

Begründung

zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 541 Stadthafen I, DEK, Albersloher Weg

Inhalt	Seite
1. Planungsanlass / Planungsgrundlagen	3
2. Geltungsbereich	5
3. Planungsrechtliche Situation	6
3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	6
3.2 Bestehendes Planungsrecht / sonstige Satzungen, Verordnungen	7
4. Räumliche und strukturelle Situation	9
5. Planungsziele	11
6. Inhalte des Bebauungsplans	12
6.1 Grundzüge der Planung	12
6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung	12
6.2.1. Art der baulichen Nutzung	12
6.2.2 Steuerung der Art der baulichen Nutzung / Lärmverhalten der Betriebe	15
6.2.3. Maß der baulichen Nutzung	24
6.2.4. Überbaubare Flächen	27
6.2.5. Stellplätze	27
6.3 Verkehrsflächen / Erschließung	27
6.3.1. Erschließung	27
6.3.2. Verkehrliche Untersuchung	29
6.3.3. Verkehrsflächen	34
6.4 Ver- und Entsorgung / technische Infrastruktur	35
6.5 Geh,- Fahr- und Leitungsrechte	35
6.6 Grünflächen / Begrünung	35
6.7 Solarenergienutzung auf Dachflächen	39
6.8 Werbeanlagen	39
6.9 Immissionsschutz	39
6.10 Kampfmittel	41
6.11 Altlasten / Altstandorte	41
6.12 Denkmalschutz / Archäologie	41

7. Klimaschutz und Klimaanpassung	42
8. Flächenbilanz.....	43
9. Auswirkungen auf die Umwelt / Umweltbericht gemäß § 2a BauGB	43
9.1 Rahmen der Umweltprüfung.....	43
9.2 Kurzdarstellung der Planung	43
9.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes	45
9.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose	49
9.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante).....	62
9.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	62
9.7 Überwachung (Monitoring)	62
9.8 Zusammenfassung	62
10. Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen	64

1. Planungsanlass / Planungsgrundlagen

Der Münsteraner Hafen, insbesondere im Bereich des Stadthafen I, ist seit Ende des 19. Jahrhunderts ein zentraler gewerblicher und industrieller Standort der Stadt. Zu Beginn der 90er Jahre wurde mit dem heute bestandskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 der planungsrechtliche Rahmen zur Strukturierung der gewerblichen Flächen in diesem Bereich festgelegt. Ebenfalls in den 90er Jahren wurden mit dem Bau des Hafenplatzes und der Leitbildentwicklung Kreativkai die Weichen für die Umstrukturierung des nördlichen Hafensbereichs gestellt. In den folgenden Jahren wurde mit der Umsetzung des Kreativkais der Wandel des vormals hafenindustriell dominierten Bereichs zu einem Standort mit gastronomischen Nutzungen sowie Büro- und Dienstleistungen erfolgreich vollzogen.

Das Quartier südlich des Stadthafen I, unmittelbar angrenzend an die Stadtstrecke des Dortmund-Ems-Kanals (DEK), ist bis auf den Standort des Heizkraftwerkes seit längerem nicht mehr industriell genutzt. Zum Teil befinden sich dort noch größere brachliegende Grundstücke. Neu entstehende Bürogebäude und gewerbliche Bauten spiegeln im direkten Übergang vom Kreativkai den Entwicklungsdruck wieder, der im gesamten Hafensbereich spürbar ist. Mit der Verlagerung eines Gefahrgutlagers bzw. der störfallrelevanten Stoffe südlich des Stadthafen I im Jahr 2016, bietet sich seitdem auch für diesen Hafensbereich die Möglichkeit einer Neuausrichtung.

Mit dem Beschluss im Jahr 2019 soll der ursprüngliche Masterplan Stadthafen aus den Jahren 2011/2012 unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erneuert werden (V/0150/2019). Die Fortschreibung wurde als handlungsleitende Grundlage für die weitere Entwicklung des Gebiets beschlossen. Im Werkstattverfahren im September 2022 zu den Münster-Modell-Quartieren 3, 4 und 5 (MMQ) wurden die Transformationsideen für den Hafensbereich gesammelt und im Perspektivplan mit den planerischen Leitideen festgehalten. Eine dieser Ideen ist es, zusätzliches, urbanes Wohnen in Münster umzusetzen, was sich neben dem sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Stadthafen Nord (Bebauungsplan 600), auch in der Etablierung des urbanen Gebietes im Plangebiet MMQ 3 manifestiert. Dieser innenstadtnahe Standort in Wasserlage soll von einem derzeit rechtskräftigen Industrie- und Gewerbegebiet zu einem urbanen Wohnquartier umfunktioniert werden, woraus sich die Notwendigkeit einer Planaufstellung ergibt. Diese Zielvorgaben und Leitgedanken sind in den aktualisierten Bebauungsplan 541 Stadthafen I, DEK, Albersloher Weg eingeflossen und sind somit ein Teil eines Gesamtkonzepts zur städtebaulichen Neuordnung des Münsteraner Hafengebiets.

Der ehemalige und initiale Geltungsbereich des sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 541, der bereits im Jahr 2018 den Planungsstand der Offenlage erreichte, umfasste auch die Flächen östlich des DEKs. Diese Flächen werden nun in einem separaten Planverfahren (Bebauungsplan Nr. 642 Albersloher Weg / Dortmund-Ems-Kanal / Lütkenbecker Weg / Umgehungsstraße B 51) überplant, sodass sich die Flächen, die Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens 541 sind, auf die Areale westlich vom DEK, nordöstlich vom Albersloher Weg und südlich des Stadthafen I beschränken. Die Wasserflächen des DEK und die angrenzenden planfestgestellten Uferbereiche werden ebenfalls ausgenommen. (vgl. Abb. 1)

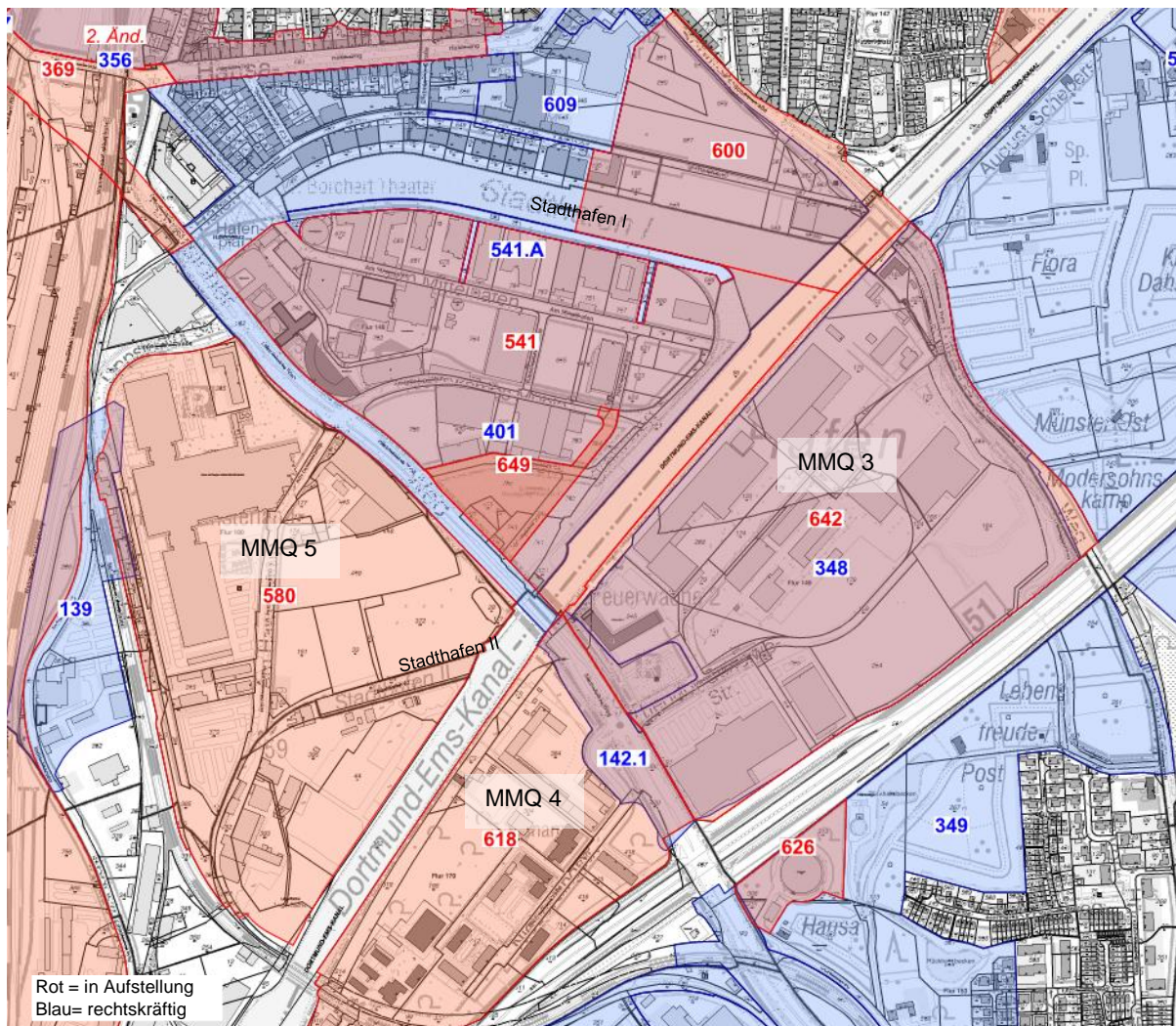


Abbildung 1: Planverfahren 5 in der Umgebung (Geoportal Stadt Münster: 2025)

Östlich des Geltungsbereiches befindet sich der in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 642 Albersloher Weg / Dortmund-Ems-Kanal / Lütkenbecker Weg / Umgehungsstraße B 51 in Aufstellung (MMQ 3). Rechtlich bindend ist der derzeit noch gültige Bebauungsplan 348 Albersloher Weg / Dortmund-Ems-Kanal / Lütkenbecker Weg / Umgehungsstraße. Südwestlich des Plangebiets, befinden sich die Flächen rund um das Kultur- und Clubzentrum Am Hawerkamp und den Stadthafen II. Südöstlich davon befinden sich die Flächen des MMQ 4, die durch den Bebauungsplan Nr. 618 Umgehungsstraße B 51 / Dortmund-Ems-Kanal / Albersloher Weg überplant werden sollen. Für diesen Bereich besteht seit 2020 ein Aufstellungsbeschluss, wie ebenso für den Bebauungsplan 580 Albersloher Weg / Dortmund-Ems-Kanal / Westfälische Landeseisenbahn / Lippstädter Straße (MMQ 5) südwestlich des Plangebiets. Für den Planbereich nordöstlich des Stadthafens I besteht ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße. Zudem befindet sich angrenzend das abgeschlossene Bauleitplanverfahren 609 Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg, welches zum Ziel hatte, eine Nahversorgungsbereich zu etablieren.

Nach der liegenschaftlichen Veräußerung der Flächen in der südlichsten Spitze, also unmittelbar angrenzend an den Albersloher Weg und des DEKs, an einen Privatinvestor, hat ein

städtebaulicher und hochbaulicher Wettbewerb stattgefunden. Dieses Ergebnis, im Planungstitel „3-Schwestern“ soll zukünftig und nachgelagert an das gegenwärtige Planverfahren in den investorenfinanzierten Angebotsbebauungsplan Nr. 649 Albersloher Weg / Hafengrenzweg überführt werden (s. Abb. 1). Ein Aufstellungsbeschluss für diese Fläche wurde im Juni 2024 (V/0290/2024) gefasst.

2. Geltungsbereich

Das Plangebiet des Teilbebauungsplans wird begrenzt im Norden durch den Stadthafen I, im Osten durch den künftigen Betriebsweg der geplanten DEK-Liegestelle (gemäß Planfeststellung), im Süden und Westen durch den Albersloher Weg.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen die folgenden Grundstücke:

Gemarkung Münster, Flur: 148, Flurstücke: 211, 465, 466, 514, 534, 574, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 586, 613, 619, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 630, 638, 669, 670, 672, 675, 680, 681, 692, 693, 694, 695, 698, 703, 704, 705, 706, 707, 712, 714, 715, 721, 722, 723, 724, 726, 728, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 742, 743, 744

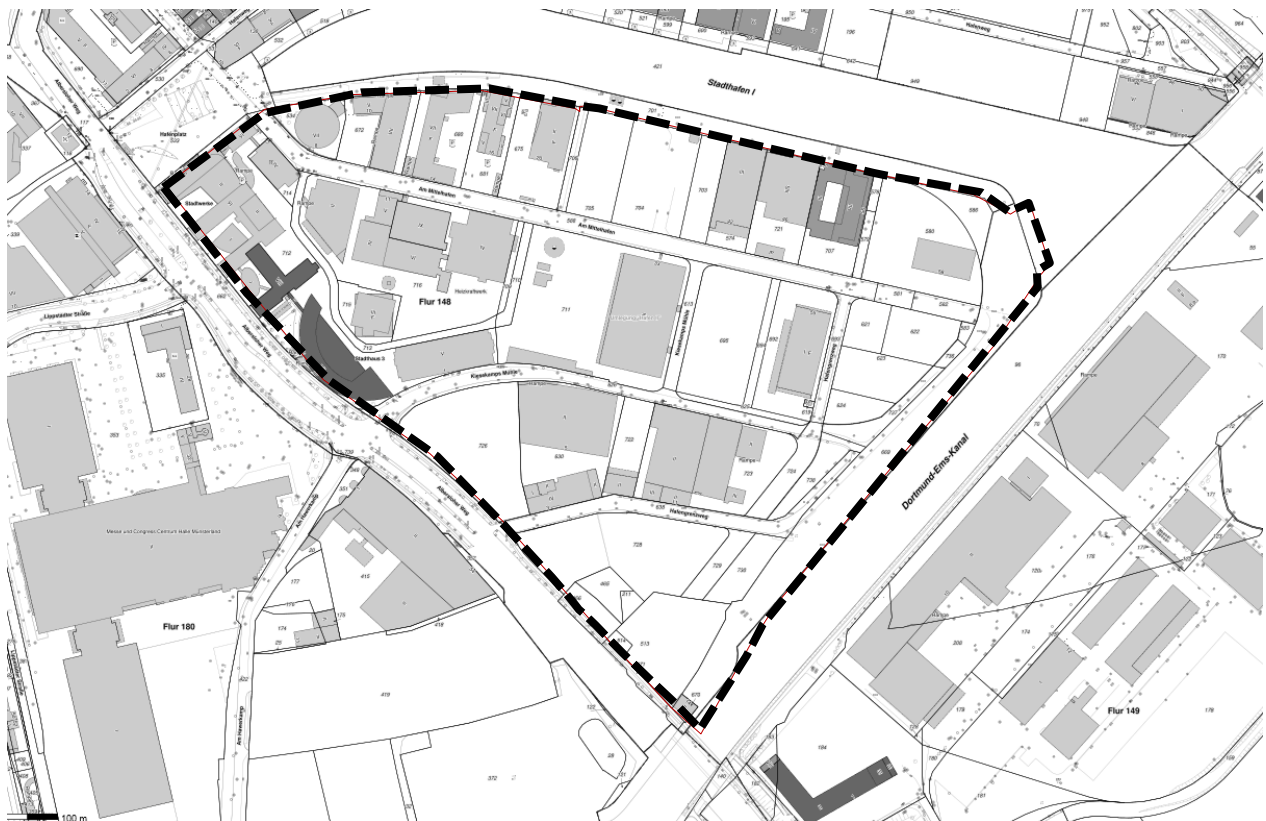


Abbildung 2: Geltungsbereich des Bebauungsplan 541 (Geoportal Stadt Münster: 2025)

3. Planungsrechtliche Situation

3.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im gültigen Flächennutzungsplan wie folgt ausgewiesen:

- Im Bereich des Heizkraftwerkstandorts Am Mittelhafen als Fläche für Ver- und Entsorgung mit der Zweckbestimmung Elektrizität und Fernwärme,
- im Bereich südlich des Stadthafens I und westlich des DEK als Industriegebiet,
- entlang des Albersloher Wegs als Mischgebietsfläche,
- und der verbleibende, südliche Teil des Geltungsbereiches westlich des DEK ist als Gewerbegebiet ausgewiesen.

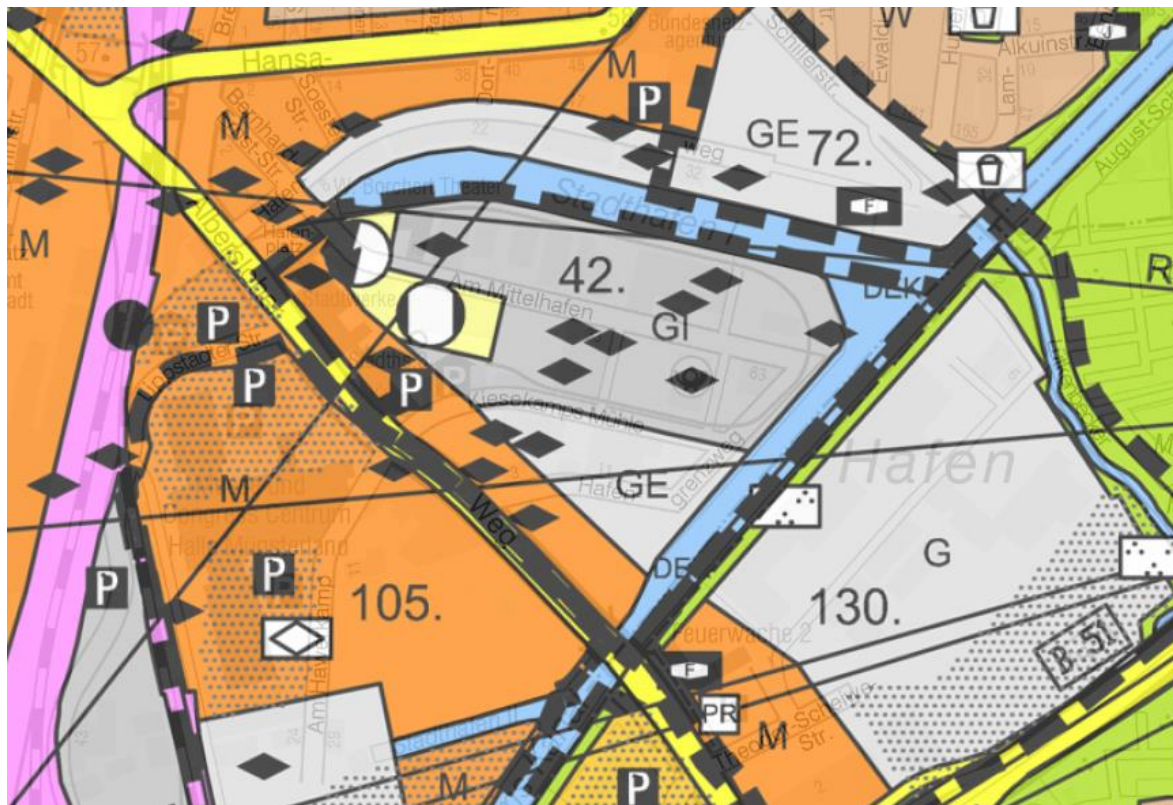


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Münster (Geoportal Stadt Münster: 2025)

Mit der Umstrukturierung der industriellen Flächen (GI) zu gewerblichen Flächen (GE und G (e)), der Ausweisung des Heizkraftwerkstandortes mit einer zusätzlichen Erweiterungsfläche für Ver- und Entsorgung am Mittelhafen sowie im Süden des Plangebietes, der Änderung von gemischter Baufläche zu gewerblicher Baufläche, ergibt sich ein Änderungsbedarf des derzeitigen Flächennutzungsplans. An der Hafenspitze soll durch die Änderung des Flächennutzungsplans eine Grünfläche ausgewiesen. Die erweiterte Flächendarstellung für das Heizkraftwerk erfolgt bestandsorientiert. Die Änderung erfolgt als 42. Änderung des wirksamen Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB.

