Gebäuden ermittelt.
2) Die errechneten Werte unterliegen einer Ungenauigkeit, da Gebäude Flurstücken teils nicht eindeutig zugeordnet werden können.

In diesem Prüfpunkt: Die Übersicht verdeutlicht das sich das geplante Hochhaus selbst in der Variante mit 40 m Bauhöhe dichtewertbezogen deutlich von seiner Umgebung abhebt, der Standort aber aus stadtstruktureller Sicht eine kräftige, robuste städtebauliche Figur verträgt. Im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens wäre die Überschreitung des GFZ-Rahmens begründbar.

Verschattung, kleinklimatische Auswirkungen

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 kann hilfsweise gleichwohl auf eine (technische) Norm, die DIN 5034-1 („Innenraumbelichtung mit Tageslicht“ Oktober 1999), zurückgegriffen werden. Die Mindestanforderungen an die Besonnung sind hiernach z.B. bereits eingehalten, wenn die mögliche Besonnungsdauer in Fenstermitte in mindestens einem Aufenthaltsraum einer Wohnung am 17. Januar eine Stunde beträgt.

Durch die aufgehende Sonne fällt der Schatten des geplanten Gebäudes in Richtung Westen auf das Gebäude Von-Steuben-Straße 30/Herwarthstraße 9 und bewegt sich in den folgenden Stunden entlang der Fassaden westlich des Berliner Platzes. Aufgrund der Breite des öffentlichen Straßenraums (mind. 40 m) dürfte die „Beeinträchtigung“ hier nur zeitlich begrenzt auftreten. Zur Mittagszeit fällt der Schatten auf den Berliner Platz und den Vorbereich des Bahnhofs mit der Fahrradstation. In den Abendstunden ist hauptsächlich das Postgebäude an der Ecke Bahnhofstraße/Berliner Platz von dem Schattenwurf betroffen. Aufgrund der geringeren Straßenbreite von ca. 21 m ist hier allgemein mit der größten Betroffenheit zu rechnen. Hier kommt es aber wahrscheinlich auch schon in der Bestandssituation zu Verschattungen der Gebäude untereinander.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die umliegenden Gebäude entsprechend dieser Ersteinschätzung, wenn auch nur für einen begrenzten Zeitraum, durch den Schattenwurf einer neuen Hochbebauung betroffen sind. Mit zunehmender Höhe des neuen Hochhauses erhöht sich auch die Betroffenheit in der Umgebung.

Die tatsächliche Beeinträchtigung ist jedoch eher gering, die Anforderungen der DIN 5034-1 sollten in jedem Fall einzuhalten sein, so dass sich aus der Verschattungssituation keine zwingende Höhenbegrenzung für das geplante Hochhaus begründen lässt.

Gleiches gilt für eine Ersteinschätzung der kleinklimatischen Auswirkungen. Das Gebiet um den Bahnhof ist ein baulich stark verdichtetes Stadtquartier. Eine weitere Versiegelung von Fläche findet nicht statt, lediglich die Baumassen werden durch die geplante Neubebauung erhöht. Ob durch das geplante Hochhaus Veränderungen der Durchlüftungssituation im näheren Umfeld, oder gar für die Innenstadt entstehen, lässt sich ohne nähere Untersuchung (Fachgutachten) nicht abschätzen.

In diesem Prüfpunkt: Standort nach Ersteinschätzung unbedenklich

verkehrliche Auswirkungen

Die Planung sieht eine Unterbringung der notwendigen Stellplätze in dem angrenzenden bestehenden Parkhaus mit der Zufahrt Von-Steuben-Str. vor. Dies bedeutet keine Stellplätze und keine zusätzlichen Verkehre, die den „Vorplatz“ des Bahnhofs zusätzlich belasten oder die bestehende Situation verändert

Im Zusammenhang mit der Nähe zu dem Hauptverkehrsknotenpunkt für den ÖPNV und der durch die Planung angestrebten Nutzungsstruktur werden deshalb keine nennenswerten Auswirkungen erwartet.

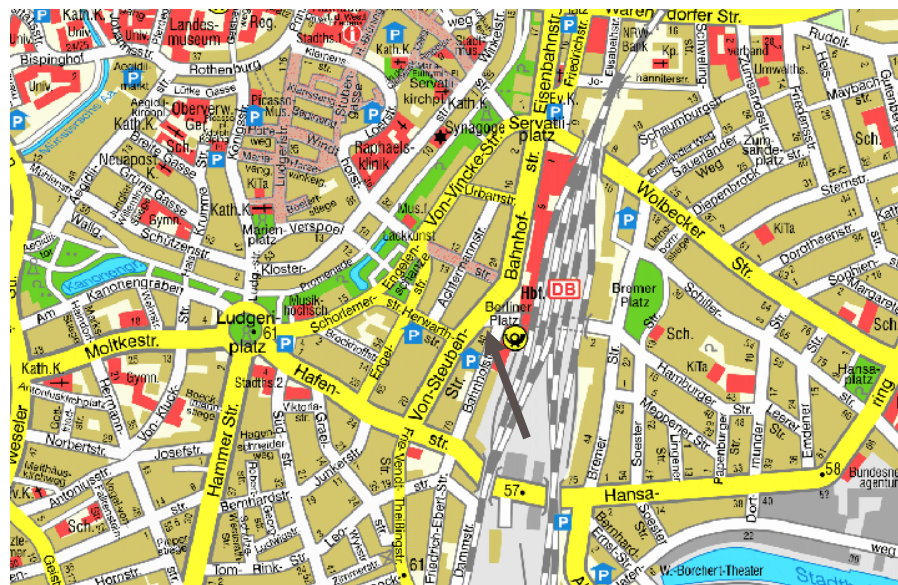
In diesem Prüfpunkt: Standort unbedenklich

Erschließung

Das Grundstück des ehemaligen Metropolis-Kinos weist eine außerordentlich gute Verkehrsanbindung auf. Erschlossen wird es durch die

Bahnhofstraße. In nördlicher Richtung sind die Wolbecker Straße und die Warendorfer Straße als wichtige Ausfallstraßen in wenigen Fahrminuten zu erreichen. Weiterhin besteht in süd-westlicher Fahrtrichtung etwa über den Ludgeriplatz, die Hammer Straße bzw. Weseler Straße und die B51 eine gute überregionale Verkehrsanbindung an A1.

Der Münsteraner Hauptbahnhof mit dem angrenzenden Busbahnhof befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft. Durch die Nähe zu dem Verkehrsknotenpunkt wird eine sehr gute Erreichbarkeit des Plangebiets mit dem ÖPNV ermöglicht. Die zentrale Lage sowie die angrenzende Radstation am Hauptbahnhof bieten zudem sehr gute Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.



In diesem Prüfpunkt: Standort unbedenklich

Stellplatznachweis

Das Grundstück befindet sich innerhalb der Satzung über die Einschränkung und Untersagung für die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen.

Für Kleinwohnungen dieser projektierten Größenordnung (unabhängig von der Trägerschaft durch das Studentenwerk) ist für jeweils vier Appartements ein Stellplatz erforderlich. Aufgrund der hervorragenden Anbindung an den ÖPNV ist zusätzlich ein Bonus von 20 Prozent zu berücksichtigen.

- o 160 Appartements / 4 = 40 Stellplätze
- o abzgl. ÖPNV-Bonus in Höhe von 20 Prozent
- o = 32 Stellplätze

Für Nutzer von Wohnungen, für am Betriebssitz gemeldete Fahrzeuge der gewerblichen Nutzung und für Besucher der Gastronomie sind Stellplätze nachzuweisen. Alle anderen notwendigen Stellplätze müssen abgelöst werden.

Sichergestellt werden müssen vom Investor ebenfalls ausreichende Abstellflächen für Fahrräder. Eine zusätzliche Belastung des durch „wild“ abgestellte Fahrräder schon stark vorbelasteten Bereichs ist unbedingt zu vermeiden.

Die Stellplatznachweis bleibt noch abschließend zu klären, wobei der Nachweis eines – nach WBI-Aussagen – nicht vollständig ausgelasteten Parkhauses an der Von-Steuben-Straße, welches sich in ca. 50 m vom Vorhaben befindet, ein praktikabler Lösungsansatz sein kann.

Der Nachweis über die bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze ist im Rahmen einer eventuellen künftigen Umnutzung neu zu erbringen.

In diesem Prüfpunkt: Nachweis über die Unterbringung der notwendigen Stellplätze noch nicht abschließend erbracht

Nutzung

Das Nutzungskonzept für das geplante Hochhausprojekt am Berliner Platz stellt sich wie folgt dar:

- o Gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss
- o Wohnnutzungen in den Regelgeschossen
- o „Skylounge“ über zwei Etagen

Insgesamt ist die Errichtung von 160 Kleinwohnungen geplant, die Dozenten, Studenten und Universitätsbediensteten Wohnraum bieten sollen (vgl. Stellungnahme der Investoren Deilmann und Kresing vom 15.06.2011):

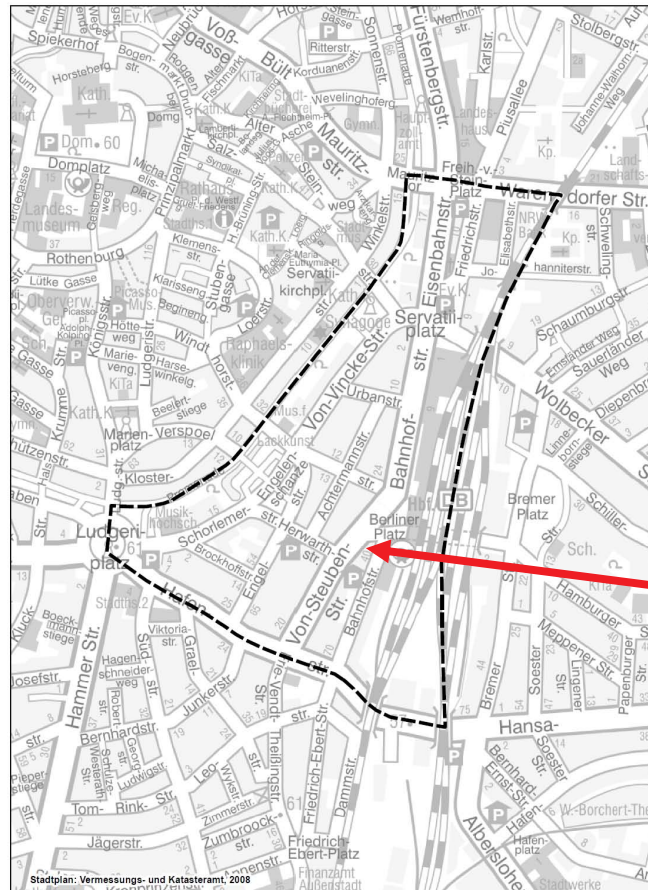
Nutzung	Anzahl WE
Dozentenwohnungen	40 bis 60
Kleinstwohnungen für Studenten und Universitätsbedienstete	80 bis 100
Insgesamt ca.	160

Das Konzept wurde durch die Herren Deilmann und Kresing in Absprache mit dem Studentenwerk Münster erarbeitet. Ergänzend ist dem Schreiben des Studentenwerks vom 09.06.2011 zu entnehmen, dass dieses nicht grundsätzlich bzw. ausschließliche Zielsetzung verfolgt, auf dem Standort 160 Studentenappartements unterzubringen, sondern gleichzeitig ein Teil der Appartements auch (ausländischen) Gastprofessoren zur Verfügung stellen möchte, und zwar in Zusammenarbeit mit der Universität als Boarding-House-Appartements.

Integration, Ergänzung oder Konkurrenz / Nachhaltigkeit

Das geplante Gebäude liegt innerhalb des statistischen Bezirks „Quartier Bahnhof“ an einem der verkehrsreichsten Straßenabschnitte (15.000 – 25.000 Fahrzeugbewegungen/24h). Es unterstützt das in der Vorlage V

0006/2011 „Bausteine für eine weitere Stärkung der inneren Entwicklung im Bereich Wohnen“ formulierte Anliegen. Es liegt im Grundsatz somit nutzungsstrukturell im Einklang mit einer strategischen Zielrichtung der Verwaltung und der Politik für die Innenstadt und speziell auch für diesen Stadtbezirk.



Quartier Bahnhof, abgegrenzt auf Basis der statistischen Gebietsgliederung

Die wohnberechtigte Bevölkerung im Quartier hat sich von 2004 mit 1010 Einwohnern bis zum Jahr 2009 mit 1022 kaum verändert. Ohne zusätzliche Maßnahmen würde sich diese Zahl laut Prognose bis 2020 auf 956 verringern. Der Anteil der Einpersonenhaushalte liegt in diesem Bezirk bei ca. 70% - betrachtet man die Ein- und Zweipersonenhaushalte gemeinsam, so ist diese Wohnform sogar mit annähernd 95 % vertreten.

Im Zusammenhang mit einer unabdingbar anzustrebenden nachhaltigen Nutzung (das Studentenwerk stellt einen Mietvertrag mit einer Laufzeit von bis zu 10 Jahren in Aussicht) ist es von besonderer Bedeutung, die Nutzungsmöglichkeiten des Gebäudes durch hochbauliche, grundrissgestalterische und statische Optionen so flexibel als möglich zu halten. Für das geplante Vorhaben bedeutet dies z. B. nicht nur durch bauliche Vorkehrungen eine Flexibilität in der Grundrissgestaltung eventuelle Wohnungsgrößen den neuen Anforderungen anzupassen, sondern auch durch entsprechend geplante Geschosshöhen eine ggf. sehr viel spätere, aber vor dem Hintergrund der besonderen Form der Immobilie nicht auszublenkende Nutzung für das Marktsegment „Dienstleistung“ ohne großen Umbauaufwand reali-

sieren zu können (um das Risiko einer zukünftigen Leerstandsproblematik so gering als möglich zu halten). Diese baulich-optionale Flexibilität ist unabhängig von statischen Fragen und Grundrissflexibilitätsfragen in diesem Punkt mit einer errechneten Geschosshöhe von 2,85 m (57 m Höhe, 20 Geschosse) nach erster Einschätzung nicht gegeben.

In diesem Prüfpunkt: Die relativ "monostrukturierte" Nutzung im Gebäude selbst ist im vielfältig strukturierten Bahnhofsquartier nicht per se unpassend oder strukturell unrichtig oder gar unverträglich. Die Wahl von Kleinappartements im Sektor Wohnen an diesem deutlich immissionsbelasteten Standort ist in stadtstruktureller Einschätzung die richtige Wahl.

Der Investor soll sich nach fachlicher Auffassung mindestens an eine wie vorgeschlagen gemischte Wohnstruktur zwischen studentischem und „normalem Kleinstwohnen“ binden – es ist unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten nicht ratsam, das Vorhaben ausschließlich auf studentisches Wohnen zu fixieren.

Die strukturelle Nachhaltigkeit und die Vermeidung von dauerhaften Vermietungsproblemen kann primär durch innere Gebäudeflexibilität gewährleistet werden, die in einer Vertiefung der Projektentwicklung noch nachzuweisen ist (vgl. insbes. auch Empfehlungen zur Qualitätssicherung in Kapitel IV).

Eine theoretische Rückbauverpflichtung (samt durch den Investor beizubringender Bürgschaft) im Falle bestimmter Leerstandsquoten erscheint vor dem Hintergrund der angestrebten Nutzung, der grundsätzlichen Lagegunst im Stadtgebiet weder angemessen noch erreichbar.

Auswirkungen auf das Nutzungsumfeld

Das Plangebiet befindet sich in einem Bereich, der vornehmlich durch die „Ausläufer“ der innenstadtaffinen Nutzungen (Handel, Kultur, Gastronomie) und durch die Verwaltungs- und Büronutzungen im Bahnhofsumfeld geprägt ist. Zudem besteht im Bahnhofsumfeld die höchste Dichte an Hotelstandorten in Münster. Weiterhin wird der Bereich geprägt durch den Bahnhof selber mit dem angrenzenden Busbahnhof sowie der Radstation. Bedingt durch diesen ÖPNV- Hauptverkehrsknotenpunkt besteht in dem Bereich eine hohe Passantenfrequenz.

Durch die Realisierung des Projekts erhöht sich die wohnberechtigte Bevölkerung in dem statistischen Bezirk „Quartier Bahnhof“ um ca. 15 Prozent. Mit dem Anstieg der Bevölkerung geht eine Steigerung der Nachfrage nach Gegenständen des täglichen Bedarfs einher, die z.B. im Rahmen der Umbauplanung des Bahnhofsgebäudes berücksichtigt werden könnte.

Weiterhin würde durch neue Bewohner im Quartier die soziale Kontrolle im Bahnhofsumfeld gestärkt. Die Wohnnutzung selbst ist auf ihre Immissionsverträglichkeit hin detailliert zu prüfen.

In diesem Prüfpunkt: geplante Nutzung in den Umfeldauswirkungen nicht nur unbedenklich, sondern strukturstärkend

Auswirkungen auf andere Standorte

In den nächsten Jahren ist mit einem erheblichen Bedarf nach günstigem Wohnraum und gerade nach Wohnraum in Münster für Studierende zu rechnen, wobei sich diese Situation nach Angaben des Studentenwerks grundsätzlich bis in den Zeitraum 2019 massiv verstärken wird.

Das Studentenwerk benennt folgende Gründe für diese Entwicklung:

- o Auswirkungen des Doppelabiturjahrgangs;
- o Wegfall der Wehrpflicht;
- o temporärer Wegfall der Wohnanlage Horstmarer-Landweg;
- o geplanter Abriss- und Neubau der Wohnanlage Boeselagerstraße (Mitte 2012 bis Mitte 2014).

Schließlich geht aus der Stellungnahme des Studentenwerks ebenfalls hervor, dass die langfristige Nachfrage nach Wohnheimplätzen und auch das Wohnheimplatzangebot schwierig zu prognostizieren sind, da diese von vielen Faktoren (bspw. Entwicklung der Studierendenzahl, künftige Attraktivität der Universität und Fachhochschule, Mittelausstattung für Sanierung und Neubau) abhängig sind.

In der Bewertung der Aussagen des Studentenwerks wirkt sich aus Sicht der Stadtplanung die Schaffung von Dozentenwohnungen sowie von Kleinstwohnungen für Studenten und Universitätsbedienstete insbesondere auf bestehende Standorte mit Wohnraumangeboten für diese Bevölkerungsgruppen aus. Dazu zählen sicherlich u.a. die existierenden Studentenwohnheime sowie Kleinstwohnungen für einzelne Studenten im innerstädtischen Bereich. Auch wirkt sich das geplante Hochhausprojekt eventuell auch auf Standorte aus, die günstigen Wohnraum (WGs) für studentisches Wohnen bereithalten.

Mögliche Auswirkungen durch die Errichtung von 160 Kleinwohnungen sind aus fachlicher Sicht vermutlich eher langfristig zu erwarten. Durch eine sinkende Nachfrage nach Kleinstwohnraum sowie durch die Schaffung von weiteren studentischen Wohnangeboten durch Private könnten Leerstände entstehen. Diese dürften jedoch insbesondere bei Kleinwohnungen in peripheren Lagen und bei unsanierten Wohneinheiten auftreten. Unabhängig von der Interessenlage des Studentenwerks nach Ablauf der 10 Jahre: Auf die Aspekte Nachhaltigkeit durch Nutzungsflexibilität (s.o.) sowie Nachhaltigkeit durch baulich-gestalterische Qualität (s. im ff. in Kap. IV) ist zu verweisen.

Neben der Schaffung von Wohnraum, sieht das Konzept die Errichtung von Gewerbeflächen vor (EG, 1.OG, Skylounge). Erhebliche Auswirkungen auf andere Standorte im Stadtgebiet sind nicht zu erwarten, da durch

die Planung nur zu einem sehr geringen Maße zusätzliche Gewerbeflächen im Bahnhofsbereich entstünden. Im „best case“ wird durch die Realisierung des Projektes ein Anreiz für Folgeinvestitionen und in der Folge einer weiter verstärkten Attraktivierung des Quartiers um den Bahnhof einher gehen.

Zur Dauer des Mietvertrages hat das Studentenwerk bereits angedeutet, dass einen 10-Jahres Mietvertrag vorstellbar ist, dieser jedoch in irgendeiner Form eine Ausstiegsklausel nach Ablauf von 5 Jahren enthalten müsse (siehe Schreiben des Studentenwerks).

Durch die eventuelle sogar zeitnahe Umnutzung des geplanten Hochhauses ergeben sich ggf. Auswirkungen auf andere Standorte im Stadtgebiet, etwa auf Gewerbestandorte, im Falle einer gewerblichen Umnutzung – insbes. im Sektor Hotellerie dürften nach heutigem Stand dann quantitative Konkurrenzen entstehen.

In diesem Prüfpunkt: geplante Nutzung in den Auswirkungen auf andere Standorte dem Grundsatz nach verträglich

IV. Qualitätssicherung / Verfahren zur Schaffung von Baurecht

Qualitätsanforderungen

In den inhaltlichen Prüfbereichen

- Nutzung
- Integration, Ergänzung oder Konkurrenz / Nachhaltigkeit
- Auswirkungen auf das Nutzungsumfeld
- Auswirkungen auf andere Standorte

kristallisierte sich als Kernfrage die Nachhaltigkeit der Nutzung einer Hochbebauung als entscheidendes Kriterium heraus.

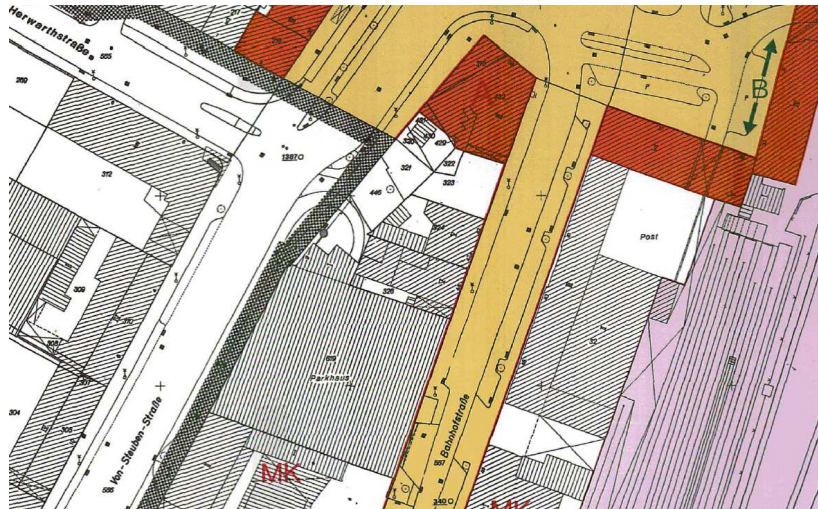
Für die Erzielung einer strukturellen Nachhaltigkeit und zur Vermeidung einer evtl. (dauerhaften) Vermietungsproblematik bieten sich aus fachlicher Sicht zwei Zielstränge als erfolgversprechend und zu beeinflussen an:

- a. zum einen die Erzeugung von Nachhaltigkeit eines Projektes durch bauliche Optionen in Punkto Nutzungsflexibilität (innere Gebäudeflexibilität: größtmögliche Flexibilität in Punkto Statik, Bruttogeschosshöhendimensionierung und Schaltbarkeit von Grundrissbereichen, ...) sowie
- b. die Erzielung von Nachhaltigkeit zum anderen durch gestalterische und architektonisch überdurchschnittliche Qualität und Solidität.

Diese beiden Anforderungen sind insofern vordringlich im Sinne einer nachhaltigen Qualitätssicherung zu binden und führen zur dringlichen Empfehlung, ein architektonisches Optimierungsverfahren durchzuführen und dessen Qualitäten in einem künftigen Planverfahren (Vorhabenbezogene Planung) zu sichern.

aktuelles Planungsrecht / notwendiges Bebauungsplanverfahren

Der Flächennutzungsplan der Stadt Münster stellt für das Grundstück gemischte Baufläche dar. Der bestehende einfache Bebauungsplan setzt den Standort als Kerngebiet fest, in dem entsprechend der textlichen Festsetzungen Vergnügungsstätten unzulässig sind. Da der Bebauungsplan keine weiteren Aussagen zum Maß der der baulichen Nutzung macht, sind Vorhaben hier heute darüber hinaus nach § 34 BauGB (Einfügen in die Eigenart der näheren Umgebung) zu beurteilen.