3.2 Bestehendes Planungsrecht / sonstige Satzungen, Verordnungen

Der Bebauungsplan Nr. 541 Stadthafen I / DEK / Albersloher Weg überplant in Teilen den seit 1999 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 Stadthafen I / Albersloher Weg (inklusive der 2. Änderung aus dem Jahr 2000). Der Geltungsbereich des noch gültigen Bebauungsplans 401 reicht jedoch nördlich und nordwestlich über die Grenzen des Hafenbeckens hinaus, sodass der neue Geltungsbereich nicht alle Bereiche überlagert und ablöst. Der Bebauungsplan 401 setzt, mit Ausnahme der Heizkraftwerksfläche, ein Industriegebiet fest. Die Fläche dient als Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbindung Elektrizität. Im südlichen Planbereich sind gewerbliche Flächen festgesetzt. Die Zielsetzung für diesen Teilbereich war, ein zukunftsfähiges gewerbliches Gebiet – insbesondere auch für hafenauffine Nutzungen – zu entwickeln und zu sichern. Hierfür fand vor allem im südlichen Teilbereich des Bebauungsplans mit der Bauleitplanung eine Neuordnung der Bau- und Verkehrsflächen statt, die Straße Kiesekamps Mühle wurde als Zufahrt vom Albersloher Weg entwickelt, Querverbindungen sicherten die Zuwegung zur Straße Am Mittelhafen und eine weitere Planstraße parallel zum Kanal sollte das Gewerbegebiet an die außerhalb des Plangebiets liegenden Flächen am Stadthafen II anbinden. Diese zuletzt genannte Verkehrsstraße wurde bisher nicht umgesetzt. Durch ein bereits errichtetes Brückenbauwerk im Bereich des Albersloher Wegs sind wesentliche Voraussetzungen aber bereits geschaffen. Entlang des Albersloher Weges, seiner städtebaulichen Lagegunst entsprechend, fand eine Ausweisung als Kerngebiet statt. Eine Umsetzung der Entwicklungsziele für den gegenwärtigen Bereich ist mit dem bestehenden Bebauungsplan 401 nicht möglich. Um die südliche Kaifläche des Hafenbeckens des Stadthafens I zu entwickeln, wurde der Bebauungsplan 541 A im Jahr 2020 zur Rechtskraft gebracht und als Teil des derzeit noch rechtskräftigen Bebauungsplan 401 herausgelöst.

Hafenverordnung

Unmittelbar an das Plangebiet angrenzend befinden sich Flächen, die durch eine Hafenverordnung überlagert sind. Die am 01. Januar 2024 aktualisierte, für den Stadthafen I erlassene Hafenverordnung, umfasst neben Gewässerflächen auch einen Streifen mit der Breite von einem Meter an Land, ausgehend von der Spundwand / Kaimauer. Am Übergang zur Bundeswasserstraße (Hafenspitze) verläuft die Grenze in Verlängerung der dem Hafenbecken zugewandten, nordwestlichen Uferbegrenzung des DEK. Durch die mit dem Bebauungsplan verfolgten städtebaulichen Entwicklungsziele soll der private Charakter zugunsten einer stärkeren öffentlichen Belebung geändert werden. Die Hafenordnung selbst wird jedoch durch das Planverfahren nicht berührt.¹

¹ (vgl. https://www.bezreg-muenster.de/zentralablage/dokumente/service/amtsblaetter/amtsblaetter_2023/amtsblatt_50_2023.pdf)

Eisenbahn / Gleisanlagen

Nördlich an das Plangebiet angrenzend verlief eine Gleisanlage vom Hafenplatz entlang der südlichen Kaimauer des Stadthafen I, im weiteren Verlauf westlich des DEK und entlang der Straße Kiesekamps Mühle zum Gelände der Versorgungsflächen der Stadtwerke. Zudem befinden sich noch Gleisanlagen-Relikte in den Verkehrsflächen Am Mittelhafen und an Kiesekamps Mühle. Der Bebauungsplan Nr. 401 Stadthafen I / Albersloher Weg sichert eine weitere Gleistrasse vom Stadthafen I entlang des DEK mit Übergang zum Stadthafen II, die jedoch nie realisiert worden ist.

Mit Aufgabe der Nutzung des Gefahrgutlagers entfiel 2016 die letzte Nutzung, die auf einen Gleisanschluss angewiesen war. Mit Bewilligung des Antrags auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken durch die Bezirksregierung Münster im Jahr 2020, wurde die Entwidmung der Gleisanlage vollzogen.

Sanierungsgebiet und Umlegungsverfahren

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

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

Planfeststellungsbeschluss

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) ist eine planfestgestellte Wasserstraße des Bundes. Im Jahr 2008 ist ein Ausbau des DEK im Bereich des Plangebiets planfestgestellt worden. Dies umfasst eine Querschnittsverbreiterung sowie im Bereich des Plangebiets die Herrichtung einer Liegestelle. Beidseits des DEK werden auch zukünftig Kanalseitenwege/ Wirtschaftswege verbleiben. Im Maßnahmenplan des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) sind Anpflanzungen von Bäumen im Alleecharakter angedacht. Die gesamten Kanal- und Kanalbegleitflächen werden auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses von 2008 in der Planung berücksichtigt. Die untere Abbildung zeigt den Grenzverlauf des Geltungsbereiches mit den angrenzenden, planfestgestellten Flächen. Der Bebauungsplan nimmt die verbindliche Planung auf und berücksichtigt diese, beispielsweise durch den Anschluss an die planfestgestellten Wege (vgl. Abb. 4). Planfestgestellte Flächen liegen nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 541. Die Baustelleneinrichtungsfläche für den Kanalausbau befindet sich jedoch im östlichen Teil des Plangebiets; diese soll jedoch an eine andere Stelle des Stadtgebietes verlagert werden.



Abbildung 4: Aktueller Bebauungsplanentwurf und Landschaftspflegerischer Begleitplan (WSA: 2005, Stadt Münster: 2025)

4. Räumliche und strukturelle Situation

Das rund 18 ha große Plangebiet befindet sich im Stadtbezirk Münster-Mitte. Mit seiner Lage, 1,0 km vom Zentrum und 0,6 km vom Hauptbahnhof entfernt, zeichnet sich der Bereich durch seine innenstadtnahe Lage aus.

Nördlich und südlich umrahmt der DEK bzw. der Stadthafen I das Plangebiet, wobei sich weiter im Norden angrenzend einer der wachstumsstärksten Entwicklungsbereiche der Stadt Münster befindet. Der „Kreativkai“ ist als Marke ein attraktiver Standort für Gastronomie- und Büronutzungen. Der Entwicklungsschub für die Umgebung greift auch auf die nördlich angrenzenden Bürostandorte am Albersloher Weg und die Wohnquartiere des Hafen- und Hansaviertels über. Das nördlich gelegene Hansaviertel ist durch seine zentrumsnahe Lage,

seinen zum Teil gründerzeitlichen Baubestand und seinen Besitz an Cafés, Bars und kleineren Geschäften ein attraktiver Wohn- und Freizeitstandort in Münster.

Der das Plangebiet im Westen und Süden begrenzende Albersloher Weg ist eine wichtige Ein- und Ausfallstraße von der B 51 zur Innenstadt. Entsprechend dieser Funktion befinden sich dort angesiedelt einige zentrale Einrichtungen: Prägend ist die Halle Münsterland und der Messestandort mit Eventflächen, unmittelbar westlich an das Plangebiet angrenzend.

Südwestlich des Plangebiets befinden sich, mit den industriellen und teilweise brachliegenden Flächen im Bereich Stadthafen II und entlang der Straße Am Hawerkamp, weitere Potenzial- und Entwicklungsfläche. Auch östlich des Plangebiets, über die Grenzen des DEK reichend, befinden sich Entwicklungsflächen, die eine Transformation in ein urbanes Quartier erfahren sollen.

Den Auftakt in den westlichen Planbereich bilden zwei Großverwaltungseinrichtungen der Stadt Münster bzw. der Stadtwerke sowie das zukünftige sich im Bau befindliche Stadthaus 4, die vis-à-vis zum Messestandort liegen. Direkt angrenzend liegen die Flächen des Heizkraftwerks der Stadtwerke Münster, die durch ihre bauliche Kubatur ebenfalls prägend sind. Entlang des Stadthafens zeugt der Rhenus-Kran von der ehemaligen Hafennutzung. In der direkten Nachbarschaft entlang des Stadthafenbeckens entstanden in den vergangenen Jahren neue, gewerbliche Einrichtungen und Bürogebäude, die den Transformationsprozess, weg von einem Industriestandort, baulich verdeutlichen. Südlich von diesem Areal finden weiterhin Gewerbenutzungen ihren Platz, wobei auch einige Grundstücke brachliegen, die durch den Bebauungsplan 541 nun von planungsrechtlicher Seite auf eine neue Nutzung vorbereitet werden sollen. (vgl. Abbildung 5)

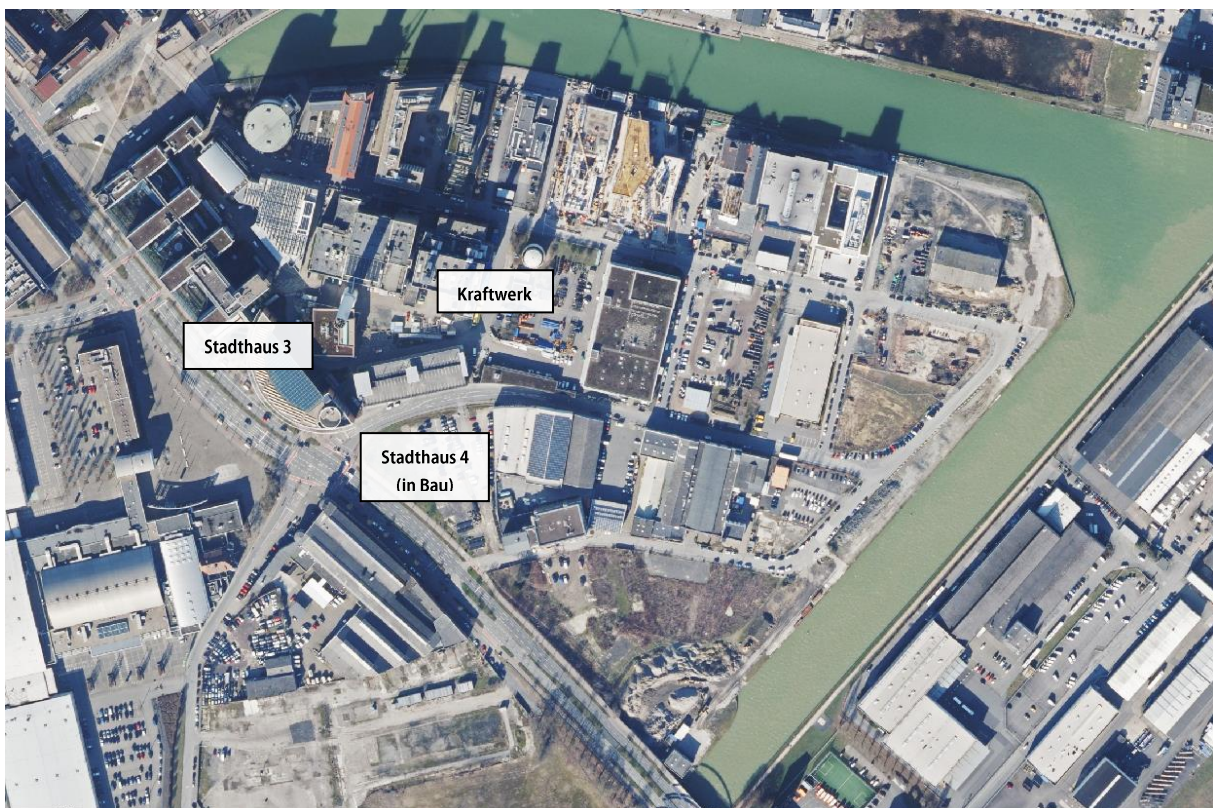


Abbildung 5: Luftbild Plangebiet (Geoportal Stadt Münster: 2025)

5. Planungsziele

Die Planungsziele für diesen Bebauungsplan leiten sich aus dem bereits erwähnten Perspektivplan ab. Dieser umfasst sowohl die Zielsetzungen für den Planbereich, als auch die Maßgaben für die nähere Umgebung.

Im Vergleich zum bestehenden Planungsrecht des Bebauungsplans Nr. 401 findet eine Veränderung der Baugebietsausweisungen statt. Im Bereich südlich des Stadthafens werden beidseits der Straße Am Mittelhafen bestehende Industriegebietsflächen zukünftig als Gewerbegebiete ausgewiesen. Die Veränderungen von Industriegebiet (GI) zu Gewerbegebiet (GE/ GE (e)) auf den Flächen mit Entwicklungspotenzial in unmittelbarer Wasserlage am Kanal und Hafen erfolgen bestandsorientiert mit angepasster Zielsetzung: Hierdurch wird vielmehr die Nutzungsflexibilität und Nutzungsbreite für das strukturelle Ziel, nutzungsgemischten diversifizierten, hochwertigen gewerblich-kulturellen und dienstleistenden Nutzungen eine aktive Angebotsoption einzuräumen, deutlich gestärkt. In Konsequenz bedeutet dies vor allem eine merklich wertigere und damit offensichtlich grundstückswertsteigernde und vermarktungsflexiblere Situation für die betroffenen Grundstückseigentümer als im planungsrechtlichen Status Quo (GI). Zudem wird mit dem Bebauungsplan 541 das Ziel verfolgt werden, die bestehenden Nutzungen durch das neue Planungsrecht nicht zu beschneiden.

Für den Planbereich sind dabei folgende Zielsetzungen relevant:

- Es erfolgt ein klares Bekenntnis zum Standort der Strom- und Wärmeversorgung, auch für die zukünftige Energieversorgung der Stadt Münster. Die bestehenden Nutzungen und räumlichen, anlagentechnischen Erweiterungsoptionen werden planungsrechtlich gesichert.
- Die bestehenden produzierenden Gewerbebetriebe werden planungsrechtlich gesichert – Zudem wird ihre betriebliche und räumliche Weiterentwicklung ermöglicht.
- Für die das Kraftwerk umgebenden Flächen soll zukünftig eine gewerbliche Nutzung gesichert werden. Damit entsteht ein Wandel von den ehemals hafenauffinen, zum Teil industriellen Nutzungen, hin zu einem gewerblichen Nutzungs-Spektrum von nicht-störenden Gewerbe- und Handwerksbetrieben, Büro- und Verwaltungsnutzungen, um neue Flächenpotentiale für die teils mindergenutzten Grundstücksflächen zu schaffen.
- Der Albersloher Weg als Einfahrtsstraße und Standort für zentrale Büroeinrichtungen ist im Perspektivplan bestätigt und für das gegenwärtige Planverfahren von zentraler Bedeutung für die Erschließung.
- Die öffentliche Zugänglichkeit des Gebiets, eingerahmt von Wasserflächen des Stadthafen I sowie des DEKs, soll durch Wegeverbindungen verbessert werden. Dazu dienen Fußwege, die von den Hauptverkehrsstraßen an die Wasserkanten, an denen bereits oder auch zukünftig attraktive Kaiflächen entstehen, führen. Auf der Hafenspitze (Kreuzungsbereich DEK/ Stadthafen I) soll eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage entstehen, die die Aufenthaltsqualität im Quartier durch Begrünung stärkt und an der die Wegeverbindungen entlang der Wasserkante in einem

Platz zusammengeführt werden. Für die Herstellung dieser verbindenden Wegefläche wurden bereits Städtebaufördermittel gesichert.

- Gleichzeitig wird planungsrechtlich im Plangebiet auf die neu entstehende, heranrückende Wohn- und Mischnutzung (MU) durch die Bebauungspläne 600 sowie 642 (MMQ 3, s. Abbildung 1) reagiert. Hierbei ist zu erwähnen, dass keine verfestigte Planung des Gebietes MMQ 3 zum Zeitpunkt der Offenlage des Bebauungsplans 541 vorliegt, wohl aber das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs sowie die bereits erwähnte Zielkonzeption für den gesamten Hafenbereich.

6. Inhalte des Bebauungsplans

6.1 Grundzüge der Planung

Um eine beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und Ordnung zu gewährleisten und die Ziele des Bebauungsplans umzusetzen, sind Festsetzungen bezüglich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung, der überbaubaren Grundstücksflächen sowie zur Etablierung von Grünstrukturen vorgesehen.

6.2 Bauliche Nutzung und Baugestaltung

6.2.1. Art der baulichen Nutzung

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 541 Stadthafen I, DEK, Albersloher Weg werden zur Art der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 folgende Festsetzungen zu Gewerbegebieten (GE), eingeschränkten Gewerbegebieten (GE(e)) und Sondergebieten (SO) getroffen:

Gewerbegebiete:

Die Bereiche im Inneren des Plangebietes, die mit Erweiterungspotenzialen als Gewerbegebiet (GE) gemäß § 8 BauNVO ausgewiesen werden sollen, sind derzeit von den Bestandsbetrieben mit intensiveren Gewerbenutzungen geprägt.

Die Flächen entlang der Kaiflächen des Stadthafen I und westlich des DEK, südlich der Hafenspitze, sowie entlang des Albersloher Wegs sollen zur Feinsteuerung als eingeschränkte Gewerbegebiete gemäß § 8 BauNVO umgesetzt werden. Die Entwicklungen auf der nördlichen Stadthafen-Seite werden insofern berücksichtigt, dass sie immissionsverträglich in Bezug auf die bestehenden und neu zu schaffenden urbanen Wohnnutzungen in der Umgebung sind.

Die Flächen in direkter Wasserlage (GE (e) 1 bis GE (e) 3) sollen vornehmlich als hochwertige, gewerbliche Bürostandorte und eingeschränkt produzierende Gewerbeflächen dienen. Entlang des Albersloher Wegs sollen die derzeitigen Nutzungen mit Großverwaltung und Büronutzung gesichert und durch die Errichtung des Stadthauses 4 gestärkt werden. Auch hier wird durch die Ausweisung des eingeschränkten Gewerbegebietes GE (e) 4 sichergestellt, dass bestimmte Nutzungen dennoch ausgeschlossen werden. In den eingeschränkten Gewerbegebieten wird somit geregelt, dass Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe nur zulässig sind, wenn sie die Nutzung des Wohnens nicht wesentlich stören.