Vor dem Hintergrund der angestrebten Höhenentwicklung des Projektes und der grundstücksbezogenen damit zusammenhängenden städtebaulichen Dichte ist das Erfordernis für die Schaffung veränderten bzw. neuen Planungsrechts gegeben.

In der Konkretheit des Bauprojektes und vor dem Hintergrund der oben ausgeführten Qualitätsanforderungen der Stadt ist das Verfahren einer Vorhabenbezogenen Neuaufstellung eines „Bebauungsplans der Innenentwicklung“ mit obligatorischer „freiwilliger“ Bürgeranhörung geboten. In diesem Verfahrenstyp sind projektbezogene Details von der nutzungsbezogenen Maßgaben über bautechnische Anforderungen und Optionen bis hin zur (Fassaden-)Gestaltung ... für den Vorhabenträger verpflichtend fixierbar (in der Planzeichnung als „Vorhaben- und Erschließungsplan“ und im kombinierten und flankierend wirkenden Durchführungsvertrag als öffentlich rechtlchem Vertrag).

Es wird vorgeschlagen, ein Bauleitplanverfahren (Aufstellungsbeschluss) erst dann einzuleiten, wenn ein architektonisches Optimierungsverfahren durchgeführt wurde, welches sich entwurfsabhängig an der städtebaulich definierten maximalen Höhe von 50 m orientiert.

Für den vorgelegten Entwurf bedeutete dies eine Überarbeitung in den Bereichen Höhe, Geschossigkeiten und Bruttogeschosshöhen.

Darüber hinaus sollte zu einem möglichst frühzeitigen Zeitpunkt im Bauleitplanverfahren eine Information der Bürgerinnen und Bürger unter besonderer Ansprache und Einbindung der ISG Bahnhof erfolgen.

V. Zusammenfassung – FAZIT

Die vorgelegte Prüfung der stadtstrukturellen und städtebaulichen Verträglichkeit des geplanten Neubaus eines Hochhauses am Berliner Platz (ehem. „Metropolis“) folgt den politisch beschlossenen, im Falle eines Investitionsinteresses für Hochhausneubauten einzelfallbezogen abzuprüfenden Kriterien.

Kernziel der Untersuchung ist hierbei, die Frage der städtebaulich „richtigen“ Höhenentwicklung sowohl orientiert an dem vorgestellten Planungsentwurf der Investoren Deilmann/Kresing, als auch unabhängig von diesem zu beantworten.

1.

Das unverwechselbare Stadtbild mit seiner hohen städtebaulichen Qualität trägt zur großen Attraktivität Münsters bei. Hierfür ist vor allem die historische Altstadt und „deren visuelles Erleben“ von großer Bedeutung. Aus diesem Grund wurden in einem ersten Schritt die Auswirkungen eines Hochhausneubaus unter Zuhilfenahme von Bauhöhenstudien in den Größenordnungen 40m, 50m und 60 m auf folgende Punkte hin untersucht:

- **Stadtbild**
- **Blickkorridore auf die Stadtsilhouette**
- **Blickbeziehungen der auf die Promenade zulaufenden Radialen**
- **sonstige Blickbeziehungen innerhalb der „Stadtkrone“**

Im Ergebnis befindet sich das Vorhaben nicht im Bereich der Blickkorridore auf die Altstadt. Je nach Bauhöhe des Vorhabens dürfte dieses lediglich aus der Blickbeziehung von Nord (Wienburgpark) und von Nordwest (Steinfurter Straße) schemenhaft „hinter der Altstadt“ eingeschränkt wahrnehmbar sein.

Bei den Blickbeziehungen aus dem Altstadtrand im Bereich Windthorststraße und aus dem zentralen Bereich der Promenade im Bereich Engelenschanze entfaltete eine Hochbebauung im Bereich Berliner Platz eine deutliche und markante Wahrnehmbarkeit. Hieraus ergibt sich jedoch keine visuelle Beeinträchtigung, sondern eine bauliche „Bekräftigung“ des bereits heute verdichteten Bahnhofsbereichs als einem der „Zentralpunkte“ der Innenstadt.

2.

Weitergehende Überprüfungen der fachlichen Aspekte zu den Punkten

- **Raumfolge, Akzentuierung - großräumige Betrachtung**
- **Raumbildung - kleinräumige Betrachtung**

haben gezeigt, dass der Standort je nach Höhenausprägung einer Neubebauung aus unterschiedlichen Blickbeziehungen deutlich wahrnehmbar ist, jedoch keine negativen Einflüsse auf das Stadtbild oder die Stadtsilhouette festzustellen sind.

Als deutliche „Markierung“ des Bahnhofsareals ist der Standort stadtstrukturell und städtebaulich insbes. in der deutlich von der Altstadt abgesetzten baulich-linearen Entwicklungsachse „Eisenbahnstraße/Bahnhofstraße/Von-Steuben-Straße“ begründet als Hochhausstandort geeignet. Die mögliche Höhenausprägung ist jedoch genauer zu untersuchen.

3.

Die Prüfpunkte

- **Baumassengliederung und –verteilung**
- **Höhenentwicklung: Bauhöhe, Geschossigkeit**
- **städtebauliche Dichte und Abstandflächen**

geben Hinweise für eine angemessene, städtebaulich verträgliche maximale Höhe für ein geplantes Hochhaus am Berliner Platz.

Bereits die Abbildung der überschlägig ermittelten Abstandflächen zeigt, dass sich in der Höhenvariante 60/54 m die notwendigen Abstandflächen in der Gesamtbreite des Straßenraums der („kleinen“) Bahnhofstraße nicht mehr nachweisen lassen. Dies ist ein erster Indikator für eine zumindest auf den münsterischen Dichtestandard bezogen zu große Bauhöhe.

„Nahaufnahmen“ in der Reihe der Modellfotos zeigen aus der fachlichen Sicht „bildlicher“ auf, dass in der Betrachtung des näheren (!) baulichen Umfeldes eine Höhe von 60 m stadtstrukturell auch in der besonderen Grundstückssituation und exponierten Grundstückslage in der Höhendifferenz und Proportionierung zu den umgebenden Baumassen (und Nutzungen) nicht verträglich ist.

Empfohlen wird aufgrund der Wahrnehmbarkeit aus der Fernsicht der Eisenbahn- und Bahnhofstraße, vor allem aber aus dem Altstadttrand- und Promenadenbereich, im Fazit eine Höhenbegrenzung von 50 m als Maximalhöhe, die abhängig von der exakten Gebäudekubatur und Gebäudearchitektur unter qualitativen Gesichtspunkten geringfügig über- oder unterschritten werden könnte. Insofern sollte im Falle einer Projektansiedlung dringlich auf eine hochbauliche Optimierung auf Basis dieser absoluten Höhenempfehlung gedrängt werden.

4.

Aus den ergänzenden Prüfpunkten

- **verkehrliche Auswirkungen**
- **Erschließung**
- **Stellplatznachweis**

ergeben sich keinerlei Hinweise auf eine offensichtliche Problemlage, die nicht im Rahmen eines für die Schaffung von Baurecht notwendigen Bebauungsplanverfahrens gelöst werden könnte.

5.

Für die Prüfpunkte

- **Nutzung**
- **Integration, Ergänzung oder Konkurrenz / Nachhaltigkeit**
- **Auswirkungen auf das Nutzungsumfeld**
- **Auswirkungen auf andere Standorte**

kristallisiert sich als Kernfrage die Nachhaltigkeit der Nutzung einer Hochbebauung als entscheidendes Kriterium heraus. Wesentliche Nutzungskonkurrenzen oder Nutzungsauswirkungen stehen nicht zu erwarten.

Als Basis, eine strukturelle Nachhaltigkeit zu erzielen und evtl. (dauerhafte) Vermietungsprobleme zu vermeiden, stellen sich aus fachlicher Sicht zwei Zielstränge als erfolgversprechend und städtischerseits beeinflussbar dar:

- a. Erzeugung von Nachhaltigkeit eines Projektes durch bauliche Optionen bezogen auf seine Nutzungsflexibilität (innere Gebäudeflexibilität: größtmögliche Flexibilität in punkto Statik, Bruttogeschosshöhendimensionierung und Schaltbarkeit von Grundrissbereichen, ...) sowie
- b. Erzielung von Nachhaltigkeit durch gestalterische und architektonisch überdurchschnittliche Qualität und Solidität.

Die Stadtplanung sieht diese als vordringliche Kriterien im Bereich der Qualitätssicherung an und empfiehlt, neben den bereits in 3. genannten Gründen, ein architektonisches Optimierungsverfahren durchzuführen und dessen Qualitäten in einem künftigen Planverfahren (Vorhabenbezogene Planung) zu binden und zu sichern.

VI. Anhang

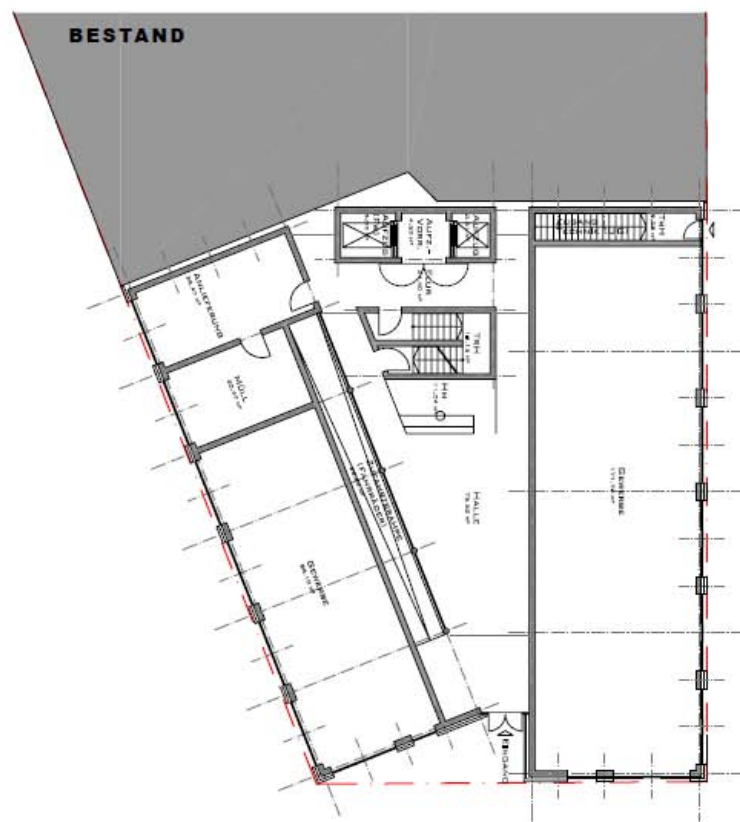
⇒ Abbildungen aus dem Fließtext in chronologischer Reihenfolge in vergrößertem Format







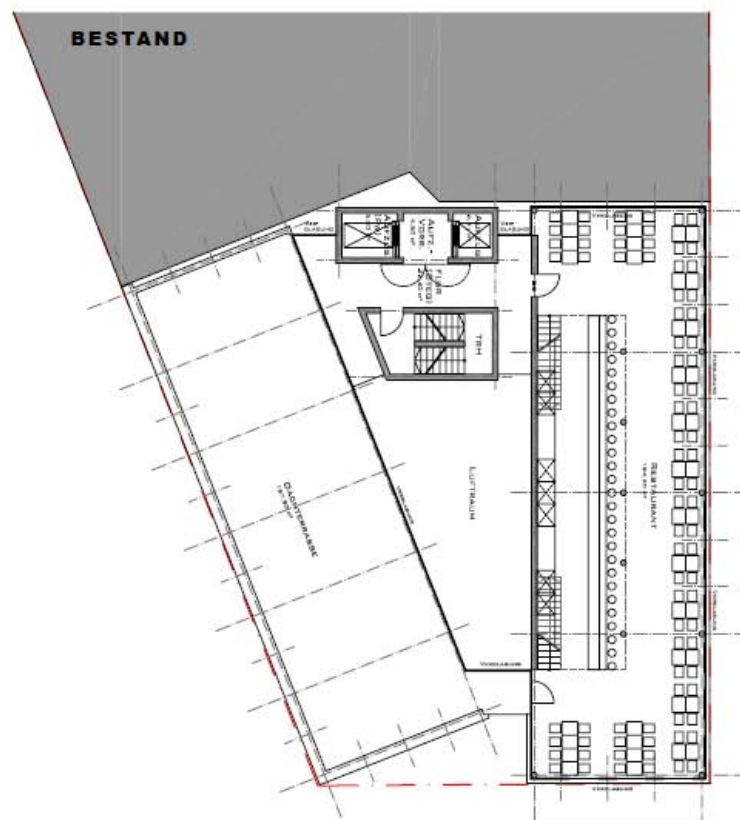
ERDGESCHOSS



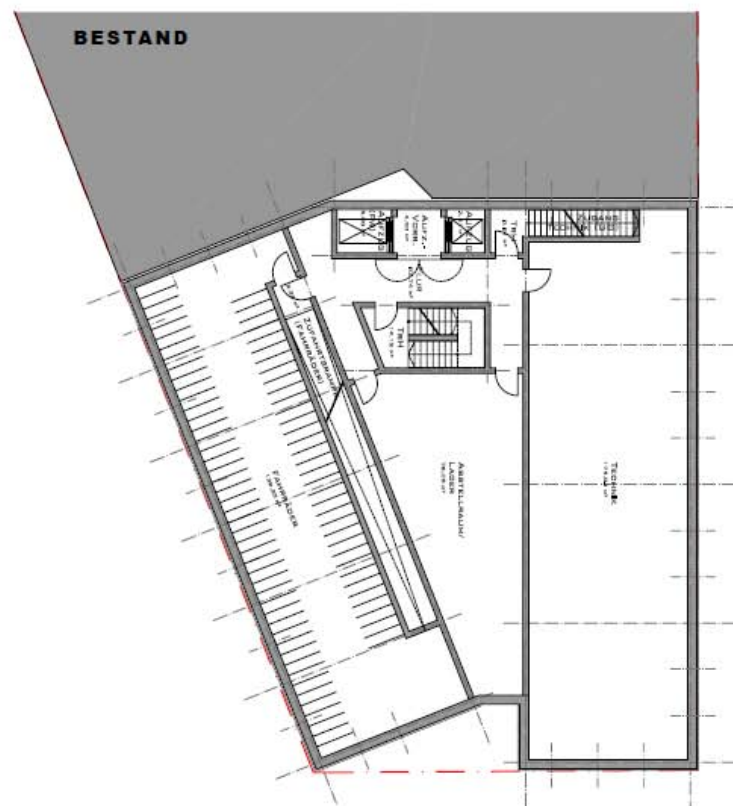
REGELGESCHOSS

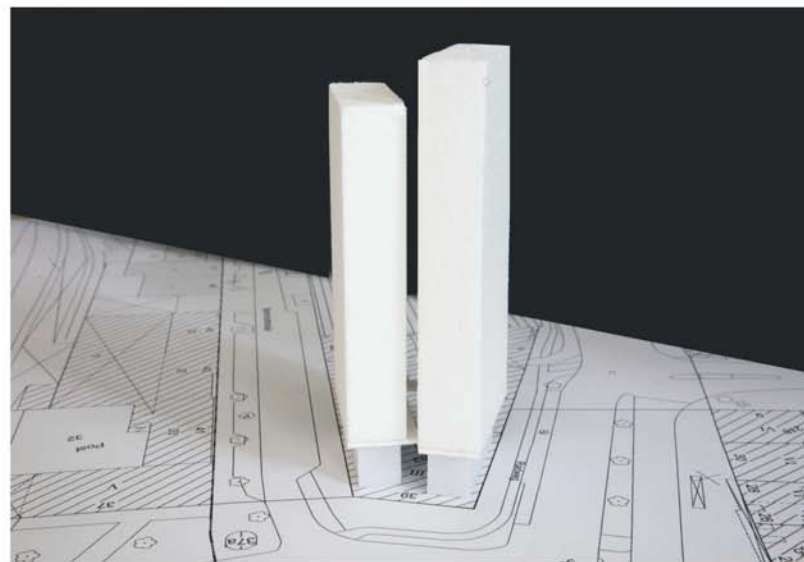
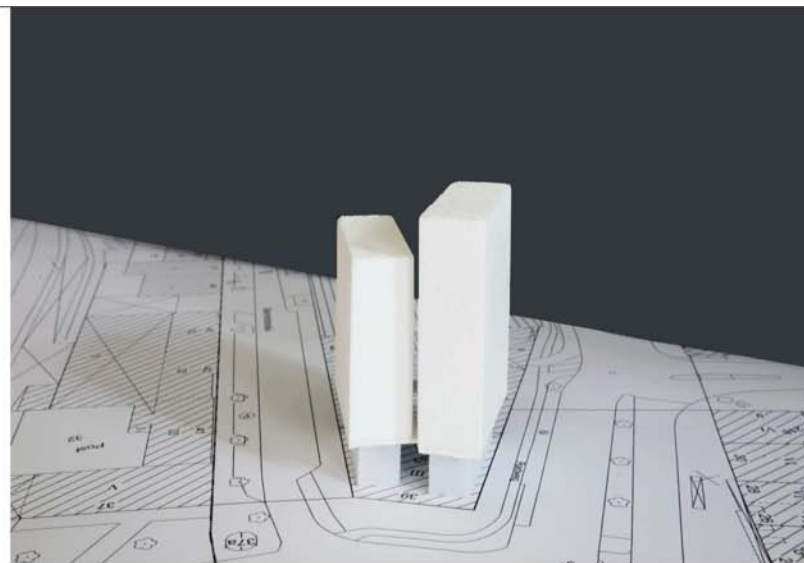


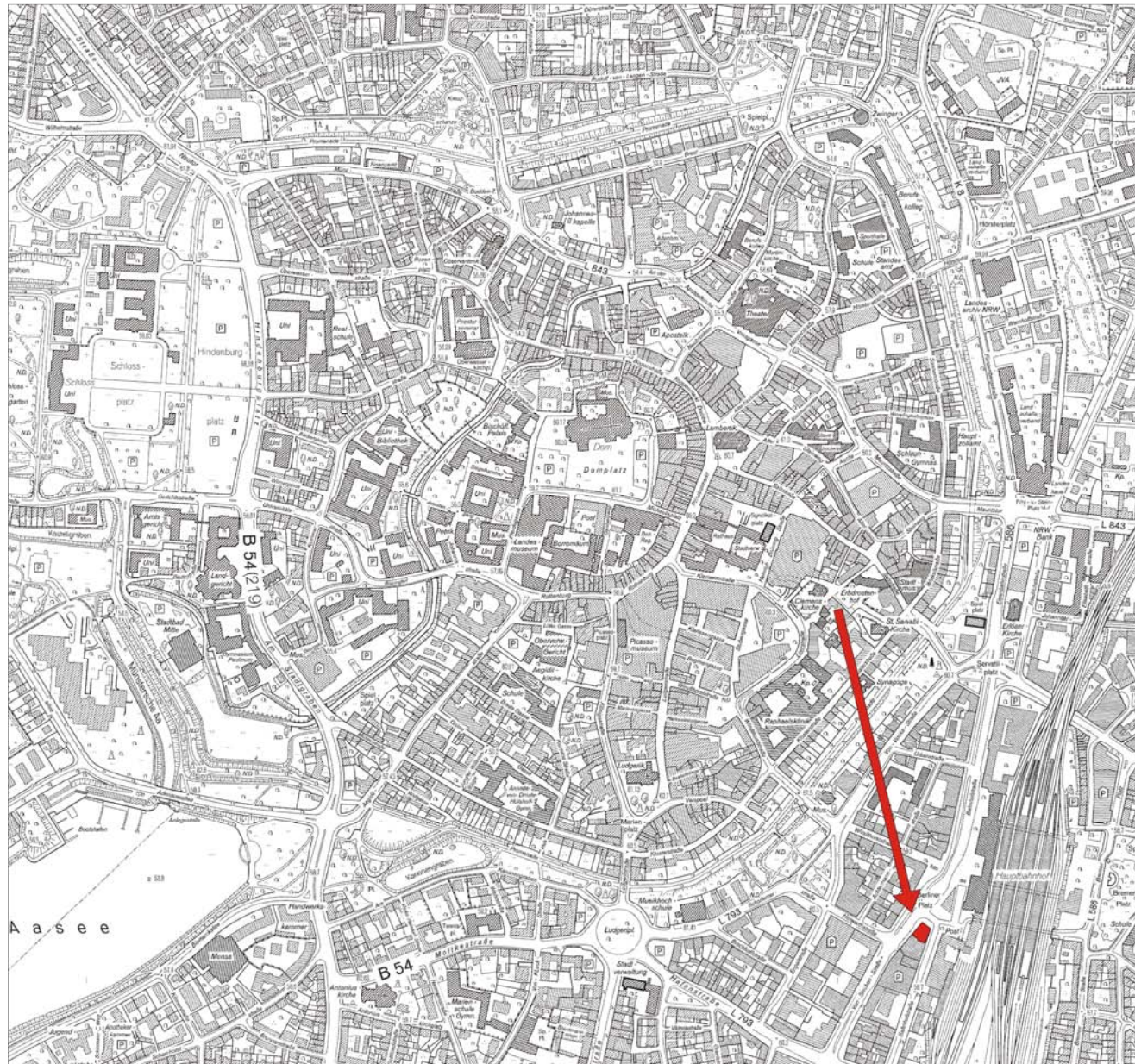
18. OBERGESCHOSS / SKYLOUNGE UNTERE EBENE