Der Bebauungsplan trifft Einschränkungen der allgemeinen und ausnahmsweise zulässigen Nutzung. Die allgemein zulässigen Einzelhandelsbetriebe sind in den Gewerbegebieten sowie den eingeschränkten Gewerbegebieten unzulässig. Ausnahmsweise können nur dann Verkaufsflächen zugelassen werden, wenn es sich um Produkte handelt, die im Gewerbebetrieb hergestellt oder weiterverarbeitet wurden und zudem sichergestellt ist, dass sich die Verkaufsflächen im Verhältnis zur Betriebsgröße unterordnen und auf dem Betriebsgrundstück liegen. Mit dieser Steuerung wird bezweckt, dass ein Schutz der Gewerbegebiete für produzierendes und artverwandtes Gewerbe erreicht wird. Einzelhandelsbetriebe sind in der Lage, auf gleicher Fläche deutlich höhere Renditen zu erwirtschaften als andere Gewerbebetriebe. Bei einer weitergehenden Entwicklung des Gebiets als Einzelhandelsstandort würde auf Dauer eine Verdrängung der Anlagen mit relativ geringerer Flächenproduktivität zu erwarten sein. Um angesichts ohnehin knapper GE-Flächen den Verbleib dieser Gewerbebetriebe mit ihren Arbeitsplätzen im Plangebiet und in der Stadt Münster zu sichern, ist beabsichtigt, die Neuansiedlung von Einzelhandelsbetrieben auszuschließen. Dieses Ziel wird durch das vom Rat der Stadt Münster im Jahr 2018 beschlossene Einzelhandelskonzept (Fortschreibung in Bearbeitung V/0622/2024) unterstützt, das als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zu berücksichtigen ist. Dieses gibt die Struktur der städtebaulich verträglichen qualitativen Einzelhandelsverortung im Stadtgebiet als Rahmen vor und schützt mit seinen Zielaussagen explizit die Stadt-, Stadtbereichs- und Stadtteilzentren in ihrer Urbanität, ihrer nutzungsdifferenzierten Einzelhandelsstruktur und Versorgungsfunktion. Zudem lenkt es die Zulässigkeit nicht-zentrenrelevanter Sortimente auf bestimmte Stadtbereiche (Fachmarkzentren). Die einzelhandelseinschränkende Festsetzungen in den Gewerbegebieten des Bebauungsplans Nr. 541 setzen diese Schutz- und Entwicklungsziele planungsrechtlich um und leisten einen entscheidenden Beitrag, die zentralen Versorgungsbereiche und -strukturen insbesondere im Bereich Südviertel (Friedrich-Ebert-Straße, Hammer Straße) und Hansaviertel (Hansaring und Wolbecker Straße) zu schützen und nachhaltig zu stärken.

Gleichzeitig wird mit der Ermöglichung des Annexhandels in geringem Umfang und sehr spezifiziert auf eine Anknüpfung an eine gewerbliche und produzierende Nutzung eine Ausnahme eröffnet. Dies widerspricht nicht der allgemeinen Zielsetzung des grundsätzlichen Ausschlusses, da diese Ausnahme nur in Verbindung mit gewerblichen, produzierenden Betrieben greift. Zudem ist sicherzustellen, dass die Einzelhandelsnutzung sehr deutlich (unter 50%) in Bezug zur gewerblichen Nutzung stattfindet.

Innerhalb der Gewerbegebiete sowie der eingeschränkten Gewerbegebiete (GE (e) 1, GE (e) 3 und GE (e) 4) sind Schank- und Speisewirtschaften nur zulässig, wenn sie im funktionalen, betrieblichen Zusammenhang zur Hauptnutzung stehen und wenn sichergestellt ist, dass diese flächenmäßig zur Hauptnutzung untergeordnet sind. Damit werden in den genannten Bereichen selbstständige Schank- und Speisewirtschaften ausgeschlossen. Mit dieser Einschränkung soll bewusst eine Abgrenzung zum nördlich des Stadthafens liegenden Kreativkai erreicht werden, um Raum für gewerbliche, produzierende Nutzungen und Büronutzungen zu erreichen. Der Perspektivplan sieht den Fokus einer gastronomischen Nutzung auf der Nordseite des Stadthafens. Die gastronomische Nutzung soll sich nicht unkontrolliert auf die Hafensüdseite ausdehnen, da mit einer derart intensiven Vergrößerung negative städtebauliche Folgewirkungen

erwartet werden, die insgesamt zu einem Trading-Down-Effekt führen können. Zudem muss gesichert sein, dass der Hafen durch seine stetige Entwicklung keine Konkurrenz zur Innenstadt bildet. Gleichzeitig soll den gewerblichen und kulturellen Einrichtungen die betriebszugehörige Nutzung als Schank- und Speisewirtschaft ermöglicht und der besonderen Lage am Kai Rechnung getragen werden. Bereits bestehende Einrichtungen werden planungsrechtlich gesichert. Auch hier ist (in Analogie zum Annexhandel) eine Unterordnung der Hauptnutzung bindend.

Eine Ausnahme im Plangebiet bilden die Flächen (GE (e) 2) rund um die öffentliche Grünfläche, von dessen Zusammenspiel aus Gastronomie und Grünfläche Synergieeffekte ausgehen können: Zur Belebung der Hafenspitze ist vorstellbar, dass auf den privaten Flächen gastronomische Nutzungen stattfinden können. Gleichzeitig bietet eine potenzielle Gastronomie den Nutzerinnen und Nutzern der Grünfläche zusätzliche Angebote und fördert die dort stattfindenden Freizeitnutzungen.

In den festgesetzten Gewerbegebieten sowie eingeschränkten Gewerbegebieten ist der Betrieb von den ausnahmsweise zulässigen, kulturellen Nutzungen zulässig. Dies begründet sich zum einen aus den bereits bestehenden Nutzungen entlang des Südkais des Stadthafens, aber auch aus den übergeordneten, städtebaulichen Zielen für das Plangebiet. Als urbaner, belebter Ort gehören kulturelle Einrichtungen in das Nutzungsspektrum integriert.

Für alle Gewerbegebiete erfolgt ein Ausschluss der allgemein zulässigen Bordelle und bordellartiger Betriebe, da diese zum einen nicht mit den städtischen Zielen des Hafengebietes vereinbar sind. Außerdem werden Tankstellen ausgeschlossen, da von ihnen ausgehend mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Zum anderen können durch die Ansiedlung entsprechender Betriebe erhebliche negative städtebauliche Auswirkungen entstehen. Durch den Ausschluss dieser Nutzungsarten soll die Attraktivität des Quartiers, insbesondere der öffentlichen Räume entlang des Hafenbeckens und des DEK gewahrt bleiben und Trading-Down-Effekte sollen vermieden werden.

Ebenfalls unzulässig sind Betriebsleiterwohnungen, sowohl im Gewerbegebiet und eingeschränkten Gewerbegebiet, als auch im Sondergebiet. Hier soll sichergestellt werden, dass keine neuen Immissionsorte im Gebiet entstehen, die insbesondere das ermöglichte Nutzungsspektrum der Stadtwerke einschränken.

Die im Gewerbegebiet zulässigen Vergnügungsstätten sollen im Geltungsbereich ausgeschlossen werden. Zum einen dient der Ausschluss der bereits erwähnten, heranrückenden Wohnbebauung und einem potenziellen Konflikt nachzeitlicher Nutzungen als Schutz. Zum anderen soll in dem Gewerbegebiet einer möglichen Verdrängung der für die örtliche Wirtschaftsstruktur wichtigen Gewerbebetriebe entgegengewirkt werden. Auch sollen negative, städtebauliche Entwicklungen vermieden werden, die in der Regel mit Vergnügungsstätten einhergehen.

Sondergebiete

Im Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO ist der Betrieb von Heizkraftwerken zur Erzeugung von elektrischer Energie und Fernwärme einschließlich notwendiger Zubehörbauten, Lagerflächen

und Anlagen für den Betrieb mit Brennstoffen, Umschlags- und Transportanlagen sowie den dazugehörigen notwendigen untergeordneten Sozial-, Verwaltungseinrichtungen und Nebenanlagen zulässig. Aus immissionsschutzrechtlichen Gründen ist eine Emissionskontingentierung auch für diese Flächen erfolgt, die u.a. die Kraftwerksnutzung berücksichtigt (s. Kapitel 6.2.2).

Die Festsetzung als Sondergebiet erfolgt so, dass auf den Flächen keine differenzierten Nutzungsarten, sondern die allgemeine Nutzung als Heizkraftwerk mit den ihm affinen und zugeordneten Nutzungen zulässig sind. Eine Ausweisung als Sondergebiet sichert den Standort und bietet durch eine Erweiterungsfläche an der Verkehrsfläche Am Mittelhafen zukünftige Optionen an. Zusätzlich wird das Wasserentnahmebauwerk, welches sich im Süden des Geltungsbereiches befindet, als Sondergebiet ausgewiesen.

6.2.2 Steuerung der Art der baulichen Nutzung / Lärmverhalten der Betriebe

Bereits im derzeit gültigen Bebauungsplans Nr. 401 findet eine Einschränkung der zulässigen Betriebe mit Blick auf ihr Lärmverhalten statt. Hier wird die planungsrechtliche Zulässigkeit von den derzeit ansässigen Betrieben und Anlagen gemäß Abstandsklassen (Klassifizierung des Abstandserlasses NW vom 21.03.1990) gesteuert.

Aufgrund der sich ändernden Rahmenbedingungen im Hafengebiet, die insbesondere durch das angestrebte Heranrücken von schutzwürdiger Wohnnutzung geprägt sind, sind jedoch die Abstandsklassen kein geeignetes Mittel, um in dem neuen Nebeneinander den Ansprüchen der jeweiligen Nutzungen gerecht zu werden. Mit der Emissionskontingentierung wird ein Instrument gewählt, das sowohl der geplanten Wohnnutzung im Umfeld verlässliche Immissionsrichtwerte zuordnet, als auch den gewerblichen Flächen durch die Kontingentierung Planungssicherheit ermöglicht. Das Lärmgutachten² hat dazu die entsprechende Verteilung der Emissionskontingente hergeleitet.

Instrument der Emissionskontingentierung

Ziel einer Kontingentierung mit jeweils für die Teilbaugebiete festgesetzten Emissionswerten ist, sicherzustellen, dass an den maßgebenden Immissionsorten in der Nachbarschaft des Planungsgebiets die anzustrebenden Orientierungswert-/ Immissionsanteile bzw. Gesamt-Immissionswerte von allen Anlagen bzw. Betrieben zusammen eingehalten werden (Summenwirkung). Den einzelnen Baugebieten bzw. ihrer Teilflächen im Geltungsbereich eines Bebauungsplans wird somit ein maximales Lärmverhalten zugeordnet und somit die Eigenschaften zulässiger Anlagen und Betriebe gesteuert. Mit der Gliederung gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO erfolgt eine differenzierte Steuerung der zulässigen Art der baulichen Nutzung für ein gegliedertes Gewerbe- und Sondergebiet. Die DIN 45691 liefert hierzu eine einheitliche Methode, die von der höchstrichterlichen Rechtsprechung bestätigt wurde, und eine Terminologie, die die im Rahmen der Bauleitplanung verwendeten Begriffe und Verfahren definiert.

² Normec Uppenkamp GmbH: Immissionsschutz-Gutachten, Bebauungsplan Nr. 541 März 2025

Bei der Herausarbeitung von Emissionskontingenten wird zugrunde gelegt, dass an bestimmten, vorher fachgutachterlich festzulegenden Immissionsorten (nur) bestimmte Immissionswerte (Planwerte) ‚ankommen‘ dürfen. Aus dem Immissionswert, der auf den maßgeblichen Immissionsort auftreten darf, ergibt sich welche Schalleistung z.B. von einem Betriebsgelände insgesamt ausgehen darf, um nicht am Immissionsort überhöhte Werte hervorzurufen.

Da die Festlegung der zulässigen Emissionskontingente nur innerhalb des Geltungsbereichs des betrachteten Bebauungsplans angesetzt werden kann, wird in einem ersten Schritt die Vorbelastung aus der Umgebung ermittelt, um sicherzustellen, dass auch das Lärmverhalten der Betriebe aus der Umgebung mit aufgenommen wird.

Anschließend wird die verbleibende Schalleistung über die zur Verfügung stehende Fläche verteilt. Einzelnen Grundstücken bzw. Flächen wird so ein Lärmkontingent je m² zugesprochen. Dabei wird eine Zuordnung vorgenommen nach, der etwa gewissen Bereichen, auf denen erhöhte Schalleistungen entstehen oder entstehen sollen, höhere Werte als anderen Gebietsteilen zugestanden werden. Im Ergebnis entsteht so eine Konzeption, aus der heraus für jeden Flächenteil des Gewerbegebietes ein dort benötigter, effektiv ausnutzbarer Schallkontingentanteil verbindlich festgesetzt werden kann. Durch eine entsprechende ‚Bündelung‘ können dabei für bestimmte Bereiche vergrößerte Möglichkeiten geschaffen werden, wenn für andere Areale auf Ausnutzbarkeiten ganz oder teilweise verzichtet wird. Jedenfalls trifft auf die benachbarte Wohnbebauung stets nicht mehr an Immissionsbelastungen auf, als insgesamt von der Kommune als verträglich eingestuft worden ist.

Mittels der Festsetzung von Emissionskontingenten erfolgt für alle Flächen der Gewerbe- und Sondergebiete innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 541 für definierte Teilbereiche jeweils unterschiedliche Festsetzungen hinsichtlich der zulässigen Emissionskontingente LEK (in dB(A)/m², gemäß DIN 45691 nur mit der Einheit "dB", nachfolgend zur Verdeutlichung des Flächenbezugs mit dB/m² bezeichnet) für den Tag und für die Nacht.

Immissionsorte

Als Immissionsorte sind sowohl die bestehenden Nutzungen am Kreativkai (Hafenweg 6 und 24, das bestehende Rudervereinshaus südöstlich des Kanals als auch die Wohnnutzungen am Köhlweg 37 und an der Niederdingstraße 11 einbezogen worden. Als derzeit geplante Nutzungen wurden als Immissionsorte das Urbane Quartier Stadthafen Nord und das Projekt Gasometer mit einbezogen. Diese beiden Projekte sind als verfestigte Planung anzusehen, da diese kurz vor dem Satzungsbeschluss stehen (Gasometer) bzw. das Bauleitplanverfahren parallel zu diesem Bebauungsplan veröffentlicht wird (Projekt Stadthafen Nord).

In einem zweiten Schritt wurden die Immissionsorte um weitere geplante Immissionsorte ergänzt. Diese Immissionsorte resultieren nicht aus einer verfestigten Planung, sondern bilden das hohe städtische Interesse ab, im Bereich östlich des Kanals im geplanten Modellquartier 3 (MMQ3) zukünftig ein Urbanes Gebiet zu entwickeln. Hier hat ein städtebaulicher Wettbewerb stattgefunden und die weitere Konkretisierung im Rahmen der Bauleitplanverfahren ist in Vorbereitung. (vgl. Tabelle 1)

Name	Verortung
IP01a	Hafenweg 6 (GE)
IP01b	Hafenweg 24 (GE)
IP02a	OSMO-Areal (GE)
IP02b	OSMO-Areal (MU)
IP02c	OSMO-Areal (MU)
IP03b	OSMO-Areal (MU)
IP03c	OSMO-Areal (MU)
IP05a	Bernhard-Ernst-Str. 21 (MI)
IP05b	Dortmunder Strasse 47 (MI)
IP05c	Hafenweg 15 (MI)
IP06	Lütkenbecker Weg 2 (GE)
IP07	Köhlweg 37 (WA)
IP08	Nieberdingstrasse 11 (MI)
IP09	Gasometer (MU)
IP_PlanMU_A	Potenzielles Modellquartier (MU)
IP_PlanMU_B	Potenzielles Modellquartier (MU)
IP_PlanMU_C	Potenzielles Modellquartier (MU)
IP_PlanMU_D	Potenzielles Modellquartier (MU)

Tabelle 1: Gewählte Immissionsorte (Stadt Münster: 2025)

Vorbelastung

Als relevante gewerbliche Flächen, die als Vorbelastung auf die Immissionsorte wirken, wurden der Kreativkai nördlich des Stadthafen Beckens sowie das Einkaufszentrum Hafenmarkt, die wasserseitigen, gewerblichen Flächen im Bereich der Theodor-Scheiwe-Straße, der Bereich des Stadthafens II / Hawerkamp sowie die Flächen im Bereich der Nieberdingstraße einbezogen.

Für die noch unbebauten bzw. ungenutzten Flächen (Stadthafen II) wurde ein entsprechendes Entwicklungspotential dargestellt. Dabei wurden als potentielle Immissionsorte die nach rechtskräftigen Bebauungsplan zulässigen benachbarten Kerngebietsnutzungen (Stadthaus 3

sowie potentielle Kerngebietsnutzung entlang des Albersloher Wegs) als Maßstab angesetzt. Für den Bereich der Niederdingstraße wiederum sind heute zulässige Lärmverhalten mit Blick auf den Immissionsort IP08 an der Niederdingstraße angesetzt.

Während in der Immissionsbetrachtung zur ersten Veröffentlichung dieses Bebauungsplans im Jahre 2018 der Fokus auf die großen emittierenden Betrieben im Hafenbereich gelegt wurde, wird nun der Fokus auf den Nahbereich und mögliche Entwicklungsspielräume der noch unbebauten gewerblichen Flächen im Stadthafen II und den Bereich der Niederdingstraße gelegt. Die größeren gewerblich, industriellen Betriebe wie Westfalen, Agravis oder Pebüso sind nicht weiter in dem Gutachten betrachtet worden, da im Immissionsschutzgutachten von 2018 dargelegt werden konnte, dass diese Nutzungen irrelevant für die betrachteten Immissionsorte sind.

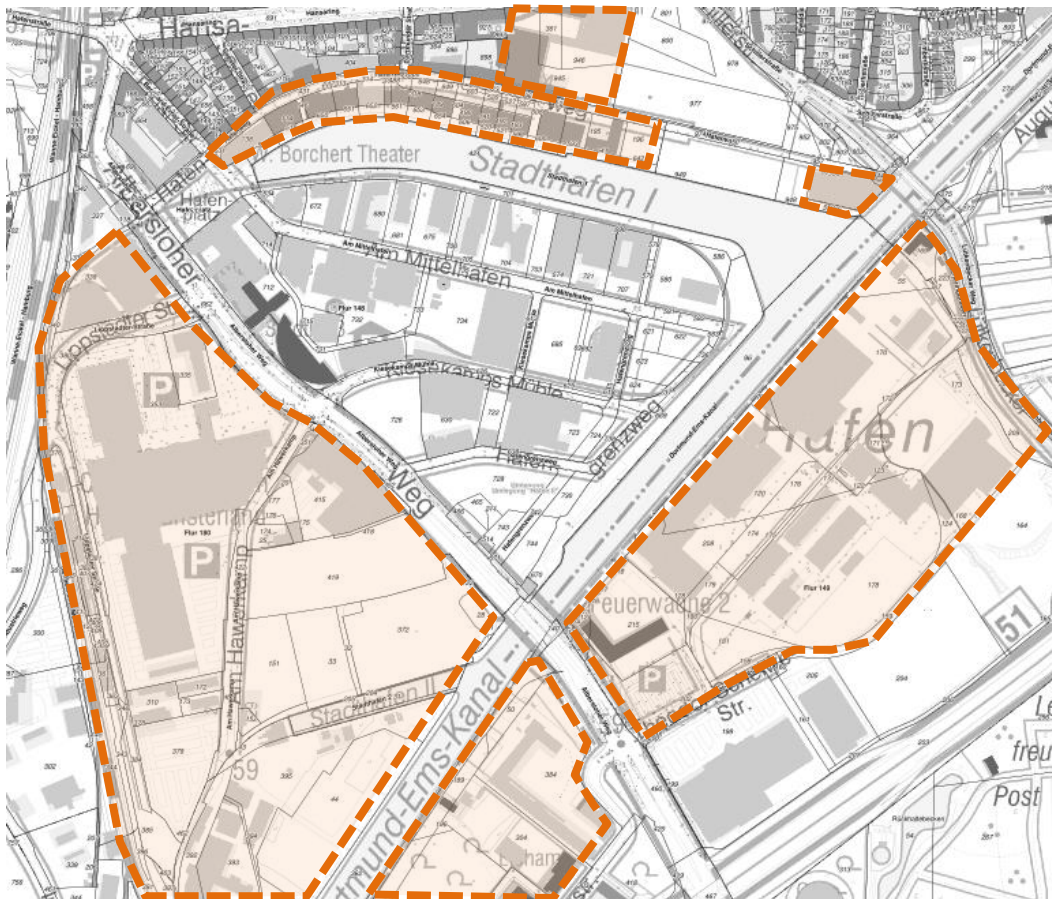


Abbildung 6: einbezogene Flächen zur Vorbelastung (Geoportal Stadt Münster: 2025)

Verteilung:

Die nach Abzug der Vorbelastung zur Verfügung stehende ermittelte Gesamt-Schalleistung wurde nach folgenden Maßgaben im Plangebiet verteilt:

Für den Bereich des bestehenden Kraftwerks wurde in der Verteilung der Schalleistung ein deutlicherer Schwerpunkt auf die stadt- und versorgungsstrukturell gebotene zukünftige

Sicherung des Kraftwerksstandorts gelegt. Mit der Verteilung des Kontingents kann der Kraftwerksbetrieb auf zukünftige Entwicklungsbedarfe und -zielsetzungen reagieren.

Für die übrigen Flächen wurde eine Verteilung gemäß ihrer zukünftig perspektivischen Nutzung gelegt. Dabei wurden in der gedanklichen Unterscheidung den gewerblichen Flächen im Kern des Gewerbegebiets Kontingente zugesprochen sowie den gewerblichen Flächen entlang des Stadthafenbeckens sowie des Dortmund-Ems-Kanals. Nicht nur herrscht hier eine direkte Nähe zur Wohnnutzung, es zeigt sich auch, dass die bestehenden gewerblichen Nutzungen, die eine Mischung aus Büronutzungen aber auch repräsentativen, produzierenden gewerblichen Nutzungen mit den zugewiesenen Kontingenten haushalten können. (vgl. Abbildung 7 und 8)

Flächen Nr.	Teilgebietsfläche in m ²	Bezeichnung Bebauungsplan	Emissionskontingente		Gesamtschalleistungs- pegel der Teilflächen	
			L _{EX} in dB(A)		L _{WA} in dB(A)	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht
TF_1	18178	GEe	60	50	102,6	92,6
TF_2	1613	SO	65	50	97,1	82,1
TF_3	34008	SO	60	54	105,3	99,3
TF_3.1	5741	SO	60	54	97,6	91,6
TF_3.2	224	SO	66	66	89,5	89,5
TF_4	3289	GEe	65	50	100,2	85,2
TF_5	3640	GEe	65	50	100,6	85,6
TF_6	2499	GEe	66	50	100,0	84,0
TF_7	4148	GEe	66	50	102,2	86,2
TF_8	3143	GEe	67	45	102,0	80,0
TF_9	4768	GEe	67	45	103,8	81,8
TF_10	4536	GEe	67	45	103,6	81,6
TF_11	3643	GEe	67	45	102,6	80,6
TF_12	3738	GEe	67	45	102,7	80,7
TF_13	3876	GEe	66	45	101,9	80,9
TF_14	3993	GEe	65	45	101,0	81,0
TF_15	5725	GE	67	53	104,6	90,6
TF_16	5049	GEe	66	56	103,0	93,0
TF_17	6773	GEe	65	45	103,3	83,3
TF_18	1852	GEe	65	45	97,7	77,7
TF_19	5520	GE	65	50	102,4	87,4
TF_20	7125	GEe	65	50	103,5	88,5
TF_21	7132	GE	67	50	105,5	83,5
TF_22	9887	GE	67	50	107,0	85,0
TF_23	5118	GEe	65	50	102,1	87,1

Abbildung 7: Emissionskontingente der jeweiligen Teilflächen (Normec: 2025)

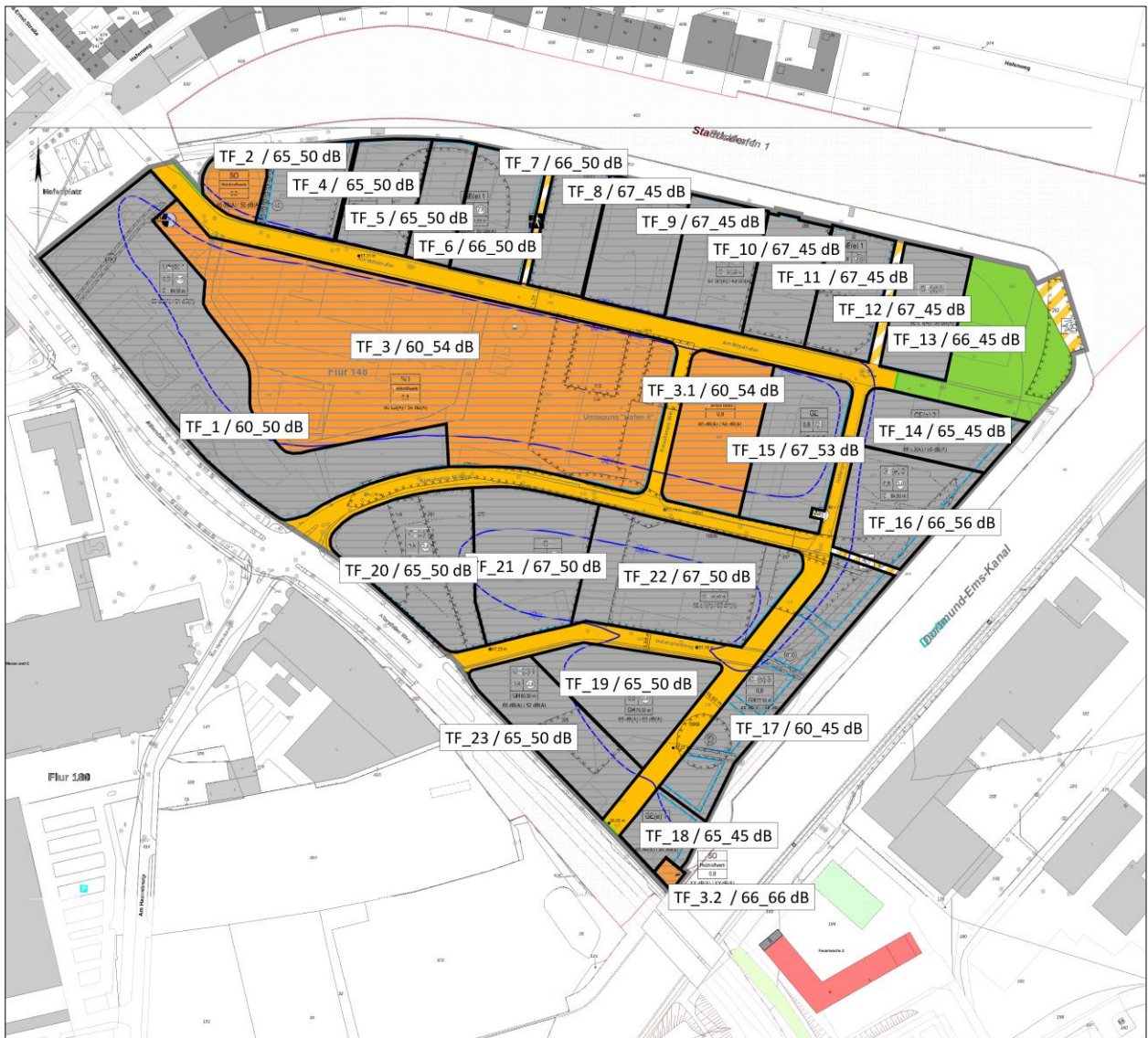


Abbildung 8: Verteilung der Teilflächen für Lärmkontingente (Normec: 2025)

Auswirkungen an den Immissionsorten

Die Betrachtung der Auswirkungen an den Immissionsorten lassen sich im Lärmgutachten in einer Zweistufigkeit betrachten.

Im ersten Schritt wurden Immissionsorte betrachtet, die den derzeitigen Bestand abbilden und belastbare Planungen aufweisen (vgl. Tabelle 1). An diesen Immissionsorten im Tageszeitraum kann weitestgehend eine Unterschreitung der zu berücksichtigenden Immissionsrichtwerte abgelesen werden. Dies umfasst die bestehenden Immissionsorte am Hafenweg (IP 1a, IP 1b, IP 2a, IP 5c) an der Bernhard-Ernst-Straße (IP 5a) und der Dortmunder Straße (IP5b), am Lütkenbecker Weg (Ruderverein, IP 6). Hier werden die Immissionsrichtwerte teils deutlich unterschritten. Gleiches gilt für die geplanten Immissionsorte des Urbanen Gebiets Stadthafen

Nord (IP 2b-c, IP 3b-c) sowie des Gasometers (IP 9). Am Köhlweg (IP 7, außerhalb der Pläne) wird der Immissionsrichtwert erreicht.

Eine singuläre geringfügige Überschreitung im Tageszeitraum besteht an der Nieberdingstraße (IP 08) ist jedoch im Wesentlichen beeinflusst durch die bestehende Vorbelastung aus der angrenzenden Nutzung und weniger den Emissionskontingenten des Bebauungsplans Nr. 541 geschuldet.

Im Nachtzeitraum werden an den Immissionsorten die Richtwerte nur in weiten Teilen eingehalten, wobei im Wesentlichen die bestehende Vorbelastung die Überschreitung der Immissionsrichtwerte verursacht. Wie die Abbildung 9 zeigt gibt es insbesondere in der direkten Nachbarschaft der bestehenden gastronomischen Nutzungen am Kreativkai Überschreitungen der Immissionsrichtwerte. So gibt es insbesondere Überschreitung im Bereich des Hafenvwegs (IP 1a-b, IP 5c) und in der Verlängerung am IP 2c, dem bestehenden Speichergebäude im zukünftigen Stadthafen Nord. Bei diesen Nutzungen resultieren die Überschreitungen im Wesentlichen aufgrund der gewerblichen Vorbelastung in direkter Nachbarschaft und weniger aus der angestrebten Kontingentierung im Bereich Stadthafen Süd. Bei den weiteren Immissionsorten des geplanten Gebiets (IP 2b-c, IP 3b-c) kann in der Summenbetrachtung aus Vorbelastung und vorgenommener Kontingentierung der zugeordnete Immissionsrichtwert eingehalten werden. Auch für die Immissionsorte an der Dortmunder Straße, Bernhard-Ernst-Str, am Lütkenbecker Weg sowie am Köhlweg werden die Immissionsrichtwerte nachts unterschritten. Ebenso wie tags findet auch nachts eine Überschreitung des Immissionsrichtwerts an der Nieberdingstraße statt – auch im Nachtzeitraum prägt hier die Vorbelastung.

Im zweiten Schritt wurden die zukünftigen Planungen und die städtischen Zielsetzungen in den Blick genommen. Dabei wurden, wie in der Abbildung 9 zu sehen ist, Immissionspunkte (IP_PlanMU A-D) für Potenzialflächen des urbanen Gebiets (MMQ3) und längs des DEK gesetzt. Es wurde damit das Ziel verfolgt, die Auswirkungen des Bebauungsplans 541 auf die geplante, heranrückende Wohnbebauung besser einschätzen zu können. Die Ergebnisse zeigen auf, dass die Richtwerte tagsüber an den Immissionspunkten allesamt unterschritten und eingehalten werden würden – sich hier aus der Vorbelastung und der angestrebten Kontingentierung auch keine Konflikte ergeben würden. Im Nachtzeitraum hingegen zeigt diese exemplarische Darstellung, dass es aufgrund der Vorbelastung und der vorgenommenen Kontingentierung zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für Urbane Gebiete von 45 dB(A) nachts kommen würde. (vgl. Abb.9)



Abbildung 9: Gesamtbetrachtung tags und nachts (Normec: 2025)

Auf Grund der bestehenden Nutzungen und Vorbelastungen aus dem Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 541 wären Immissionseinträge oberhalb des Immissionsrichtwerts im Nachtzeitraum auf das geplante urbane Quartier zu erwarten. Die Emissionskontingentierung setzt bewusst die Kontingente auf den dem MMQ3 zugewandten Flächen zurückhaltend. Dabei werden selbstverständlich die bestehenden und genehmigten Nutzungen mit den erforderlichen Kontingenten ausgestattet, den unbebauten Flächen jedoch – in Vereinbarkeit mit ihrer

städtebaulichen Zielsetzung als eingeschränkte Gewerbegebiete – nachts geringere Kontingente zugeordnet.

Da der potentielle Konflikt sich jedoch nicht auf einen bestehenden oder verfestigten Immissionsort, sondern eine zukünftige Entwicklungsperspektive bezieht, sind die Lösungserfordernisse in diesem Bauleitplanverfahren nicht abschließend, sondern wird in der weiteren Konkretisierung des MMQ 3 sowie dem dieser Quartiersentwicklung zugrundeliegenden Bauleitplanung erfolgen.

Darüber hinaus muss beachtet werden, dass die Emissionsansätze der herangezogenen Vorbelastungs-Flächen in freier Schallausbreitung angesetzt wurden. Inwieweit bereits die örtlichen Gegebenheiten (z.B. Brückenbauwerk des Albersloher Wegs) oder neue Gebäude an der Wasserkante zu einer tatsächlichen aktiven Lärmabschirmung beitragen, ist nicht weiter betrachtet worden.

Zusatzkontingent

Zur Deckung des Bedarfs der bestehenden und genehmigten Nutzung auf der TF 15 (GE*) wird im Nachtzeitraum die Vergabe von Zusatzkontingente erforderlich.

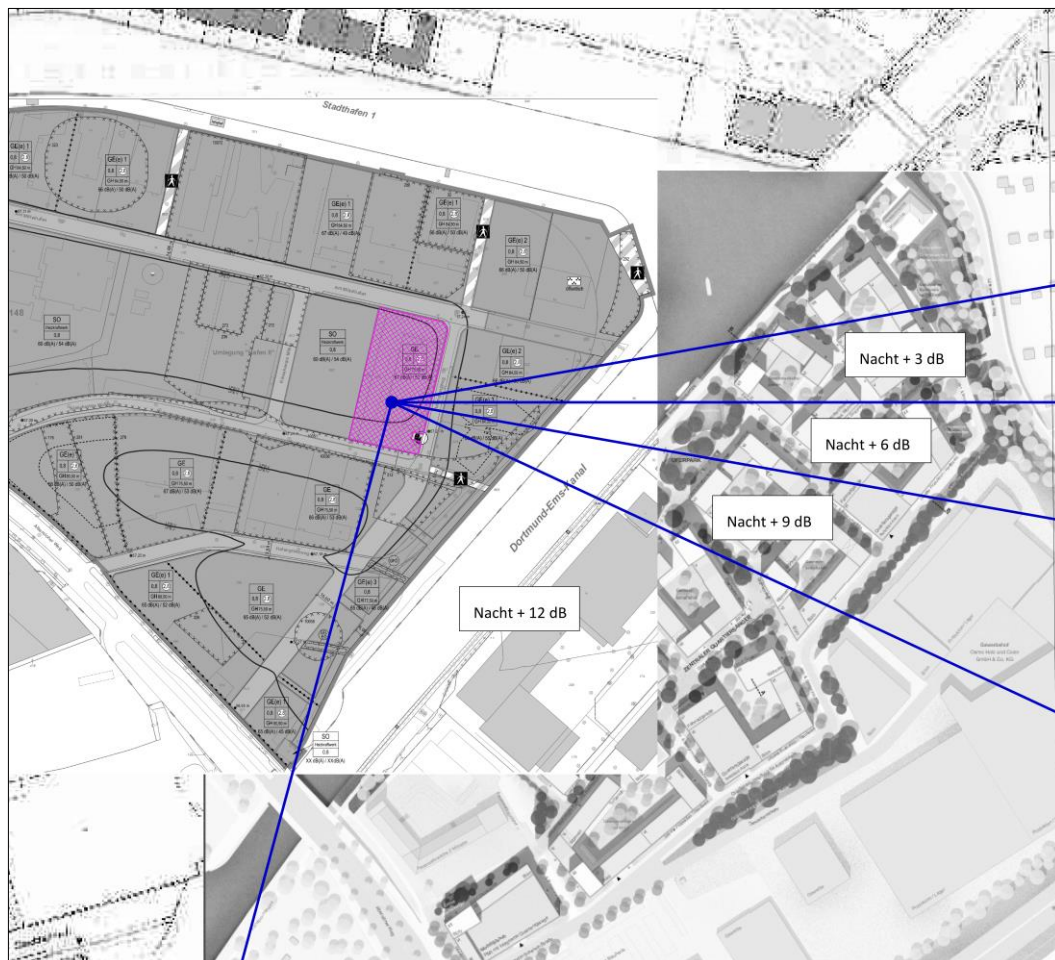


Abbildung 10: nachtzeitliches Zusatzkontingent der TF 15 mit Richtungssektoren (Normec: 2025)

Die Zusatzkontingente werden sektorenweise bestimmt, die von der kontingentierten Fläche des GE*, welches den Bezugspunkt darstellt, abgehen. Wie in der Abbildung 10 zu sehen, werden die Richtungssektoren mit den entsprechenden Sektorengrenzlinien und den angegebenen Zusatzkontingenten (+ 3 dB bis +12 dB) in nordöstlicher bis südlicher Richtung ausgewiesen.

Externes ungegliedertes Gebiet

Eine wesentliche Voraussetzung für die Anwendung der Emissionskontingentierung ist gemäß höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass es neben den durch die Kontingentierung beschränkte Gewerbeflächen im Stadtgebiet zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses auch Gewerbeflächen gibt, die nicht mit einer Geräuschkontingentierung belegt sind, so dass grundsätzlich jeder nach § 8 BauNVO zulässiger Betrieb möglich wäre.

Ein solches emissionsbezogenes, unkontingentiertes Gewerbegebiet ist mindestens im Bebauungsplan Nr. 155 aus dem Jahr 2007 in der Fassung der 5. Änderung gegeben. In dem Bebauungsplan Nr. 155 Gewerbegebiet Höltenweg in der Fassung der 5. Änderung aus dem Jahr 2007 werden mehrere ungegliederte Gewerbegebiete nach § 8 BauNVO festgesetzt.

Der Rat der Stadt Münster gliedert das vorliegende Plangebiet ausdrücklich extern zu diesen im Bebauungsplan festgesetzten Gewerbegebieten.

6.2.3. Maß der baulichen Nutzung

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 541 werden zur Nutzungsdichte als Maß der baulichen Nutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB Festsetzungen getroffen. Dazu werden in den gewerblichen Gebieten die Gebäudehöhe limitiert, um eine einheitliche Höhenentwicklung entlang des Wassers, aber auch im Inneren des Geltungsbereiches zu generieren. Zudem soll hier das Ziel eines einheitlichen und ruhigen Dachlandschaftsbilds verfolgt werden, in dem die Technikaufbauten in der Höhe begrenzt sowie eingehaust werden sollen.

Als maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ) wird für die Gewerbegebiete, die Sondergebiete und Heizkraftwerk eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Dies entspricht den Obergrenzen gemäß § 17 BauNVO und greift gleichzeitig für die gewerblichen Baugebiete den bestehenden planungsrechtlichen Rahmen auf. Für die Sondergebiete Heizkraftwerk ergeben sich durch die Festsetzung planungsrechtlich keine Einschränkungen der ausgeübten Nutzung, gleichzeitig wird jedoch eine Steuerung der Grundstücksversiegelung erreicht und so ökologischen Aspekten Rechnung getragen.