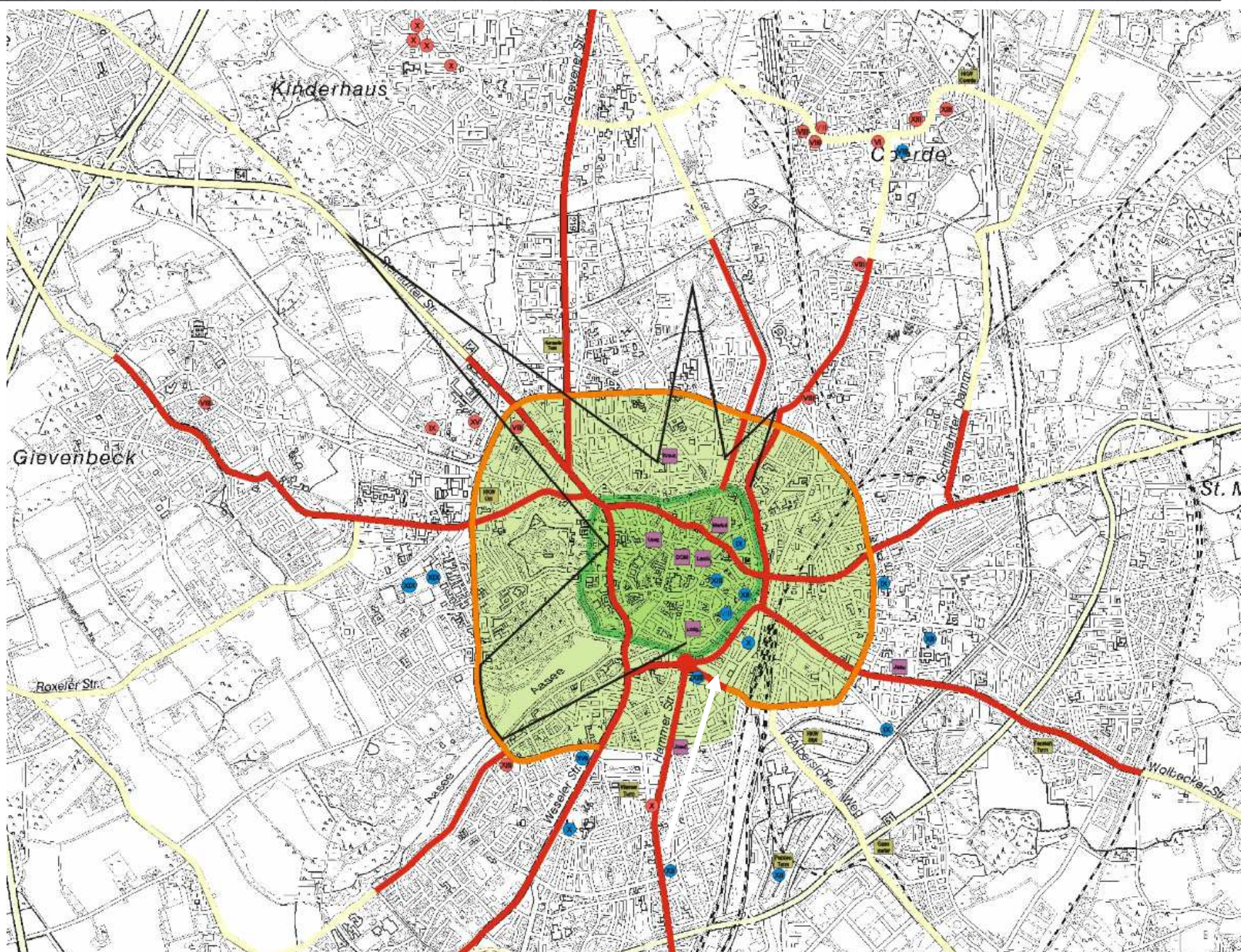


UNTERGESCHOSS

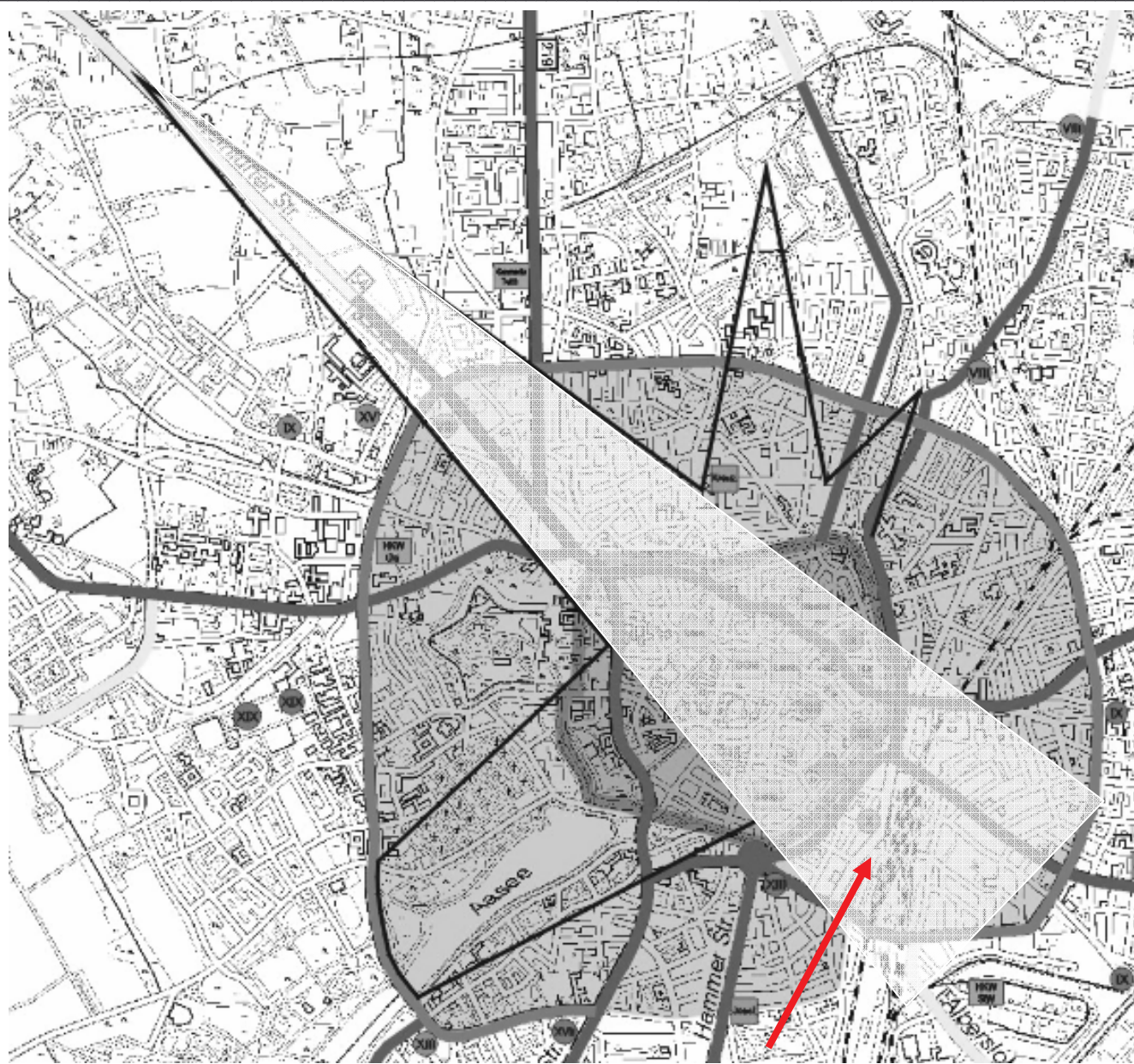












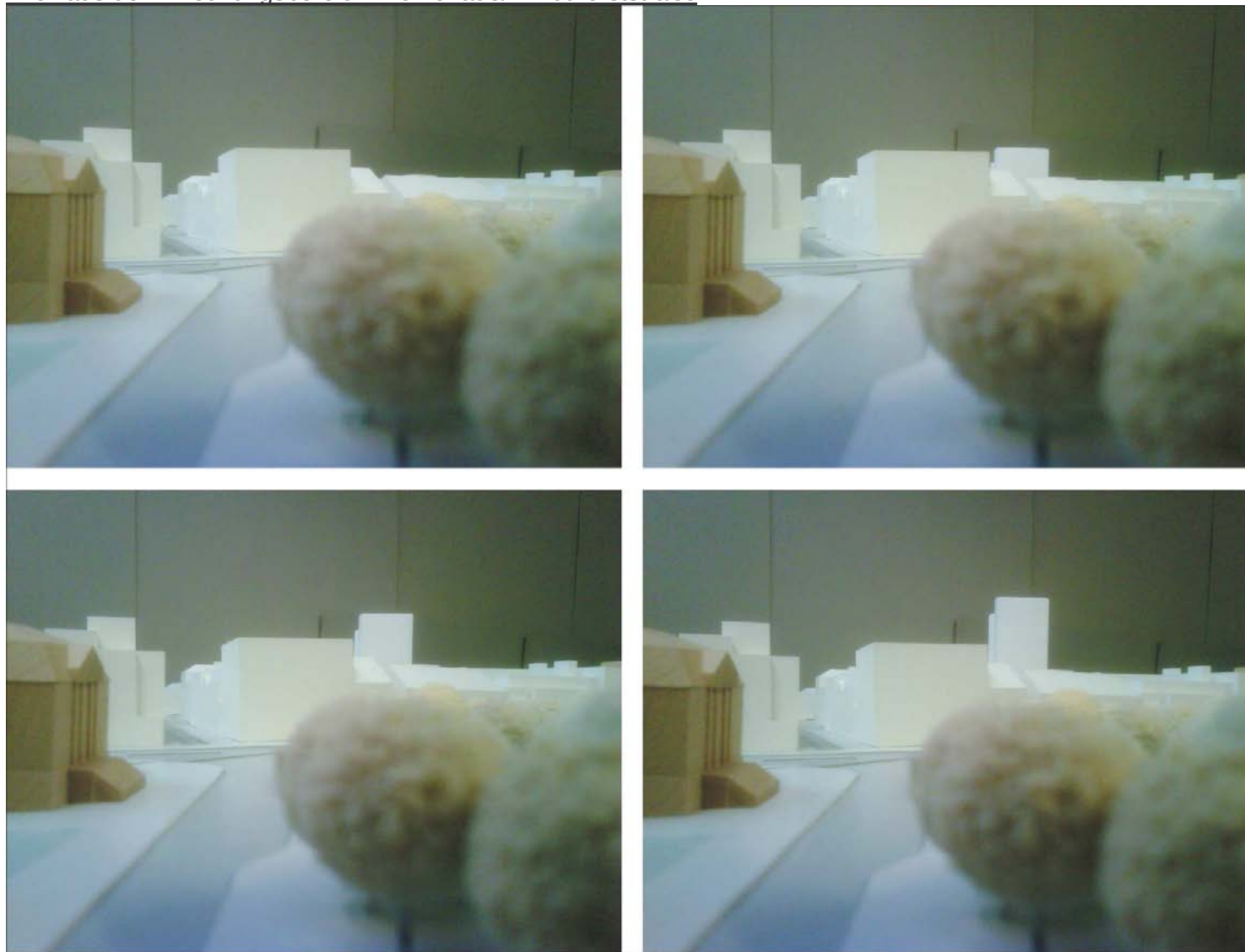
Blick über Bremer Platz, Hauptbahnhof und Berliner Platz auf die Altstadtsilhouette