Als maximal zulässige Geschossflächenzahl (GFZ) wird für die Gewerbegebiete eine GFZ von 2,8 festgesetzt. Die Analyse zu bereits genehmigten Baukörpern hat ergeben, dass mit einer GFZ von 2,8 sichergestellt wird, dass kein passiver Bestandsschutz eintritt und Entwicklungsspielräume für die noch unbebauten Grundstücke angeboten werden kann. Auf die Festlegung einer GFZ im Sondergebiet Heizkraftwerk wird verzichtet, da die Gebäudehöhe oder das Verhältnis zwischen der zulässigen Geschossfläche und der Grundstücksfläche nicht geregelt werden muss.

Um einen eindeutigen Bezugspunkt zu definieren, beziehen sich alle Höhenangaben auf Normalhöhennull (NHN, Haupthöhennetz 2016). Bei baulichen Anlagen ist die Oberkante baulicher Anlagen (Gebäudehöhe GH) als oberer Bezugspunkt bei der Berechnung der Höhe maßgebend. Die Erdgeschossfußbodenhöhe stellt die Oberkante des Rohfußbodens dar.

Das Gebiet des Geltungsbereiches ist in vielen Teilen bereits bebaut und erschlossen, in manchen Teilen jedoch finden noch Kanalsanierungen oder Anpassungen des Verkehrsraums statt. Finale Ausbauhöhen liegen hier nicht vor, weswegen die angrenzenden und bestehenden Kanaldeckelhöhen in den Verkehrsflächen in m ü. NHN (siehe nachrichtlich in der Planzeichnung zum Bebauungsplan 541 als Bestandshöhen) dargestellt sind.

Entlang des Wasserflächen des DEK und des Stadthafen I entstehen, wie bereits beschrieben, zukünftig begehbare Räume in Form von Fußwegeverbindungen mit hoher Aufenthaltsqualität. Von diesen Wegen sollen ebenerdige Zugänge in die Erdgeschosszonen der potenziellen Gebäude möglich sein. Besonders in den Blick genommen werden dabei die derzeit noch freien Grundstücke des GE (e) 2 bis GE (e) 4. Derzeit liegen auf Grund der brachliegenden Grundstücke keine vermaßten Bezugshöhen vor. Diese werden im laufenden Prozess noch konkretisiert. Um jedoch einen Höhenpunkt in Form einer Erdgeschossfußbodenhöhe (EFH) festzulegen, wird auf Werte der Ausbauplanung der Hafensüdseite zurückgegriffen. Durch die Festsetzung einer einzuhaltenden Erdgeschosshöhe kann sichergestellt werden, dass die ebenerdige Zugänglichkeit von der Wasserkante aus gewährleistet ist. Um einen gewissen architektonischen Spielraum zukünftig zu ermöglichen, wird in den textlichen Festsetzungen ein Spielraum von bis zu 0,2 m eingeräumt.

Die maximal zulässige Gebäudehöhe wird im Plangebiet unterschiedlich festgesetzt und zониert - planungsrechtlich wird diese wie folgt übersetzt:

Vor dem Hintergrund des deutlich erhöhten Heizkraftwerksblocks wird für die nördlich angrenzenden Grundstücksflächen des Gewerbegebietes (GE (e) 1) entlang der Stadthafenkante eine Erhöhung auf 27 m ermöglicht worden, um die städtebaulichen Wirkungsmöglichkeiten der Grundstücke vor diesem funktionalen industriellen Bau entlang des Stadthafens zu erhöhen. So kann eine repräsentative Wirkung der zukünftigen Baukörper auch vor dem rein funktional wirkenden Heizkraftwerk verbessert werden. In die Festlegung der Gebäudehöhe dieser Gebäude wurden die Bestandsgebäude, die in den letzten Jahren auf der Grundlage des alten Planungsrechts (Bebauungsplan 401) entstanden sind, berücksichtigt.

In den Gewerbegebieten entlang des Albersloher Wegs, die die Gebäude der Stadtwerke, die Stadthäuser 3 und 4 (im Bau) sowie die übrigen Flächen in Verlängerung des Albersloher Wegs bis zur Wasserentnahmestelle der Stadtwerke umfassen, wird eine bestandsorientierte Gebäudehöhe von 23 m festgesetzt, die sich jedoch zum Inneren wahrnehmbar absetzt. Die Entscheidung, die innenliegende Bebauung im Plangebiet niedriger zu halten, aber gleichzeitig Erweiterungsoptionen anzubieten, mündet in der Festsetzung der Gebäudehöhe bis zu 18 m. In Kombination dieser beiden Höhenfestsetzungen, übernimmt die südlichsten Flächen (Dreiecksfläche) als geteilte Flächen eine Vermittlungsfunktion. Entlang der Kante des Albersloher Wegs soll auf dieser Fläche mit einer Tiefe von ca. 45 m eine robustere Gebäudehöhe von 23 m weitergeführt werden. Die Tiefe ergibt sich aus der Überlegung einer umsetzbaren Bebauung, orientiert und weitergeführt am Bestand des Stadthauses 3 und 4. Der nordöstliche

Part der Fläche soll mit der Gebäudehöhe von 18 m zum Inneren vermitteln. So agiert das Baufeld als Gelenk zwischen den Gebieten mit unterschiedlicher Höhenfestsetzungen.

Entlang der Wasserkante des DEKs erstrecken sich in länglicher Form eingeschränkte Gewerbegebiete, die im nördlichen Teil GE (e) 2 mit einer maximalen Gebäudehöhe von 27 m und weiter im südlichen Verlauf GE (e) 3 mit einer maximalen Gebäudehöhe von 23 m festgesetzt sind. Die leichte Anhebung der Gebäudehöhe des GE (e) 3 im Gegensatz zum Inneren, soll zum einen zu dem bereits genehmigten Baukörper auf den Flurstücken 623 und 624 mit einer Attikahöhe von 27 m interagieren, zum anderen aber die Barriere zum Wasser, die durch eine höhere Bebauung verstärkt werden könnte, verhindern.

Laut den textlichen Festsetzungen darf die Gebäudehöhe durch technische Aufbauten überschritten werden. Durch die Höhenbegrenzung sowie die Regelung des Rücksprungs von der Gebäudekante, wird die äußere Wahrnehmbarkeit reduziert. Um ein ebenso optisch einheitliches Bild zu erhalten, müssen laut den textlichen Festsetzungen die Technikaufbauten eingehaust werden. Dies begründet sich besonders durch die Blickachsen, ausgehend vom Kreativkai oder vom MMQ 3, welche den unmittelbaren Blick über das Wasser auf die potenziellen Gebäude entlang der Wasserkanten haben werden.

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

Die unterschiedlichen Höhenfestsetzungen sollen das Gebiet auflockern und die architektonische Diversität unterstützen. An einigen Stellen wird eine verträgliche, bestandsorientierte Erweiterung angeboten, an anderen wiederum eine Verdichtung ermöglicht, die die Entwicklung hin zu einem modernen, stadtnahen Dienstleistungs- und Gewerbequartier vorbereitet.

Als maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ) wird für die Gewerbegebiete, die Sondergebiete und Heizkraftwerk eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Dies entspricht den Obergrenzen gemäß § 17 BauNVO und greift gleichzeitig für die gewerblichen Baugebiete den bestehenden planungsrechtlichen Rahmen auf. Für die Sondergebiete Heizkraftwerk ergeben sich durch die Festsetzung planungsrechtlich keine Einschränkungen der ausgeübten Nutzung, gleichzeitig wird jedoch eine Steuerung der Grundstücksversiegelung erreicht und so ökologischen Aspekten Rechnung getragen.

Als maximal zulässige Geschossflächenzahl (GFZ) wird für die Gewerbegebiete eine GFZ von 2,8 festgesetzt. Auf die Festlegung einer GFZ im Sondergebiet Heizkraftwerk wird verzichtet, da die Gebäudehöhe oder das Verhältnis zwischen der zulässigen Geschossfläche und der Grundstücksfläche nicht geregelt werden muss.

Für die Grundstücke des GE (e) 3 entlang der Kanalkante wird auf die Ausweisung einer GFZ verzichtet. Grund dafür ist, dass durch die gegebenen Maße (geringe Tiefe und Breite) des Grundstücks und der überbaubaren Grundstücksfläche die rahmengebenden Parameter wie die einzuhaltende Gebäudehöhe sowie die Vorgabe der GRZ von 0,8 angewendet werden, um eine städtebauliche Steuerung vorzunehmen.

6.2.4. Überbaubare Flächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen gemäß § 23 Abs. 1 BauNVO festgesetzt. Dabei sichern im nördlichen Teil des Plangebiets große und rechteckige Baufelder eine flexible Grundstücksausnutzung. Die Bestandsbaukörper befinden sich mit der aufgehenden Wand unmittelbar an der Straßenverkehrsfläche. Einige springen aber auch zurück und nutzen die Vorzone als Stellplatzflächen oder Tiefgaragenzufahrten. Die Heterogenität soll bestehen bleiben und durch den Bebauungsplan angeboten werden, weswegen die Baugrenzen zugunsten eines urbanen Raumgefüges unmittelbar an die Verkehrsfläche anschließen. Am östlichen Rand des Plangebiets, entlang der Wasserkante des DEK, bieten sich auf Grund der geringeren Tiefe der zu Verfügung stehenden Flächen, kleinere Baufelder an. Dort besteht durch den Zuschnitt der Baugrenzen die Möglichkeit einer „perlenartigen“ Reihung von kompakteren Baukörpern. Diese Kubatur wird durch die Fußwegeverbindungen zwischen den Baufeldern unterstützt. Sie bilden jeweilig die Verlängerung der Verkehrsflächen Am Mittelhafen, Kiesekamps Mühle und Hafengrenzweg zur Wasserkante, welche eine besondere Bedeutung zugesprochen wird.

6.2.5. Stellplätze

Die Steuerung der Stellplätze beschränkt sich im Plangebiet auf die Baufelder, die unmittelbar an die öffentliche Grünfläche sowie an den DEK heranreichen (GE(e) 2 und GE(e) 3). Eine darüberhinausgehende Steuerung der Stellplätze wird vor dem Hintergrund des Gewerbegebietscharakters nicht vorgenommen. Die bisher bebauten Grundstücke wurden zum Großteil durch Tiefgaragen unterbaut, um so den Beschäftigten einen direkten Stellplatz anzubieten. Einzelne Grundstücke nutzen die Grundstücksflächen entlang der Straße Am Mittelhafen für wenige oberirdische PKW- und Fahrradabstellplätze.

Für die bereits erwähnten Flächen der Gewerbegebiete GE(e) 2 und GE(e) 3 ist eine Steuerung des ruhenden Verkehrs erforderlich, da diese Flächen zum einen im Übergang zur öffentlichen Grünfläche eine Sonderstellung einnehmen. Es soll durch die ausschließliche Herstellung von unterirdischen Stellplatzanlagen verhindert werden, dass ruhender Verkehr die städtebauliche Wirkung und die Aufenthaltsqualität stört. Zudem ist davon auszugehen, dass die Grünfläche eher durch Zufußgehende, von der Flanierstrecke entlang des Stadthafens I kommend, oder durch Radfahrende angedient wird. Zum anderen sind die Grundstücke entlang des DEK mit der Lagegunst direkt an der Wasserkante in ihren Maßen reduziert, sodass dort eine Ausnutzung durch Gebäude inklusive Tiefgaragen und nicht durch ruhenden Verkehr und oberirdische Stellplätze, die ggfls. das Erscheinungsbild stören könnten, erfolgen sollte.

6.3 Verkehrsflächen / Erschließung

6.3.1. Erschließung

Für die Umstrukturierung des Hafengebiets im Sinne des Masterplans Stadthafen ist die Neuerrichtung und Umstrukturierung verschiedener Verkehrsflächen notwendig. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans betrifft es die Vorbereitung für die zukünftige Neukonzipierung einer Verkehrsverbindung parallel zum Kanal. Die neue Verbindung soll den bestehenden Hafengrenzweg (Abschnitt zwischen Am Mittelhafen und Kiesekamps Mühle) an

den Albersloher Weg anbinden. Ziel ist neben der Erschließung des Vorhabens „3-Schwestern“ auch die Zuwegung zum Stadthafen II und zum künftigen MMQ 5 im Süden des Plangebietes. Die Verkehrsverbindung soll zukünftig mit Realisierung des MMQ 5 im Bereich des Stadthafens II ein verkehrliches Rückgrat für die Erschließung bilden. Voraussetzung für die Umsetzung ist, dass die bereits bestehende Unterführung unterhalb des Albersloher Wegs in Höhe des Brückenbauwerks und der Wasserentnahmestelle aktiviert wird.

Als weitere Maßnahme wurden bereits in einem separaten Planverfahren (Bebauungsplan 541A) die im Norden des Plangebiets an das Hafenbecken angrenzenden Flächen gesichert. Es entstehen öffentliche Flächen in Form einer Flaniermeile und weiteren Fußwegen, welche in den Kanalseitenweg übergehen sollen.

Neben den übergeordneten verkehrlichen Neuerungen erfolgt die Erschließung des Gebietes folgendermaßen: Das Plangebiet wird durch die Verkehrswege Am Mittelhafen, Kieseekamps Mühle und Hafengrenzweg, die allesamt vom Albersloher Weg abgehen, an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Für den nördlichen Planbereich wird die Straße Am Mittelhafen als primäre Erschließungsstraße genutzt. Über den dort angebundenen Hafenplatz wird wiederum der Hafenweg und der Albersloher Weg angegliedert. Die Straße Am Mittelhafen verbleibt in ihrem bisherigen Straßenbett und wird bis zur Realisierung der Verkehrsstrassen in Richtung Stadthafen II eine Abwicklung des Verkehrs ermöglichen. Über die Straße Kieseekamps Mühle findet die Haupteerschließung des südlichen und überwiegend noch unbebauten Teils des Plangebiets statt.

Die beiden Verbindungstrassen zwischen den Straßen Am Mittelhafen und Kieseekamps Mühle werden je in Einrichtungsverkehr eingerichtet; die Westliche in Süd-Nord-Richtung, die Östliche in Nord-Süd-Richtung; der Radverkehr erhält jeweils in der Gegenrichtung einen Schutzstreifen. Der Radverkehr wird im Übrigen im Mischverkehr geführt. Gehwege sind ein- oder beidseitig entlang der vorhandenen Erschließungsstraßen im Plangebiet vorhanden.

Die Bushaltestellen „MCC Halle Münsterland“ (Linien 6, 8, S30) und „Stadtwerke Hafen“ (Linien 6, 8, 17, S30) liegen unmittelbar am Albersloher Weg und somit am westlichen Rand des Plangebiets. Sie verkehren im 10-Minuten-Takt. Eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) besteht vom weit entferntesten Punkt aus in maximal 700 m Entfernung. In Anbetracht der gewerblichen Prägung des Gebietes und der überwiegend fußläufigen Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestellen ist eine gute Anbindung an den ÖPNV dargelegt.

Ergänzt wird das Verkehrsnetz für den motorisierten Verkehr um öffentliche Flächen für den Fußverkehr. Diese verlaufen außerhalb des Plangebietes entlang des Kais am Stadthafen I bis zum Kreuzungsbereich Stadthafen I und DEK (Bebauungsplan 541A). Zwei Stiche führen ausgehend von der Kaifläche zur Straße Am Mittelhafen. Der Bebauungsplan 541 nimmt die beiden Stiche erneut auf und sichert so, auf Grundlage der neuen Grundstückszuschnitte, die genaue Lage.

Am Kreuzungsbereich Stadthafen I und DEK ist durch den Bebauungsplan 541 eine Aufweitung als öffentliche Grünfläche samt einer Sitzgelegenheit in Form eines Balkons über der Wasserfläche geplant. Auch diese Flächen dienen dem Fußverkehr. Im weiteren Verlauf führen, wieder außerhalb des Plangebietes, die Fuß- und Radwegeverbindungen über die

planfestgestellten Flächen des DEK als Kanalseitenweg bis zum Stadthafen II. Zwei Verbindungsstiche im nordöstlichen Bereich des Plangebietes sichern die Durchlässigkeit zwischen den östlichen Kaiflächen und der Straße Am Mittelhafen sowie zwischen den Flächen des DEK und der neu geplanten Straße als Verbindung zum Stadthafen II.

Die Blickachse der Straße Am Mittelhafen in Richtung Osten zeigt Richtung der öffentlichen Grünfläche, endet dort jedoch bewusst mit einer Wendemöglichkeit mit ca. 15 m Tiefe ab der geplanten Kante der überbaubaren Grundstücksfläche. Eine Erschließung durch eine Tiefgaragenzufahrt des nördlichen, potenziellen Gebäudes im GE (e) 2 ist somit weiterhin ermöglicht. Dort soll der Übergang zwischen Grün- zu Straßenraum erfolgen.

Eine gedachte Verlängerung der Kiesekamps Mühle mündet in einem Stich mit einer Breite von 5,00 Meter, die als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ ausgewiesen werden soll und der Öffentlichkeit einen direkten Zugang an die Kanalkante ermöglichen. Zudem wird damit der Anforderung der Feuerwehr entsprochen, die über eine ausreichende Trasse die Zugänglichkeit zum Wasser zur Rettungs- oder Übungszwecken ermöglicht bekommen.

Gemäß den Planungen von Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Rahmen der Planfeststellung wird entlang der östlichen Wasserkante des DEK ein Wirtschaftsweg samt Fußweg, Anbindungsstich an den Hafengrenzweg und der zuvor genannten Baumreihe umgesetzt (s. Abb. 4).

Die Kiesekamps Mühle als einer der Hauptzubringerstraße in das Quartier wird in den nächsten Jahren auf Grund der Gebietsentwicklung an Bedeutung gewinnen. Derzeit befinden sich keine ausreichend breiten und qualitätvollen Gehwege entlang der Straße. Zudem befinden sich Einrichtungselemente im Gehweg, sodass dieser nicht barrierefrei begehbar ist. Zum Zwecke eines zukünftig funktionierenden Ausbaus, wird die Straßenverkehrsfläche in Richtung Norden vergrößert, sodass in einigen Teilen des Flurstücks 734 der Gebäudebestand auf den passiven Bestandsschutz verlegt wird. Somit besteht die Option, im Falle einer übergreifenden, verkehrlichen Umbaumaßnahme, eine nahezu einheitliche Straßenbreite im Quartier zu erreichen. Der Erwerb des Flurstücks 625 durch die Stadt wäre ebenso zum Zwecke eine Vergrößerung und der Weiterführung der Verkehrsstrasse notwendig.

Baustellenverkehr

Die Abwicklung des Baustellenverkehrs, der durch die Bautätigkeiten auf den noch freien Grundstücken ausgelöst wird, ist über die Hauptzubringerwege abwickelbar. Derzeit finden durch das Stadthaus 4 Bautätigkeiten statt. Die weiteren Flächen, von denen zukünftig Baustellenverkehr zu erwarten ist, lassen sich ebenfalls, wie die bereits abgeschlossene Baustellen, über die gängigen Verkehrswege ableiten.

6.3.2. Verkehrliche Untersuchung

Im Rahmen der Bauleitplanung wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, um sicherzustellen, dass das dem Bebauungsplan zu Grunde gelegte Erschließungskonzept und die

umliegenden Verkehrsstraßen leistungsfähig sind. Die Ergebnisse sind im Bericht „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren Nr. 541 am Stadthafen I in Münster“, verfasst durch das Büro WVI Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Februar 2025 dargelegt.

Im Zuge der Untersuchung wurden **Verkehrserhebungen** an sieben Knotenpunkten entlang des Albersloher Wegs sowie am Knotenpunkt Bernhard-Ernst-Straße / Hafenweg / Am Mittelhafen / Hafenplatz durchgeführt (s. Abbildung 11).