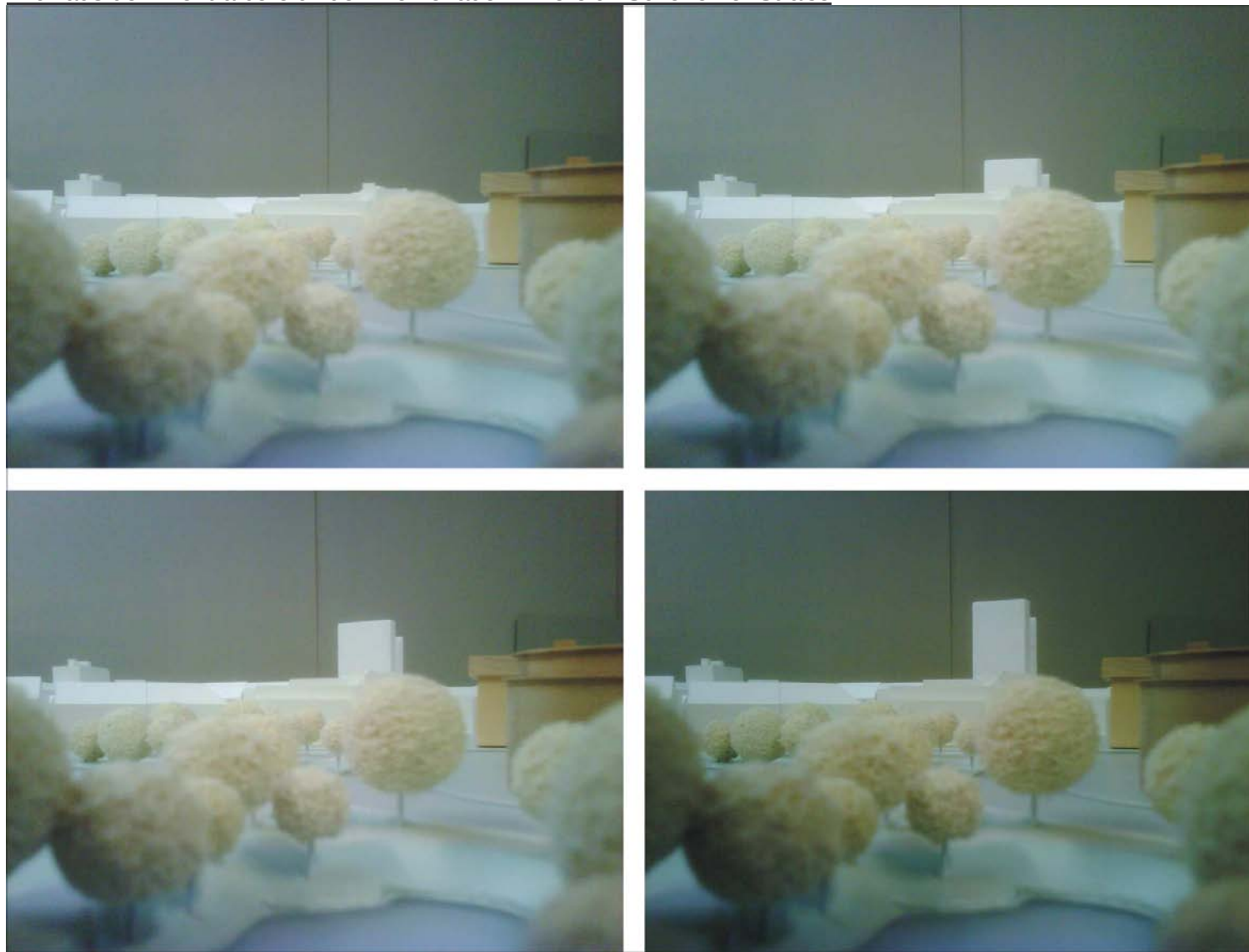
Blick aus Sicht des Bahnfahrenden



Blick aus dem Kreuzungsbereich Promenade/Windthorststraße



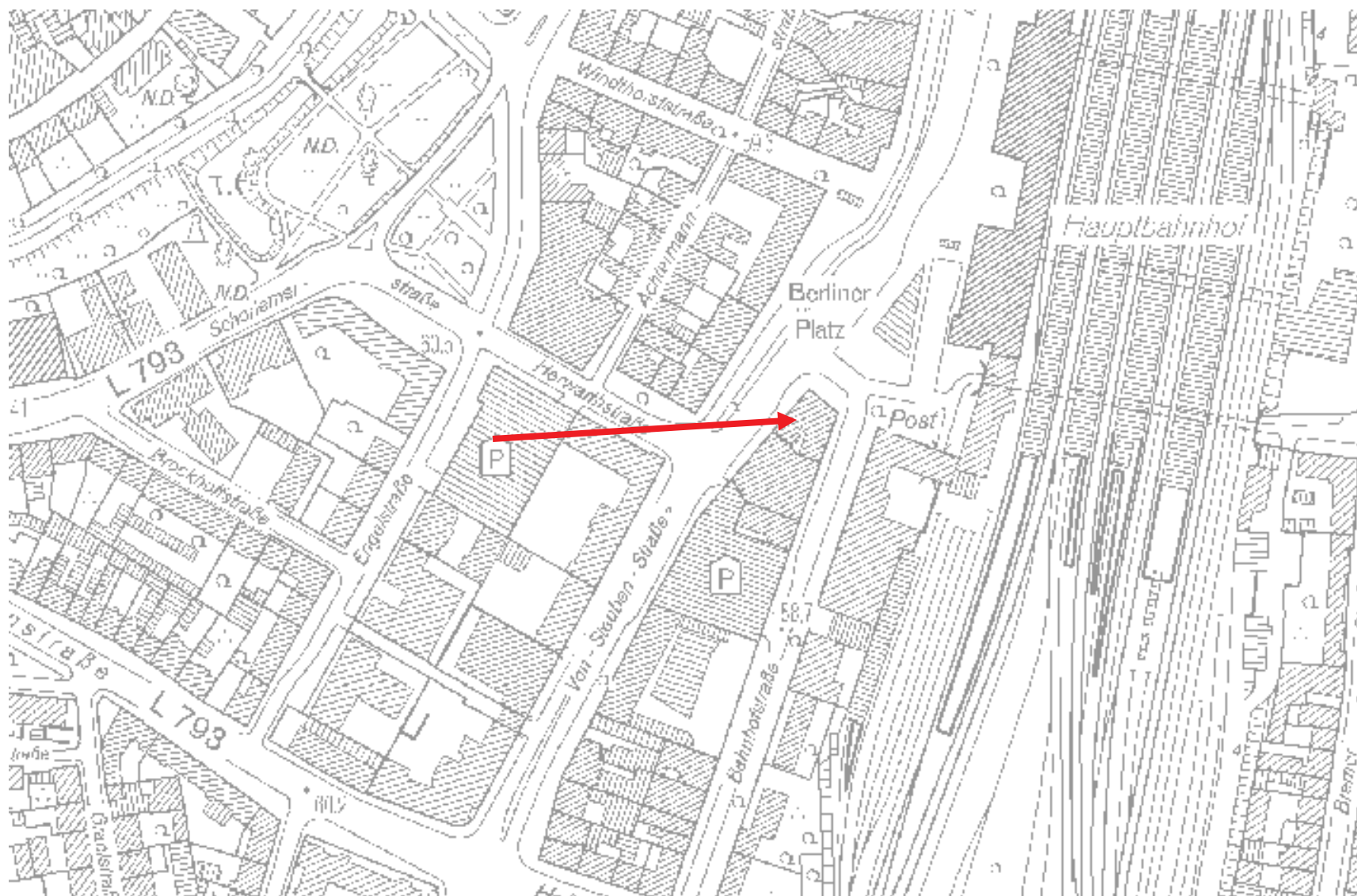
Blick aus dem Zentralbereich der Promenade im Bereich Schorlemer Straße



Vogelperspektive aus Norden







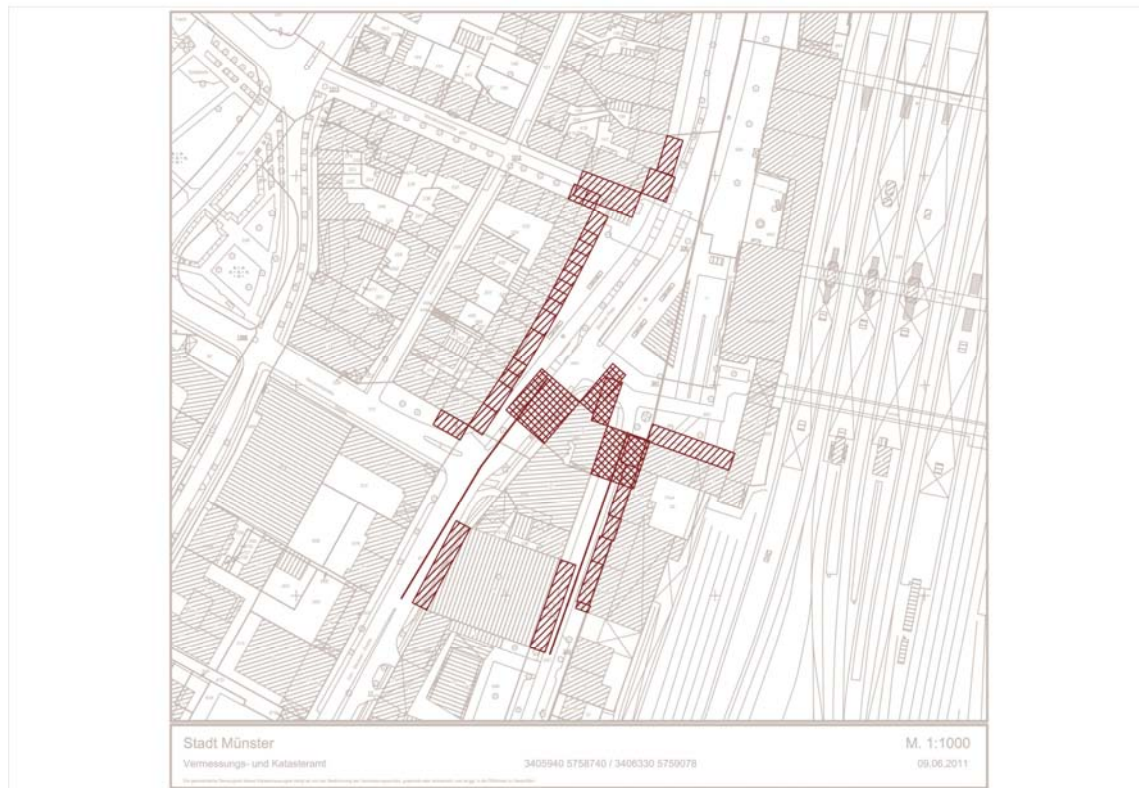
Darstellung der Abstandsflächen **(Variante A: 34m/40m)**



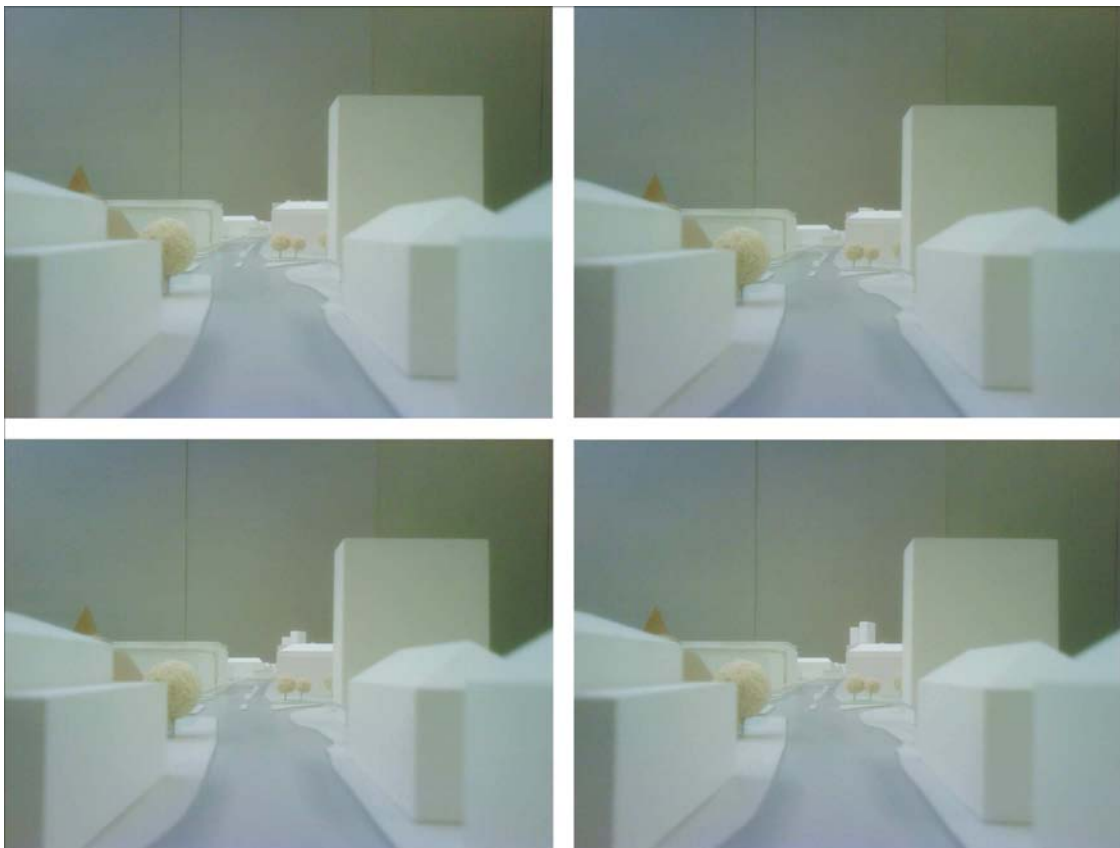
Darstellung der Abstandsflächen **(Variante B: 44m/50m)**