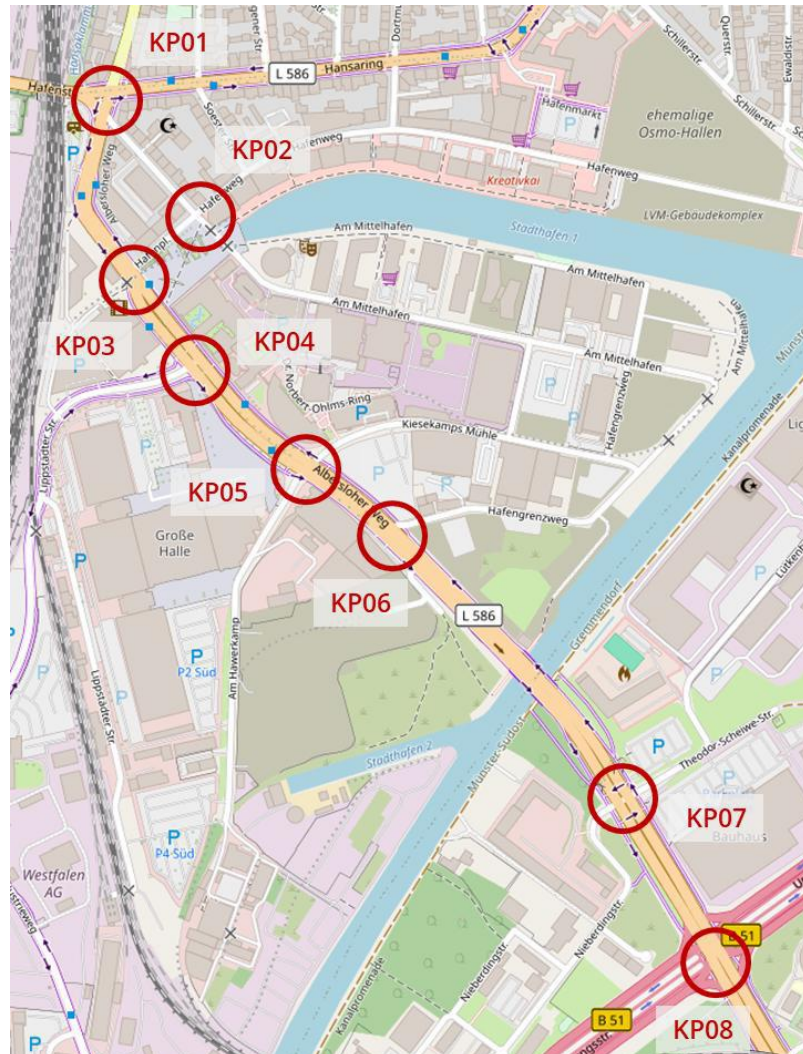


Abbildung 11: Übersicht über Knotenpunkte / durchgeführte Verkehrserhebungen (WVI 2025: S. 9)

Die Verkehrserhebung fand während einer baustellenbedingten Einbahnstraßenführung auf der Bremer Straße statt. Der Einfluss der Baustelle ließ sich gut nachzeichnen, da die konkrete Beeinträchtigung zum Zeitpunkt der Erhebung z.B. durch Bauphasenpläne bekannt war. Die Verkehrsmengen ließen sich durch die Auswertung von Dauerzählstellen zum Zeitpunkt ohne Baustelle vergleichen. Die Zählraten wurden unter Zuhilfenahme einer Modellrechnung unter Nutzung der o.g. Daten um die Einflüsse der Baustelle bereinigt.

„Der Albersloher Weg ist im nördlichen Abschnitt zwischen Hansaring und Lippstädter Straße mit rd. 18.400 - 21.600 Kfz/24h belastet. Im mittleren Abschnitt zwischen Lippstädter Straße und

Theodor-Scheiwe-Straße liegen die Belastungen bei rd. 15.400 - 17.600 Kfz/24h, im südlichen Abschnitt zwischen Theodor-Scheiwe-Straße und der B51 bei rd. 19.800 Kfz/24h“ (WVI 2025, S. 13).

Innerhalb des Plangebietes ist der Hafengrenzweg im Analysefall mit rd. 500 Kfz/24h belastet. Die Kieseckamps Mühle weist im Kreuzungsbereich mit dem Albersloher Weg eine Belastung von rd. 3.400 Kfz/24h auf. Der Straßenzug „Am Mittelhafen“ wird mit rd. 1.000 - 1.600 Kfz/24h belastet.

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit erfolgt auf Grundlage der zu erwartenden Verkehrsbelastungen (**Verkehrsprognose**). Zum einen ist hier die allgemeine Verkehrsentwicklung im Prognosefall 2035 und zum anderen das zu erwartende Quell- und Zielverkehrsaufkommen für das Plangebiet heranzuziehen.

In der allgemeinen Verkehrsentwicklung sind zunehmende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen, die Reaktivierung der Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE) zwischen Münster und Sendenhorst, der Ausbau der B 51 bzw. der Neubau der B 481, die städtebaulichen Entwicklungen im Rahmen der Bebauungspläne 600, 626, 642 (MMQ 3) und 649 (vgl. Kapitel 3.2) berücksichtigt. Ebenso ist der noch nicht beschlossene, aber in Planung befindliche und für dieses Vorhaben erforderliche Umbau der Bahnunterführung im Bereich des Knotens Albersloher Weg / Hansaring / Hafenstraße / Bremer Straße.

Für die Bestimmung des Quell- und Zielverkehrs wurde für das Plangebiet eine Bruttogeschossfläche von 158.000 m² angenommen, da noch nicht alle Entwicklungen konkret geplant sind. Im Modal Split wurde ein Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 49 % für Beschäftigte im Plangebiet und 58 % für Bürokundschaft angenommen. Insgesamt ist mit rund 6.800 Kfz-Fahrten pro 24 Stunden in Summe über den Quell- und Zielverkehr zu rechnen. Davon entfallen 90 Fahrten auf den Schwerverkehr. Den größten Anteil nehmen Beschäftigte mit rund 3.760 Fahrten ein. Auf den Zeitraum der Morgenspitze (08:00 Uhr bis 09:00 Uhr) fallen 790 Fahrten im Zielverkehr und 50 Fahrten im Quellverkehr. Auf die Nachmittagsspitze (17:00 Uhr bis 18:00 Uhr) fallen 540 Fahrten im Zielverkehr und 50 Fahrten im Quellverkehr.

Unter Berücksichtigung der aufgeführten Entwicklungen sind für den Prognosehorizont 2035 folgende Belastung zu erwarten:

„Auf dem nördlichen Abschnitt des Albersloher Weges zwischen dem Hansaring und der Lippstädter Straße liegt die Verkehrsbelastung im Planfall bei rd. 22.350 - 23.600 Kfz/24h. Im Bereich zwischen Lippstädter Straße und Kieseckamps Mühle werden Belastungen von rd. 17.000 Kfz/24h erreicht. Im weiteren Verlauf des Albersloher Weges nach Süden bis zur B51 liegt das Verkehrsaufkommen im Planfall bei rd. 21.000 - 27.000 Kfz/24h.

Der Hafengrenzweg stellt eine Einbahnstraße dar und wird im Planfall mit rd. 1.700 Kfz/24h belastet. Die Kieseckamps Mühle weist im Kreuzungsbereich mit dem Albersloher Weg eine Belastung von rd. 7.300 Kfz/24h auf. Der Straßenzug „Am Mittelhafen“ wird mit rd. 2.150 – 3.500 Kfz/24h belastet“ (WVI 2025, S. 23).

Im Plangebiet zeigen sich im Vergleich zum Analysefall ausschließlich Zunahmen der Verkehrsbelastungen.

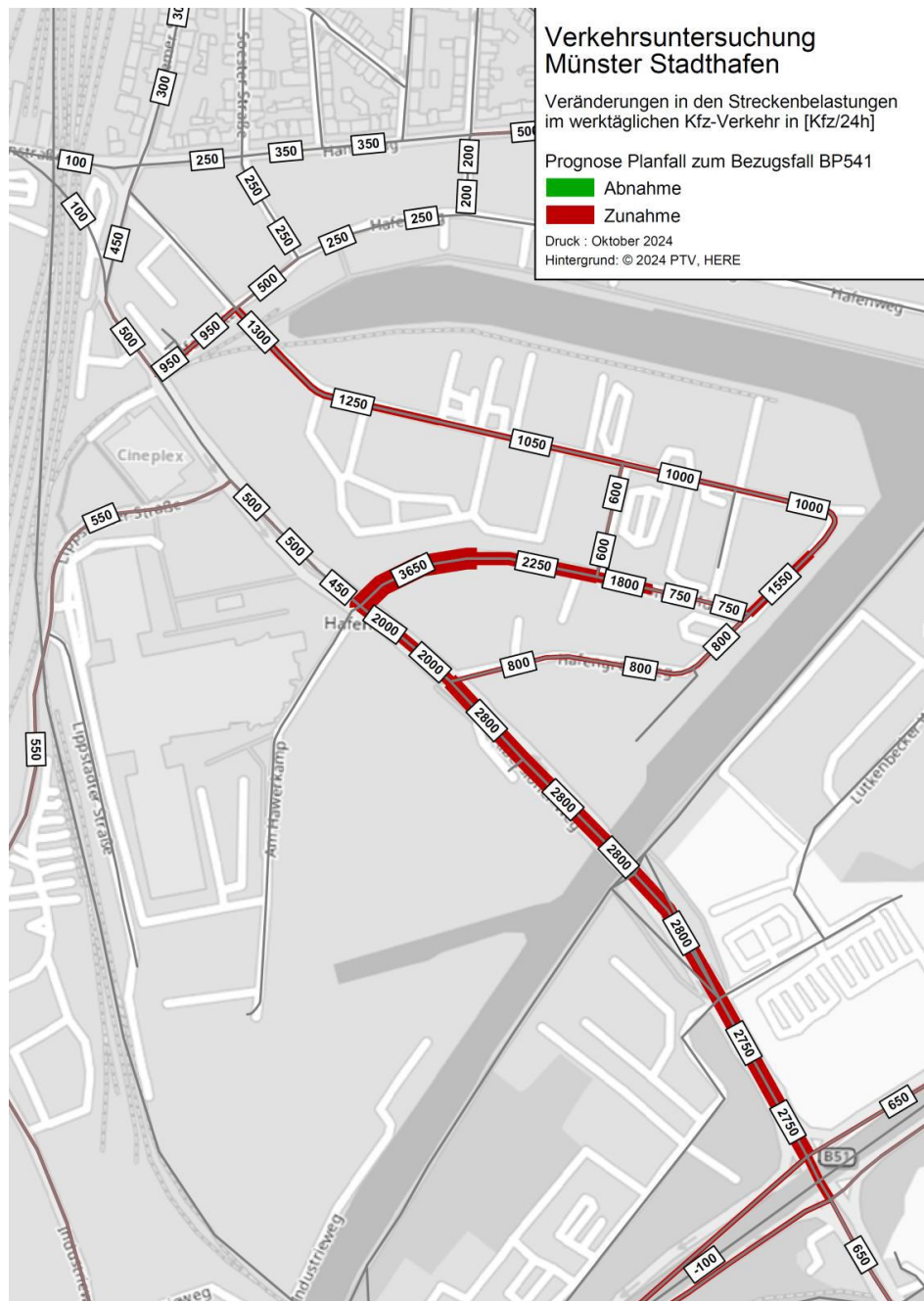


Abbildung 12: Belastungsveränderung zwischen Analysefall und Prognosefall (WVI 2025: S. 25)

Für die **Bewertung der Verkehrsqualität** werden die maßgebende Wartezeit und Qualitätsstufen im Verkehrsablauf gemäß HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Köln, 2015) herangezogen. Die Einteilung erfolgt in den Stufen A bis D als leistungsfähige Stufen und E und F als nicht leistungsfähige Stufen.

Die Knotenpunkte 02, 03, 04, 06, 07 und 08 werden sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr (Beurteilung für den Radverkehr nur an signalisierten Knoten möglich) als ausreichend leistungsfähig eingestuft, d.h. alle Knotenpunkte weisen eine Qualitätsstufe von D oder höher auf. Einzige Ausnahme ist Knotenpunkt 03. Hier ist für den Radverkehr bereits eine

Qualitätsstufe von E feststellbar. Auch nach Umsetzung des Bebauungsplanes 541 wird eine Qualitätsstufe von E erreicht. Die Planung löst hier keinen neuen Konflikt aus.

Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit der sechs Knotenpunkte ist laut Gutachten eine Optimierung der Signalprogramme an allen signalisierten Knotenpunkten, auch um Rückstau zu vermeiden, der bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten reichen kann.

Knotenpunkt 01 erreicht mit einem optimierten Signalprogramm im Planfall in der Morgenspitze eine Qualitätsstufe von F für den Kfz-Verkehr und E für den Radverkehr. Diese Stufen sind bereits jetzt erreicht. In der Nachmittagsspitze wird eine Qualitätsstufe von F für den Kfz-Verkehr und D für den Radverkehr erreicht. Die Qualitätsstufe für den Radverkehr kann sich durch das optimierte Signalprogramm verbessern, die Stufe für den Kfz-Verkehr liegt im Analysefall ebenfalls bereits bei F. Die derzeitigen Leistungsfähigkeitsdefizite sind bereits bekannt. Es liegt eine Machbarkeitsstudie zum Umbau des Knotenpunktes vor. Die Vorzugsvariante wird derzeit noch ermittelt. Im Rahmen des Gutachtens wurde eine der in der Machbarkeitsstudie aufgeführten Varianten beispielhaft untersucht. Im Ergebnis können alle Qualitätsstufen auf D angehoben werden. Der Umbau des Knotenpunktes wird außerhalb des Planverfahrens geregelt.

Knotenpunkt 05 erfährt durch im Planfall eine deutliche Verschlechterung. In der Morgenspitze negativiert sich die Qualität für den Kfz-Verkehr von C auf F. Für den Radverkehr ist bereits jetzt die Stufe E erreicht. In der Nachmittagsspitze verschlechtert sich die Qualität für den Kfz-Verkehr von C auf D, wobei Stufe D noch leistungsfähig ist, sich jedoch ein Rückstau bilden kann. Für den Radverkehr bleibt es bei Stufe D. Ein leistungsfähiges Signalprogramm zur Verbesserung der Verkehrsqualität in der Morgenspitze lässt sich laut Gutachten nicht entwerfen. Erforderlich wäre stattdessen die Realisierung einer Rechtsabbiegespur auf die Straße Kiesekamps Mühle. Es könnte eine Verbesserung von D für beide Spitzenstunden erreicht werden. Eine Rechtsabbiegespur kommt jedoch aufgrund der derzeitigen Bautätigkeit durch das Stadthaus 4 und dadurch fehlenden Flächen zur Erweiterung der Verkehrsfläche nicht in Betracht.

Als Alternativlösung wird eine Umleitung von rund 33 % des Kfz-Verkehrs in der Morgenspitze vorgeschlagen vom Rechtsabbieger auf den Linksabbieger vorgeschlagen. Das Plangebiet kann dann über die Straßen Am Hawerkamp und Hafengrenzweg erreicht werden. Insgesamt ergibt sich eine Zeiteinsparung von 5 Minuten. Da es trotz Umleitung einen Rückstau bis in den Knoten 06 geben kann, ist eine Optimierung der Signalprogramme erforderlich. Für die Wirksamkeit der Koordinierung und die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten auf dem Albersloher Weg wird eine zusätzliche Mikrosimulation empfohlen. Ohne die Alternativroute weist die Untersuchung keinen leistungsfähigen Verkehrsablauf aus. Der Vorschlag hätte zur Konsequenz, dass die derzeit geschlossene Unterführung des Albersloher Wegs in Verlängerung der Planstraße geöffnet werden müsste (s. Abb. 13).

Die Verlagerung des morgendlichen Kfz-Verkehrs geht zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs. Der Knotenpunkt ist aber mit 10 Personen im Fuß- und Radverkehr in den Spitzenpunkten sehr schwach belastet. Für die Alternativroute spricht zudem die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr.

ermöglichen. Der Geltungsbereich ist somit über eine öffentlich gesicherte und gewidmete Straßenverkehrsfläche erschlossen.

6.4 Ver- und Entsorgung / technische Infrastruktur

Die Ver- und Entsorgung des Plangebiets ist über die bereits bestehende technische Infrastruktur gesichert. Die Entwässerung erfolgt über das Trennsystem. Das Schmutzwasser wird über die Schmutzwasserkanalisation im Albersloher Weg im Hansaring an die Mischwasserkanalisation angeschlossen, die das Schmutzwasser über das Hauptpumpwerk Gartenstraße zur Behandlung in die Hauptkläranlage leitet. Das städtische Regenwasserkanalnetz mündet in die Regenwasserbehandlungs- und Regenrückhalteanlage am Gasometer östlich der B 51, im weiteren Verlauf erfolgt die Einleitung in den Honebach.

6.5 Geh,- Fahr- und Leitungsrechte

Im östlichen Bereich des Plangebietes befinden sich, in Verlängerung der Verkehrsstrassen Am Mittelhafen, Kieseckamps Mühle sowie des Hafengrenzwegs weiterführende Achsen zum DEK. Die nördlichste endet mit dem Beginn der öffentlichen Grünfläche, wohingegen der zweite Stich als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen ist. Südlich, in Verlängerung der Straße Hafengrenzwegs, wird dieses Motiv durch Festsetzungen einer Fläche, die mit Geh-, Fahr-, und Leitungsrechten für die Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB aufgenommen. Diese soll durch die Öffentlichkeit begangen und befahren werden können. Sie dient nicht dem städtebaulichen Motiv der Durchlässigkeit, sondern ermöglicht den neuen Baufeldern eine Erschließungsseite, beispielsweise als Liefer- oder Tiefgaragenzufahrt. Die zweite Fläche überdeckt die Dükertrasse der Stadtwerke mit einem Querschnitt von 5,00 m. Es soll gesichert werden, dass der Düker von ober- sowie unterirdischer Bebauung freigehalten wird, dennoch zwecks fußläufiger Erreichbarkeit der inneren Bereiche von der Öffentlichkeit begangen werden kann. Somit wird die südliche Trasse im Bebauungsplan mit einem Leitungsrecht zugunsten der Erschließungsträger (Stadtwerke) gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB belegt.

Mit der Festsetzung werden die nachgehend privatrechtlich zu treffenden Vereinbarungen zu Baulasterklärungen oder Erklärungen zu einer Grundbucheintragung bereits planungsrechtlich aufgezeigt.

6.6 Grünflächen / Begrünung

Als ehemalige Keimzelle industrieller Entwicklung in Münster blieb in der Vergangenheit die Etablierung von Grünflächen oder die Anpflanzung von Bäumen nahezu unberücksichtigt. Durch den Transformationsprozess des Areals, die wachsenden Herausforderungen durch Versiegelung, Klimaschutz und Klimaanpassung sowie Starkregenereignisse ist es relevant, auch Gewerbegebiete, besonders in prominenter Stadtlage, mit neuen Potenzialflächen zur Etablierung von Grünstrukturen zu versehen.