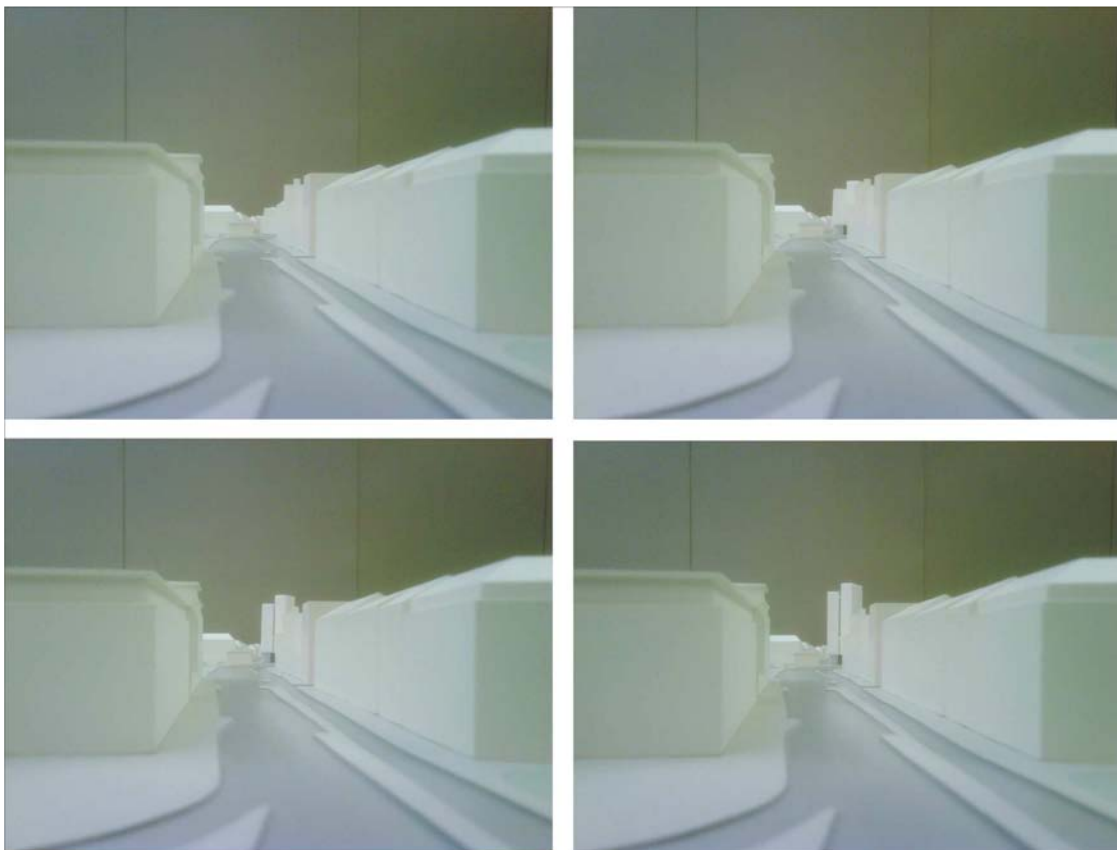
Darstellung der Abstandsflächen (Variante C: 54m/60m)



Blick: Hotel Mauritzhof Nordkante



Blick: Kreuzung Servatiiplatz



Blick: Busbahnhof Nord



Blick: Nordeingang Hauptbahnhof



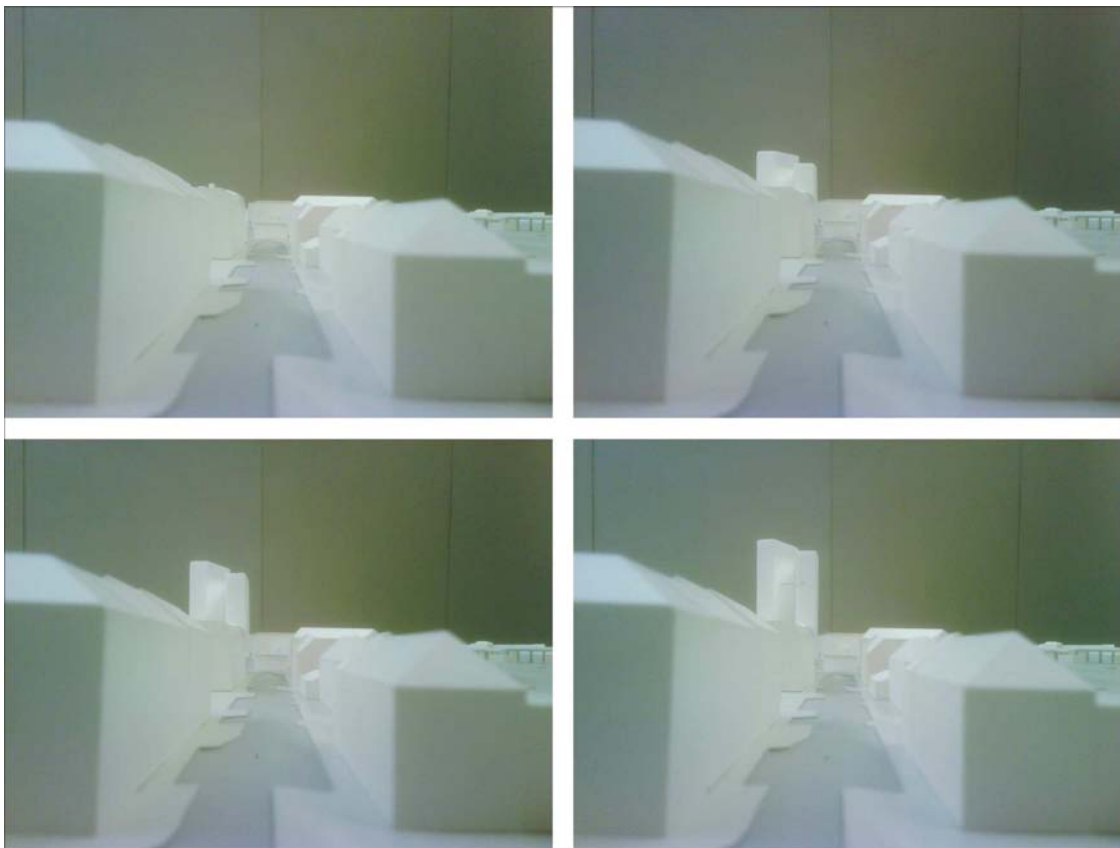
Blick: Haupteingang Hauptbahnhof



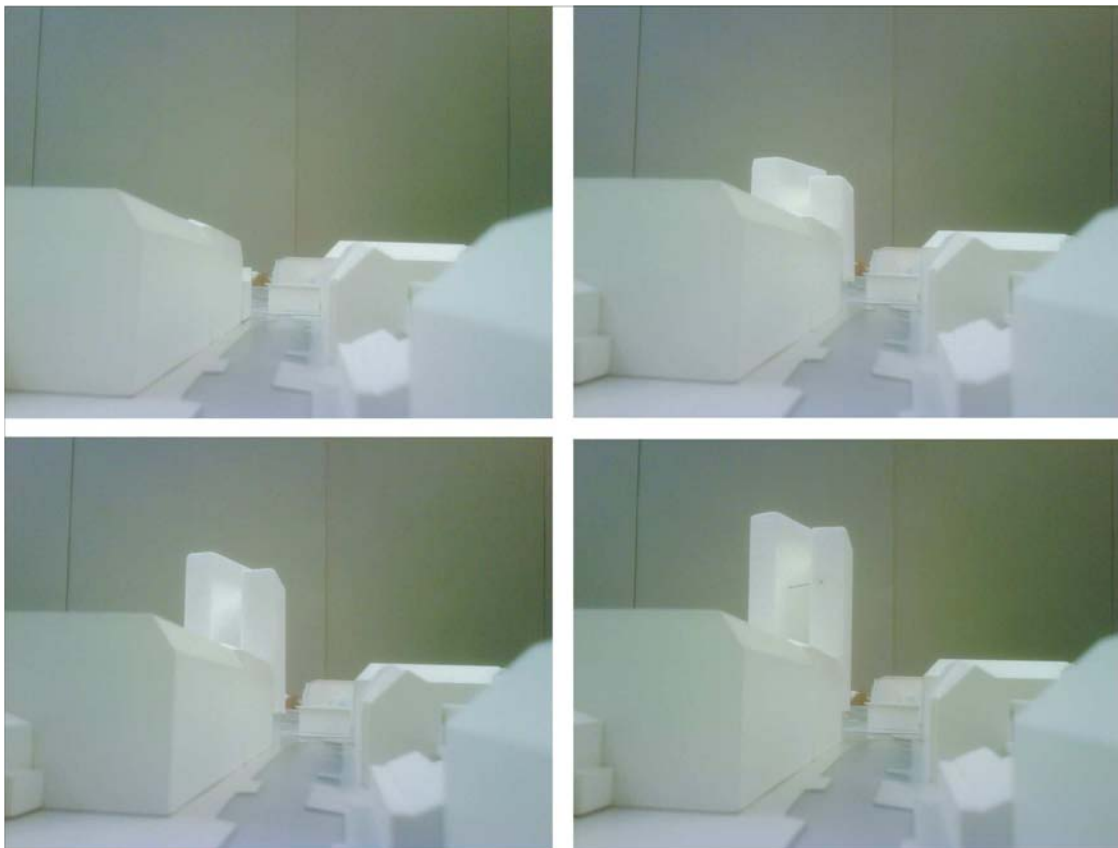
Blick: Ecke Windthorststraße/Bahnhofstraße



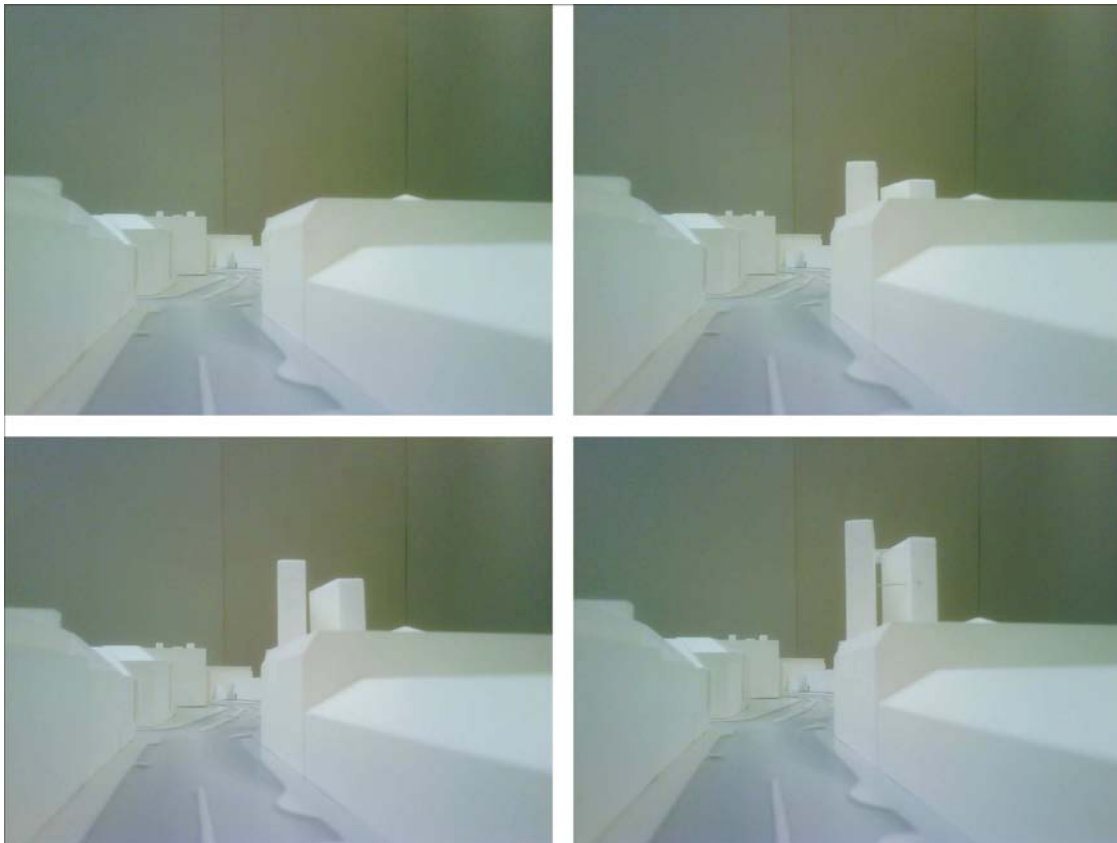
Blick: Friedrich-Ebert-Straße 1



Blick: Bahnhofstraße 59



Blick: Von-Steuben-Straße 17

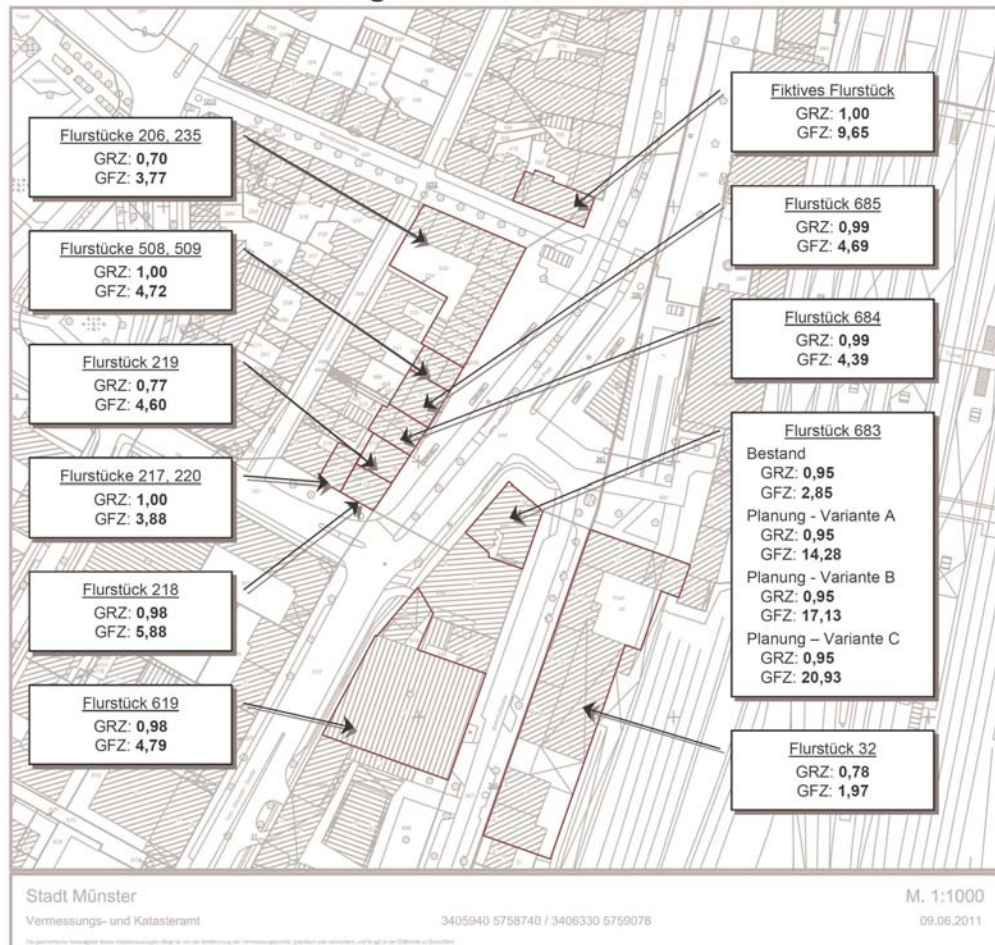


Blick: Ecke Herwarthstraße/Achtermannstraße

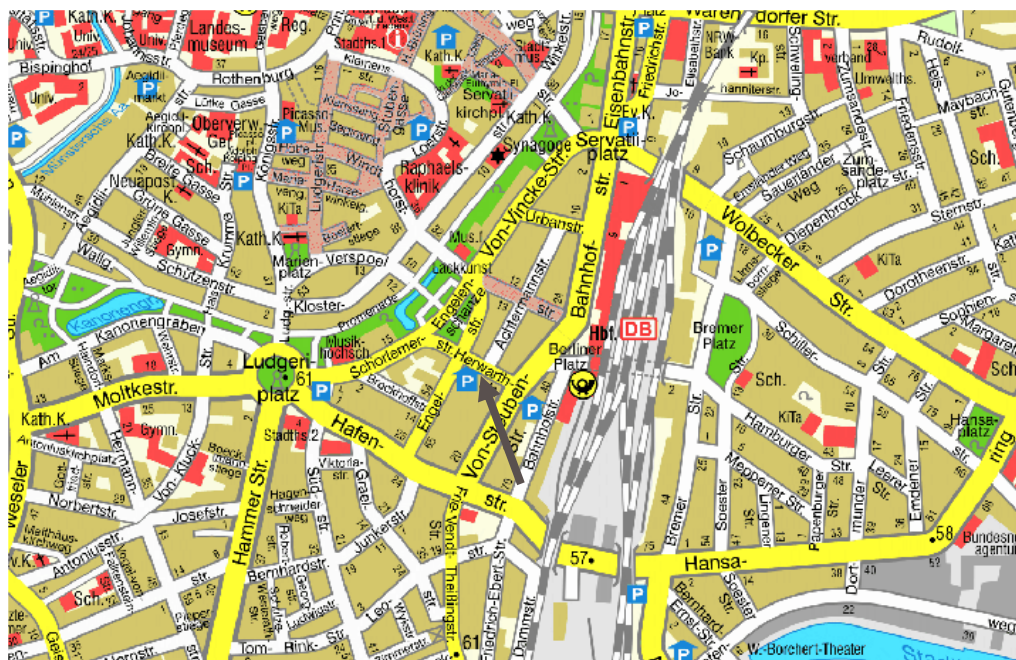


Lageplan mit Grundflächenzahl GRZ und Geschossflächenzahl GFZ

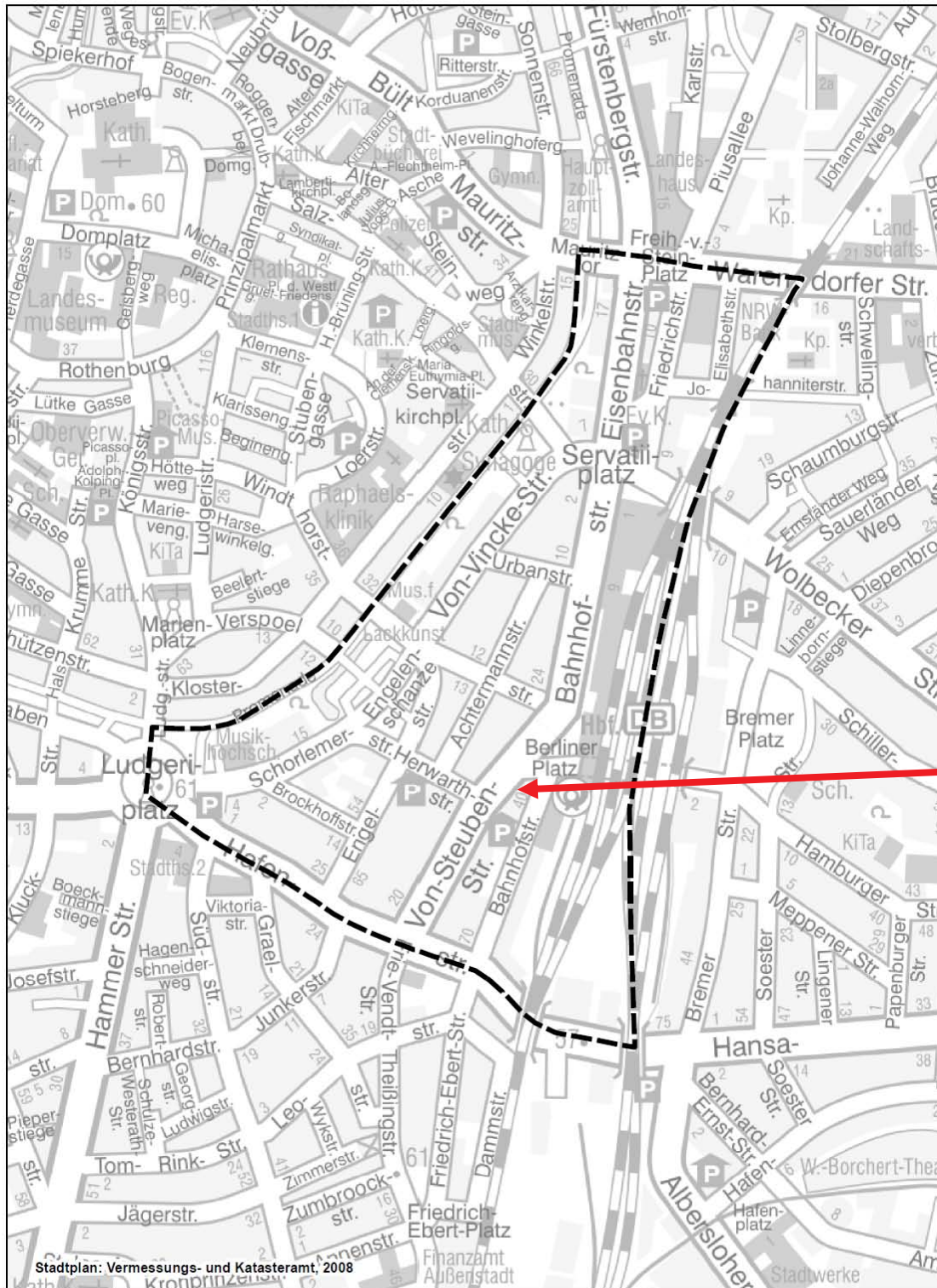
Darstellung von Gebäude-GRZ und GFZ

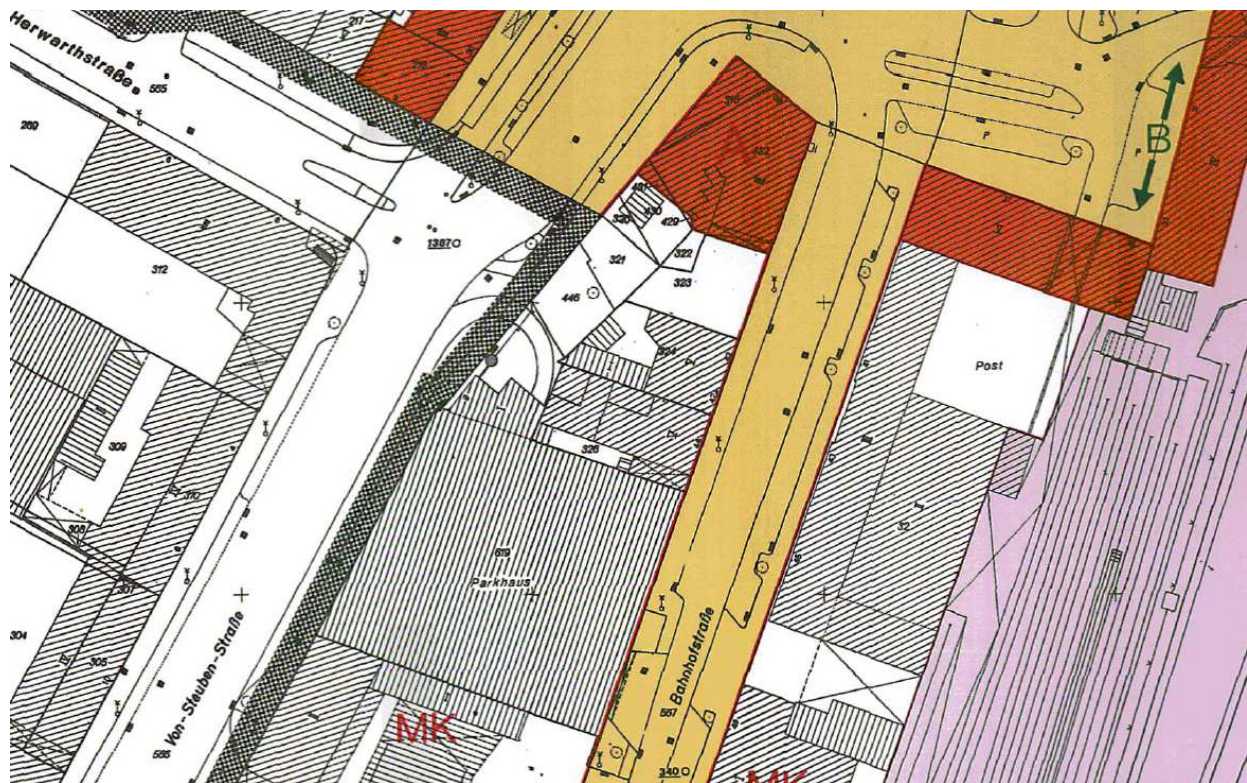


Anmerkungen: 1) Bei dem geplanten Hochhaus wurde die Geschossfläche jeweils inklusive des Luftraums zwischen den beiden Gebäuden ermittelt.
 2) Die errechneten Werte unterliegen einer Ungenauigkeit, da Gebäude Flurstücken teils nicht eindeutig zugeordnet werden können.



Quartier Bahnhof, abgegrenzt auf Basis der statistischen Gebietsgliederung







Abt. Bebauungsplanung, Denkmalpflege, Stadtgestaltung

Moritz Franke
Philipp Hänsel
Jörg Krause
Dietmar Wirlitsch