Quartiersbezogene Strukturen

In dem Bereich der bereits genannten Hafenspitze, ist die Errichtung einer öffentlichen Grünfläche mit dem Ziel vorgesehen, einen für die Bürgerinnen und Bürger frei zugänglichen, konsumzwangfreien Ort zu schaffen. Die „grüne Hafenspitze“ ist eines der zentralen Ergebnisse aus dem Werkstattverfahren, welches im Jahr 2022 zur Entwicklung neuer Stadtquartiere am Kanal durchgeführt wurde und an dem neben Politik, Verwaltung und Expertinnen und Experten verschiedener Fachdisziplinen, auch die breite Öffentlichkeit beteiligt war. Gemündet ist dieser Prozess in dem sogenannten Perspektivplan (Ausschnitt s. Abb. 1). Dem Ziel, einen dauerhaften Aufenthaltsraum zu schaffen, wird mit der Festsetzung im Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage und einer ungefähren Größe von ca. 8.000 m² entsprochen. Der Freiraum besticht durch seine Lage, soll neue Qualitäten in dem stark versiegelten Hafenbereich anbieten und zugleich die Aufenthaltsqualität durch Grünstrukturen und Freizeitnutzungen im öffentlichen Raum stärken.

Ein Balkon an der Wasserkante soll das Element Wasser erlebbar machen und zum Verweilen einladen. Die Grünfläche soll unmittelbar an den landschaftsarchitektonischen Entwurf zur südlichen Kai- und Flanierfläche im Stadthafen I anschließen und als Gelenk den Übergang in Richtung Süden, entlang des DEK vermitteln. Eine lückenlose Begehung der Wasserkante in Richtung Stadthafen II soll gewährleistet werden.

Der Weber-Elskes-Kran als eine Art Landmarke (ehem. Portaldrehkran der Firma Weber) soll als Reminiszenz an die historische Nutzung des Areals im Bereich der Hafenspitze, in der unmittelbaren Umgebung seines ursprünglichen Standortes, aufgestellt werden. Derzeit befindet sich der Kran im Eigentum der Stadtwerke Münster und lagert auf einem Grundstück südlich der Straße Am Mittelhafen. Mit Hilfe der gewährten Städtebaufördermittel soll der Kran restauriert werden und im Anschluss daran einen neuen, repräsentativen Standort erhalten.



Abbildung 14: Auszug Perspektivplan (FSW Düsseldorf: 2022, bearbeitet Stadt Münster: 2025)

Im Rahmen der Planfeststellung sowie des damit verbundenen Landschaftspflegerischen Begleitplans angedachten, alleartigen Anpflanzungen von Bäumen entlang der Kanalbetts (vgl. Abb. 4), wird ein begrüntes Band in Richtung Stadthafen II ermöglicht. Somit kann gewährleistet werden, dass die bereits erwähnte Wegeverbindung, beginnend vom Stadthafen I, über die geplante grüne Hafenspitze in Richtung Süden weitergeführt wird. Wie bereits im Kapitel 3.2 ausgeführt, wird durch den Ausbau des DEK eine Verbreiterung des Kanalbeckens erzielt, was wiederum dazu führt, dass sich die Uferlinie zukünftig um einige Meter verbreitert.

Begrünungspflicht Grundstücke

Innerhalb der Gewerbegebiete sind 10 % der Grundstücksfläche ebenerdig und dauerhaft zu begrünen. Hiermit wird im gewerblich geprägten Gebiet ein Mindestmaß an ökologischen Ansprüchen erfüllt. Das Sondergebiet Heizkraftwerk ist von dieser Regelung ausgenommen, um zukünftige funktionale Anforderungen an die Fläche nicht einzuschränken. Die privaten

Grundstücksbereiche außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche sind gemäß der Ausweisung als Rasenfläche, ergänzt mit standortgerechten Laubgehölzen anzulegen und zu erhalten. Hierdurch soll eine flächendeckende Versiegelung verhindert und das Gewerbegebiet punktuell aufgelockert werden.

Dach- und Fassadenbegrünung

Auf den neu zu errichtenden Gebäuden ist eine Dachbegrünung zu realisieren. Die Dachflächen sind fachgerecht und vollflächig mit mindestens 0,10 m begrünbarem Substrat zu bedecken und mit einer standortgerechten Vegetation mindestens extensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Ausnahmen hiervon sind für technische Anlagen, wie beispielsweise Außengeräte von Wärmepumpen oder Klimaanlage zulässig. Grundlage ist der Beschluss des Hauptausschusses, dass in neuen Bebauungsplänen eine mindestens extensive Dachbegrünung für Bauten mit Flachdächern (<15° Dachneigung) festzusetzen ist (s. V/0531/2020) ist. Dies wirkt sich positiv auf das Kleinklima (Minderung des Aufheizeffekts), die Verzögerung des Niederschlagswasserabflusses und den Lebensraum für Insekten aus. Ein positiver Nebeneffekt kann auf Seiten der Grundstückseigentümer eine Einsparung bei der Niederschlagswassergebühr sein. Ergänzend zu den Dachflächen sind auch Begrünungen von Teilbereichen der Wandflächen mit selbstklimmenden, rankenden oder schlingenden Pflanzen im Plangebiet festgesetzt. Der von der Stadt Münster erarbeitete Leitfaden Klimagerechte Bauleitplanung Münster dient hier als Grundlage (s. V/0123/2023).

Einfriedungen und Stellplätze

Die Pflicht zur Herstellung von Einfriedungen in Form von Hecken trägt ebenso dazu bei, dass entlang der Verkehrsflächen und an den seitlichen Grundstücksgrenzen begrünte Zonen entstehen. Durch die Möglichkeit auch Zäune und Mauern als Einfriedung in Kombination mit Heckenpflanzungen zu nutzen und der gleichzeitige Verzicht Einfriedungen in der maximalen Höhe zu steuern, soll den sicherheitsrelevanten Belangen der gewerblichen Betriebe Rechnung getragen werden. Hiervon ausgenommen ist das Sondergebiet Heizkraftwerk, da dort schützenswerte und systemrelevante Nutzungen untergebracht sind.

Um die direkte Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Wasserflächen nicht zu unterbrechen, wird im Plan ausgeschlossen, dass Einfriedungen entlang der wasserseitigen Grundstücksgrenzen entstehen. Dies betrifft die Grundstücke im nördlichen Bereich des Geltungsbereiches entlang des Stadthafen I sowie im südöstlichen Bereich die Grundstücke am DEK.

Für Stellplatzanlagen ist die münstertypische Festsetzung aufgegriffen, dass für Sammelstellplätze je 6 angefangener Stellplätze ein Baum zu pflanzen ist, um eine Gliederung bzw. Eingrünung zu gewährleisten.

Insgesamt können mit den getroffenen Festsetzungen die kleinklimatischen und gestalterischen Verhältnisse im Geltungsbereich zum Status-quo verbessert und dem Ziel eines qualitativen, urbanen Gewerbestandorts mit geeigneten Grün- und Freiräumen entsprochen werden.

6.7 Solarenergienutzung auf Dachflächen

Auf den Dächern der Neubauten sind auf mindestens 50 % der Grundfläche Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) zu installieren. Hiermit wird dem Ratsbeschluss (vgl. V/0319/2022) vom 14.06.2022 Rechnung getragen. Photovoltaik-Anlagen sind auf dem Flachdach zusätzlich zu der festgesetzten Dachbegrünung zu installieren. Um eine flächige extensive Dachbegrünung zu ermöglichen, ist die PV-Anlage innerhalb der Dachbegrünungsfläche aufzuständern und unterhalb der PV-Elemente zu begrünen. Die Kombination von Dachbegrünung und Photovoltaik-Anlagen ist effizient – denn Dachbegrünungen halten die Temperaturen auf dem Dach niedrig, wodurch sich die Leistung von Photovoltaikmodulen in Kombination mit Dachbegrünungen erhöht.

6.8 Werbeanlagen

Der Bebauungsplan regelt mit dem Ausschluss von bewegtem und wechselndem Licht, den Begrenzungen von auskragenden Werbeanlagen sowie der Regulierung von freistehenden Werbeanlagen den grundsätzlichen Umgang mit Werbeanlagen sowie dessen Größe. Mit diesen Festsetzungen soll die Gestalt der Bebauung gewahrt, eine Beeinträchtigung des Stadtbildes vermieden werden und in einem maßvollen Größenverhältnis ausgebildet werden können. Insbesondere entlang der repräsentativen Flächen entlang der prägenden Verkehrsachse des Albersloher Wegs sowie zu den Wasserseiten (Stadthafen I und DEK) sollen durch die Festsetzungen Werbeanlagen mit einem störenden und dominierenden Charakter vermieden werden. Mit diesen Steuerungen wird der städtebaulich exponierten Lage mit besonderen gestalterischen Ansprüchen entsprochen. Die Architektur der Gebäude und die angrenzenden öffentlichen Räume sollen in den Vordergrund treten und Werbung zurückhaltend integriert werden.

6.9 Immissionsschutz

Bereits im Kapitel 6.2.2 wurde das Thema des Lärmschutzes in Form der Lärmkontingentierung näher erläutert. Nachfolgend wird aufgezeigt, welche Lärmemittenten auf das Plangebiet einwirken, bzw. auch inwieweit durch das Vorhaben Lärm verursacht wird. In diese Betrachtung ist neben dem Straßenverkehr auch die Betrachtung des Schienenverkehrs als auch der Binnenschiffverkehr des Dortmund-Ems-Kanals betrachtet worden.

Es zeigt sich, dass im Tagbereich insbesondere der Nahbereich des Albersloher Wegs durch Verkehrslärm beeinträchtigt ist. Die für Gewerbegebiete geltenden Orientierungswerte von 65 dB(A) werden parallel zum Albersloher Weg bis in eine Plangebietstiefe von ca. 30 m übertragen. Der üblicherweise in der Nachtzeit absinkende Verkehrsgeräuschpegel bleibt aufgrund des Schienenverkehrs aus. Dies führt dazu, dass im Nachtzeitraum die für Gewerbegebiet geltenden Orientierungswerte von 55 dB(A) im Nahbereich des Albersloher Wegs ebenfalls überschritten werden. Entsprechend werden zur Wahrung gesunder Aufenthaltsverhältnisse innerhalb des Plangebiets Lärminderungsmaßnahmen festgesetzt.

Aufgrund der bestehenden Bebauungsstruktur in direktem Übergang und der städtebaulichen Wirkung wird von aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand Abstand genommen.

Als passive Lärmschutzmaßnahme zum Schutz vor Lärmeinwirkungen durch Gewerbe und Verkehr werden Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile der Gebäude festgesetzt. Hierzu sind in der Plandarstellung die Lärmpegelbereiche zur Bestimmung des erforderlichen Schalldämmmaß der Außenbauteile festgesetzt. So müssen bei der Errichtung oder baulichen Änderung von Räumen, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, die entsprechenden Schallschutzanforderungen an den Außenbauteilen umgesetzt werden.

Fenster von nachts genutzten Räumen (i.d.R. Schlafzimmer), in denen der Außengeräuschpegel überschritten wird, sind zu Lüftungszwecken mit einer schalldämmenden Lüftungseinrichtung auszustatten.

Das Lärmgutachten basiert auf einer freien Schallausbreitung. Von diesen Festsetzungen kann entsprechend abgewichen werden, wenn im Rahmen eines gutachterlichen Einzelnachweises nach DIN 4109 ermittelt wird, dass aufgrund von vorgelagerter Baukörper oder sonstiger baulicher Anlagen eine verminderte Lärmbelastung entsteht aus der geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren.

Um die Entwicklungsmöglichkeiten des Heizkraftwerkes am Standort im Hafen zu sichern und um eine geordnete Entwicklung bei den Gewerbebetrieben im Gebiet zu gewährleisten, wurde eine detaillierte Lärmkontingentierung der Teilflächen im Gebiet durchgeführt. Der potentielle und vorhandene Lärm durch Gewerbeflächen außerhalb des Gebietes, wird bei der Kontingentierung als Lärmvorbelastung mitberücksichtigt. Für die vorhandenen maßgeblichen Immissionsorte in der Nachbarschaft des Plangebietes wird die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm während der Tageszeit (6 bis 22 Uhr) eingehalten. Im Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) wird dies bei den Immissionsorten an den Bestandsbebauungen ebenfalls prognostiziert. Lediglich an den Immissionsorten beim geplanten Urbanen Gebiet östlich des Dortmund-Ems-Kanals (MMQ 3) werden geringfügige Überschreitungen ermittelt. Inwieweit die festgesetzte Emissionskontingentierung die gewerblichen Nutzungen im Plangebiet steuert und die Schutzansprüche der umgebenden schutzbedürftigen Nutzung insbesondere der Wohnnutzung sicherstellt, ist bereits in Kapitel 6.2.2 dargestellt.

Im Plangebiet selbst gibt es eine Vielzahl von Büro- und Verwaltungsnutzungen oder produzierende Betriebe, die Verkehre auslösen und wiederum auf die umliegenden Verkehrsstrassen einwirken. Besonders der Albersloher Weg sowie der Hafenweg sind die Verkehrswege, die die abgehenden Verkehre des Plangebiets aufnehmen. Durch die noch freien Grundstücke im Plangebiet und die Ausweisung von neuen Gewerbeflächen ist mit einer Zunahme der Verkehre und damit die Zunahme von Straßenverkehrslärm zu rechnen. Die Betrachtung dessen ist mit in das Lärmgutachten eingeflossen und entsprechend berücksichtigt.

Der DEK, der die östliche Spange des Geltungsbereiches bildet, prägt die Lärmauswirkungen, die vom Binnenschiffverkehrsverkehr ausgehen. Zu Grunde gelegt wurden im Lärmgutachten die Daten des Verkehrsberichts der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung aus dem Jahr 2023. Diese Daten sind in die Betrachtung des Gesamtverkehrslärms mit eingeflossen.

Fazit Immissionsbelastung

Durch die festgesetzten Emissionskontingente wird sichergestellt, dass an den maßgebenden Immissionsorten die anzustrebenden Immissionswerte von allen Anlagen zusammengerechnet eingehalten werden (Summenwirkung). Es wurde eine Lärmkontingentierung nach DIN 45691 erarbeitet, also eine auf den entstehenden Immissionen basierende Emissionskontingentierung.

Nach Maßgabe der Festsetzungen erfolgt durch die Emissionskontingentierung eine Vermeidung erheblicher negativer Auswirkungen auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse bereits am Ort der Entstehung der Lärmemissionen. Vielmehr ist von einer vorhandenen Grundbelastung durch die überregionalen Straßenverkehrsachsen auszugehen, die sich durch das Plangebiet nicht wahrnehmbar ändert. Der Konflikt durch die Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist in die Abwägung mit einzubeziehen und im weiteren Verfahren durch geeignete Schutzmaßnahmen zu heilen.

6.10 Kampfmittel

Bei Baugrubenaushub tiefer als 3,00 Meter wird eine systematische Absuche/Sondierung der ausgehobenen Baugrube erforderlich. Bei Verlegung von Kabeln und Leitungen ist der Kabel- bzw. Leitungsraben zuzüglich einer Mächtigkeit von einem Meter nach möglichen Kampfmitteln abzusuchen. Sofern Ramm-/ Bohrarbeiten (z. B. Bohrpfahlgründung) ausgeführt werden, hat eine vorhergehende Sicherheitsüberprüfung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst zu erfolgen. In den Bebauungsplan wird zudem ein entsprechender Hinweis aufgenommen: Weist bei der Durchführung von Bauvorhaben der Erdaushub auf außergewöhnliche Verfärbung hin oder werden verdächtige Gegenstände oder Kampfmittel entdeckt, sind die Arbeiten aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen und die Feuerwehr zu verständigen.

6.11 Altlasten / Altstandorte

Im Plangebiet finden sich aufgrund der historischen gewerblichen und industriellen Nutzungen verschiedene Altstandorte, Altlastenverdachtsflächen und Altlasten-Flächen – diese sind in der Planzeichnung des Bebauungsplans entsprechend gekennzeichnet. Die diesen Flächen zu Grunde liegende Erkenntnislage stellt die zukünftigen dort zulässigen Nutzungskategorien gleichwohl nicht in Frage. Über die Signalwirkung der Kennzeichnung werden Untersuchungserfordernisse im Baugenehmigungsverfahren im Zuge der konkreten Projektplanungen soweit erforderlich angestoßen. Entsprechende Regelungen für den Umgang bei Erdarbeiten sind als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen worden.

6.12 Denkmalschutz / Archäologie

Bodendenkmäler

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

Baudenkmäler

Gemäß der Baudenkmalliste der Stadt Münster sind die Gebäude Am Mittelhafen 10 Baudenkmäler. Dabei handelt es sich um die Hafenspeichergebäude des ehemaligen Flechtheimspeichers sowie den ehemaligen Rhenusspeicher.

7. Klimaschutz und Klimaanpassung

Der von der Stadt Münster erarbeitete Leitfaden Klimagerechte Bauleitplanung Münster gibt mehrere Prüfkriterien und Festsetzungsvorschläge vor, die dem Klimawandel entgegenwirken und seine Auswirkungen auf das Plangebiet mindern sollen. Sie werden nachfolgend hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit im anstehenden Bebauungsplan betrachtet:

Die im Leitfaden empfohlene Nutzungsdurchmischung lässt sich nur bedingt erreichen, da das Gebiet eines auf gewerbliche Nutzungen spezialisierter Standort war und auch in Zukunft das Angebot für Gewerbeflächen aufrechterhalten werden soll. Eine weitreichende Verbesserung der Bestandssituation zum Planzustand kann jedoch die Etablierung einer öffentlichen Grünfläche sein, die mit ca. 8000 m² einen positiven Einfluss für das Quartier hat. Das Areal ist laut städtischem Umweltkataster nicht als Kaltluftentstehungsgebiet, - leitbahn oder Belüftungskorridor vermerkt. Ohnehin ist bei der Lage am Wasser, bei den Baufeldern und bei der Höhe der Gebäude nicht von einer sperrriegelartigen Wirkung auszugehen. Durch den bereits bestehenden hohen Versiegelungsgrad des Areals beschränkt sich die neue Flächeninanspruchnahme auf wenige Grundstücke. Die potenziellen Baukörper sind flächensparsam mehrgeschossig vorgesehen und kompakt angeordnet. Die Gebäudedächer sollen klimagerecht gestaltet werden, indem Festsetzungen zur Dachbegrünung getroffen werden. Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen zur Eingrünung des Areals in Form von Heckenpflanzungen sowie zum Baumbesatz auf Stellplätzen, wodurch u.a. klimabegünstigende Effekte erwartet werden. Für die neuen Flachdachgebäude ist eine PV-Pflicht festgesetzt, zu denen aufgrund der Gebäudeabstände und -höhen auch keine gegenseitige Verschattung erwartet wird. Dies ist im Einzelfall und im Genehmigungsverfahren detailliert zu prüfen.

Die Starkregengefahrenkarten (vgl. V/0319/2022) lassen in ihren unterschiedlichen Szenarien erwarten, dass sich bei Extremst-Regen Niederschlagswasser auf dem Albersloher Weg/ Kiesekamps Mühle sowie auf dem Hafengrenzweg aufstaut. Die zuletzt genannte Verkehrsfläche wird jedoch im Zuge der Kanalsanierung sowie des Projektes des separaten Bebauungsplanverfahrens Nr. 649 angepasst.³

³ (<https://www.stadt-muenster.de/wasser/starkregengefahrenkarten>)

8. Flächenbilanz

Plangebiet gesamt	18,7 ha	100 %
Öffentliche Verkehrsfläche	2,37 ha	12,69 %
Bauflächen (GE und GE (e))	11,45 ha	61,24 %
Bauflächen (SO Heizkraftwerk)	4,13 ha	22,13 %
Versorgungsflächen	0,03 ha	0,15 %
Öffentliche Grünfläche	0,71 ha	3,79 %

Tabelle 2: Flächenbilanzierung (Stadt Münster: 2025)

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

9.1 Rahmen der Umweltprüfung

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

Im vorliegenden Umweltbericht wird unter Berücksichtigung der Anlage 1 zum BauGB zunächst die Bestandssituation der zu betrachtenden Schutzgüter dargestellt (Basisszenario).

Mittels einer Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung werden mögliche erhebliche Umweltauswirkungen beschrieben und bewertet sowie Möglichkeiten zur Minderung bzw. Vermeidung dargelegt.

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

- **Immissionsschutz-Gutachten:** Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bauleitverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 541.1 der Stadt Münster (Normec Uppenkamp: 2025)
- **Verkehrsuntersuchung** zum Bebauungsplanverfahren Nr. 541 am Stadthafen I in Münster (WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH: 2025)
- **Brutvogelerfassung** B-Plan 541.I (Schwartz, M.: 2015)
- **Faunistisches Fachgutachten** Münster Modell Quartier (MMQ 3) (Günner Schlüter: 2023)

9.2 Kurzdarstellung der Planung

Der Bebauungsplan erstreckt sich auf Teile des bestehenden Bebauungsplans Nr. 401, die bereits eine gewerblich-industrielle Nutzung und eine entsprechende verkehrliche Erschließung des Plangebiets zum Ziel hatten.

Im vorliegenden Bebauungsplan erfolgt analog zum Masterplan Hafen eine Neuausrichtung der gewerblichen Strukturen. Hierbei ist bewusst eine Untergliederung in verschiedene gewerbliche Bereiche vollzogen worden, um den spezifischen Gegebenheiten der Teilbereiche gerecht zu werden.

Im Bereich südlich des Stadthafens werden beidseits der Straße Am Mittelhafen bestehende Industriegebietsflächen künftig als **Gewerbegebiete** ausgewiesen. Die Veränderungen von GI zu GE auf den Flächen mit Entwicklungspotenzial in unmittelbarer Wasserlage am Kanal und Hafen schränken die dort heute ausgeübten Nutzungen nicht ein.

Die Flächen entlang der Kaiflächen des Stadthafens I, die gewerbliche Fläche westlich des DEK und südlich der Hafenspitze, sollen als eingeschränkte Gewerbegebiete umgesetzt werden. Diese Flächen in Wasserlage werden als hochwertige gewerbliche Bürostandorte und eingeschränkt produzierende Gewerbeflächen eingestuft.

Im Juni 2024 wurde ein Aufstellungsbeschluss für den investorenfinanzierten Angebotsbebauungsplan Nr. 649 Albersloher Weg / Hafengrenzweg gefasst, der die Flächen der südlichsten Spitze, also unmittelbar angrenzend an den Albersloher Weg und den DEK, umfasst. Das Ziel ist es, drei Gebäudekomplexe mit schwerpunktmäßigen Gewerbenutzungen in Form von Hotel und Büro zu schaffen. Der Geltungsbereich des gegenwärtigen Bebauungsplans überlagert im ersten Schritt die Flächen mit Verkehrsfläche sowie als Gewerbegebietsfläche. In der Abfolge wird der Bebauungsplan Nr. 541 zuerst zur Rechtskraft gebracht und im späteren Verfahren durch die Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 649 in einigen Teilen überlagert und gleichzeitig aufgehoben.

Im **Sondergebiet** gemäß § 11 BauNVO ist der Betrieb eines Heizkraftwerks zur Erzeugung von elektrischer Energie und Fernwärme einschließlich notwendiger Zubehörbauten, Lagerflächen und Anlagen für den Betrieb mit Brennstoffen, Umschlags- und Transportanlagen sowie den dazugehörigen notwendigen untergeordneten Sozial-, Verwaltungseinrichtungen und Nebenanlagen zulässig. Aus immissionsschutzrechtlichen Gründen ist eine Konkretisierung der Anlagennutzung durch eine Emissionskontingentierung notwendig. Als maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ) wird für die Gewerbegebiete, die Sondergebiete und Heizkraftwerk eine GRZ von 0,8 festgesetzt.

Im Bebauungsplan wird die Hafenspitze gemäß dem Perspektivplan von einer industriellen Nutzung in eine Freizeit- und Erholungsnutzung umfunktioniert. Dies schlägt sich in der Festsetzung als **öffentliche Grünfläche** nieder.

Für die Umstrukturierung des Hafengebietes im Sinne des Masterplans Stadthäfen ist die Neuerrichtung und Umstrukturierung verschiedener Verkehrsflächen notwendig. Im Plangebiet betrifft es die Vorbereitung für die zukünftige Neukonzipierung einer Verkehrsverbindung parallel zum Kanal, die neben der Erschließung des Vorhabens „3-Schwestern“ auch die Zuwegung zum Stadthafen II als Ziel hat. Voraussetzung für eine Anbindung an das Gebiet MMQ 5 ist, dass die bereits bestehende Unterführung unterhalb des Albersloher Wegs in Höhe des Brückenbauwerks und der Wasserentnahmestelle reaktiviert wird.

Das Plangebiet wird durch die Verkehrswege Am Mittelhafen, Kiesekamps Mühle und Hafengrenzweg, die allesamt vom Albersloher Weg abgehen, an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

Ergänzt wird dieses Verkehrsnetz um öffentliche Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung als Fußgängerbereich (Bebauungsplan Nr. 541A). Diese führen entlang des

Kais am Stadthafen I bis zum Kreuzungsbereich Stadthafen I und DEK. Der Bebauungsplan Nr. 541 nimmt die beiden Stiche, abgehend von der Kaifläche in Richtung Süden in das Plangebiet erneut auf und sichert so, auf Grundlage der neuen Grundstückszuschnitte, die genaue Lage.

Am zuvor genannten Kreuzungsbereich findet eine Aufweitung als öffentliche Grünfläche samt einer Sitzgelegenheit in Form eines Balkons am Wasser statt. Im weiteren Verlauf führen die Fuß- und Radwegeverbindungen über die planfestgestellten Flächen des DEK als Kanalseitenweg bis zum Stadthafen II.

Das Untersuchungsgebiet der Umweltprüfung entspricht dem Geltungsbereich des Bebauungsplans einschließlich des potentiell betroffenen Umfeldes und befindet sich im Bereich des Stadthafens I (Hafensüdseite). Das Plangebiet ist überwiegend durch die ehemalige Hafennutzung und die angrenzenden Gewerbebetriebe und Bürogebäude geprägt. Einzelne Flächen liegen zurzeit brach. Gleisanlagen durchziehen noch heute die Flächen parallel zum Stadthafen 1.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst eine Fläche von rund 18 ha. Er wird im Norden durch den Stadthafen I, im Süden und Westen durch den Albersloher Weg (B 51) und im Osten durch den DEK begrenzt.

9.3 Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes

Für die Beurteilung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens ergeben sich insbesondere aus den Grundsätzen und den ergänzenden Vorschriften zum Umweltschutz im BauGB Umweltschutzziele. Darüber hinaus sind nachfolgende fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes zu berücksichtigen:

Schutzgut	Quelle	Aussage
Mensch	Baugesetzbuch / Bundesimmissionschutzgesetz inkl. Verordnungen	Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes sowie der Freizeit und Erholung bei der Aufstellung der Bauleitpläne, insbesondere der Vermeidung von Emissionen. Schutz der Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich der Entstehung von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen).

	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge.
	DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau	Als Voraussetzung für gesunde Lebensverhältnisse für die Bevölkerung ist ein ausreichender Schallschutz notwendig, dessen Verringerung insbesondere am Entstehungsort, aber auch durch städtebauliche Maßnahmen in Form von Lärmvorsorge und -minderung bewirkt werden soll.
Pflanzen und Tiere	Bundesnaturschutzgesetz (Eingriffsregelung i.V.m. den Regelungen des BauGB)	Natur und Landschaft sind aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln, und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in seinen in § 1 Abs. 7 Nr. 7 Buchstabe a bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung nach Bundesnaturschutzgesetz) die Biologische Vielfalt zu berücksichtigen ist.
	FFH- und Vogelschutzrichtlinie	Sicherung der Artenvielfalt durch Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Schutz und Erhaltung sämtlicher wildlebender, heimischer Vogelarten und ihrer Lebensräume.
Boden	Bundesbodenschutzgesetz inkl. Bundesbodenschutzverordnung	Ziele des BBodSchG sind der langfristige Schutz oder die Wiederherstellung des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere als Lebensgrundlage und -raum für Menschen, Tiere, Pflanzen, Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz),

		Archiv für Natur- und Kulturgeschichte, Standorte für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche sowie siedlungsbezogene und öffentliche Nutzungen, der Schutz des Bodens vor schädlichen Bodenveränderungen, Vorsorgeregulungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen, die Förderung der Sanierung schädliche Bodenveränderungen und Altlasten, sowie dadurch verursachter Gewässerverunreinigungen.
Wasser	Landeswassergesetz (Abstände zu Gewässern, Niederschlagswasserbeseitigung)	Ziel der Wasserwirtschaft ist der Schutz der Gewässer vor vermeidbaren Beeinträchtigungen und die sparsame Verwendung des Wassers sowie die Bewirtschaftung von Gewässern zum Wohl der Allgemeinheit. Niederschlagswasser ist für erstmals bebaute oder befestigte Flächen ortsnah zu versickern, verrieseln oder in ein Gewässer einzuleiten, sofern es die örtlichen Verhältnisse zulassen.
	Wasserhaushaltsgesetz	Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit und zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktion.
Klima	Landesnatuschutzgesetz NRW	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung des Naturhaushaltes (und damit auch der klimatischen Verhältnisse) als Lebensgrundlage des Menschen und als Grundlage für seine Erholung.
	Klimaanpassungskonzept Nordrhein-Westfalen (KlAnG)	Festlegung von Klimaanpassungszielen und Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Erarbeitung einer Klimaanpassungsstrategie.
	„Klimagerechte Stadtentwicklung: Verpflichtung zur Installation von Solaranlagen“.	Öffentliche Beschlussvorlage der Stadt Münster: V/0319/2022

Luft	Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 50 BImSchG) 39. BImSchV (Luftqualität)	Schutz der Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen).
	TA Luft	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge zur Erzielung eines hohen Schutzniveaus für die gesamte Umwelt.
Landschaft	Bundesnaturschutzgesetz (Eingriffsregelung i.V.m. den Regelungen des BauGB) / Landesnaturschutzgesetz NRW	Schutz, Pflege, Entwicklung und ggf. Wiederherstellung der Landschaft aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft.
Kulturelles Erbe	Denkmalschutzgesetz NRW	Das Erbe des materiellen und immateriellen Kulturerbes einer Gruppe oder Gesellschaft, das von vergangenen Generationen geerbt wurde.

Tabelle 3: Fachgesetzliche Ziele und Vorgaben des Umweltschutzes (Stadt Münster: 2025)

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

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

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

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

In der Grünordnung der Stadt Münster ist der östlich angrenzende Dortmund-Ems-Kanal als systemüberlagernder Grünzug dargestellt.

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

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben traten nicht auf.

9.4 Umweltbeschreibung / Umweltbewertung und Wirkungsprognose

Für die zu prüfenden Schutzgüter erfolgt entsprechend der jeweiligen Relevanz für den Bebauungsplan eine Darstellung und Bewertung der Bestandssituation, eine Prognose der zu erwartenden Auswirkungen der Planung sowie die Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich von nachteiligen Umweltauswirkungen.

9.4.1 Menschen

Bestand

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Stadtbezirkes Münster-Mitte. Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Wohngebiete. Das nächstgelegene für Wohnzwecke genutzte Gebiet (Mischgebiet) befindet sich nördlich des Stadthafens I, nahezu angrenzend an das Plangebiet. Für die öffentliche Erholungsnutzung ist bislang vorwiegend das südliche Kanalufer bedeutsam. Für die Hafensüdseite werden derzeit Planungen umgesetzt, entsprechend der Zielsetzung des Masterplans Hafen, einen nutzbaren und begehbaren öffentlichen Raum zu entwickeln, um den Naherholungsraum im Quartier zu vergrößern und zu verbessern.

Das Plangebiet ist bereits heute durch gewerbliche Immissionen aus dem Gebiet selber und durch Immissionen außerhalb des Gebietes durch Verkehrswege und gewerbliche Nutzungen vorbelastet. Die vorwiegend gewerbliche Nutzung und Büronutzung im Gebiet weisen allerdings nur den vergleichsweise geringen Schutzanspruch eines Gewerbegebietes auf.

Im Planbereich sind keine geruchsemittierenden Betriebe bekannt.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Erholungsnutzung / Grünordnung

Durch die grüne Hafenspitze, in Verbindung mit dem sich angrenzend an das Plangebiet befindlichen neuen Fußgängerbereichen, werden die Voraussetzungen für die Umsetzung der Neugestaltung an der Hafensüdseite geschaffen. Es soll ein für die Öffentlichkeit frei zugänglicher, konsumzwangfreier, begrünter Platz geschaffen werden. Der Platz besticht durch seine Lage und soll neue Freiraumqualitäten im stark versiegelten Hafenbereich bieten und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum stärken. Ein Balkon soll das Wasser erlebbar machen und zum Verweilen einladen.

Die Aufwertung wird zu einer wesentlichen Verbesserung der Erholungsnutzung im Hafengebiet beitragen.

Durch grünordnerische Festsetzungen zur Begrünung von Grundstücken bzw. Stellplatzanlagen wird eine der intensiven Nutzung des Gebietes und der einzelnen Baugebiete angemessene Begrünung erzielt (Textliche Festsetzungen Nr. 1.1, 1.6 und 3.9).

Immissionsschutz

Zur Beurteilung der Lärmimmissionen durch das Planvorhaben in der Nachbarschaft und den auf das Gebiet einwirkenden Lärmimmissionen liegt der Vorabzug eines Lärmgutachtens vor (vom 04.03.25, Normec Uppenkamp GmbH, Gutachten Nr. I05081923).

Im Gebiet wurden zum Schutz der Innenräume in den vorhandenen und geplanten Gebäuden die Lärmeinwirkungen durch Verkehrslärm (Straße, Schiene, Kanal) und durch die gewerblichen Nutzungen innerhalb des Gebietes ermittelt und die Anforderungen an den passiven Schallschutz für die Gebäude festgelegt. Die Maßnahmen führen dazu, dass im Gebiet zumutbare Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind.

Die Auswirkungen des Lärms in der Nachbarschaft durch gewerbliche Verursacher im Gebiet wurden im Gutachten ebenfalls prognostiziert. Um die Entwicklungsmöglichkeiten des Heizkraftwerkes am Standort im Hafen zu sichern und um eine geordnete Entwicklung bei den Gewerbebetrieben im Gebiet zu gewährleisten, wurde eine detaillierte Lärmkontingentierung der Teilflächen im Gebiet durchgeführt. Der potentielle und vorhandene Lärm durch Gewerbeflächen außerhalb des Gebietes, wird bei der Kontingentierung als Lärmvorbelastung mitberücksichtigt. Für die vorhandenen maßgeblichen Immissionsorte in der Nachbarschaft des Plangebietes wird die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm während der Tageszeit (6 bis 22 Uhr) eingehalten. Im Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) wird dies bei den Immissionsorten an den Bestandsbebauungen ebenfalls prognostiziert. Lediglich an den Immissionsorten beim geplanten Urbanen Gebiet östlich des Dortmund-Ems-Kanals (MMQ 3) werden geringfügige Überschreitungen ermittelt. Der Konflikt durch die Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist in die Abwägung mit einzubeziehen und im weiteren Verfahren durch geeignete Schutzmaßnahmen zu heilen.

Geruchsbelastungen

Im Plangebiet sind keine geruchsemittierenden Betriebe bekannt. Entsprechende Regelungen zu erforderlichen Abstandsflächen sind entsprechend aus der bestehenden Nutzung nicht abzuleiten. Zukünftige Ansiedlungen sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens daraufhin zu überprüfen, inwieweit sie an den jeweils nächstgelegenen Immissionsorten die erforderlichen Abstände bzw. zulässige Geruchsbelastungen einhalten. Regelungen im Bebauungsplan sind hierfür jedoch nicht erforderlich.

9.4.2 Pflanzen und Tiere / biologische Vielfalt

Bestand

Das Plangebiet wird durch gewerblich - industrielle Nutzung geprägt. Damit verbunden sind einerseits großflächig versiegelte Verkehrsflächen und Betriebsgelände. Andererseits finden sich

an verschiedenen Stellen z.T. kleinflächige Brachflächen, die unterschiedliche Sukzessionsstadien aufweisen. Vor allem zwischen Hafengrenzweg und Albersloher Weg finden sich unterschiedlich stark mit Pioniergehölzen bewachsenen Ruderalflächen, vorwiegend offene Bodenflächen und niedrigwüchsige Brachflächen.

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

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Durch die teilweise Neugestaltung des Hafengeländes ist von einem vollständigen Verlust der genannten Brachflächen auszugehen. Die Lebensräume für Flora und Fauna gehen entsprechend verloren. Gebiete von gemeinschaftlicher europäischer Bedeutung (FFH-Gebiete) oder Europäische Vogelschutzgebiete sowie sonstige geschützte Teile von Natur und Landschaft werden nicht tangiert.

Eingriffe in Natur und Landschaft

Nach § 1a Abs. 3 BauGB sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz) in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Als Beurteilungsmaßstab dient diesbezüglich das bestehende Planungsrecht des überplanten Bebauungsplanes Nr. 401.

Darüber hinaus wird die Hafenspitze gemäß dem Perspektivplan von einer industriellen Nutzung in eine Freizeit- und Erholungsnutzung umfunktioniert. Dies schlägt sich in der Festsetzung als öffentliche Grünfläche mit einer Größe von 7.088 m² nieder. Diese Fläche wird daher nicht überbaut und bietet als grüner Hafenplatz für den Stadthafen eine Verbesserung der Situation für Flora und Fauna sowie für die biologische Vielfalt.

Durch die im aktuell rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 festgesetzte Grundflächenzahl, die sich mit der neu festzusetzenden Grundflächenzahl von 0,8 deckt, werden planerisch keine zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet. Entsprechend sind keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Artenschutzrechtliche Bewertung / Artenschutzprüfung

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

Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten grundsätzlich für alle europäisch geschützten Arten. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) hat für Nordrhein-Westfalen eine naturschutzfachlich begründete Auswahl derjenigen

„planungsrelevanten Arten“ getroffen, die im Rahmen einer Artenschutzprüfung (ASP) im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind. Als potenziell relevante Artengruppen sind Fledermäuse und Vögel zu betrachten. Sonstige Artengruppen kommen aufgrund der Biotopausstattung nicht in Betracht.

Vögel

Im Rahmen der Artenschutzprüfung erfolgte eine Erfassung der Brutvögel durch SCHWARTZE 2015 in insgesamt sechs Durchgängen. Im Rahmen der Artenschutzprüfung umfasst das Untersuchungsgebiet neben dem Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans auch den Bereich um die Theodor-Scheiwe-Straße, östlich des Kanals. Im gesamten Bereich wurden insgesamt 33 überwiegend häufige und ungefährdete Brutvogelarten und Nahrungsgäste nachgewiesen. Von den planungsrelevanten Arten wurden lediglich Turmfalke und Waldkauz dokumentiert. Der Turmfalke brütete seinerzeit an dem Gebäude der Stadtwerke und wurde einmal nahrungssuchend in den Brachflächen nördlich der B 51 festgestellt. Ein revieranzeigender Waldkauz befand sich in den uferbegleitenden Gehölzen des Vischeringgrabens, jenseits des Kanals und außerhalb des Geltungsbereiches.

Auswirkungen auf planungsrelevante Vogelarten im Plangebiet	
Art	Auswirkungen der Planung
Kiebitz	<p>Im Zuge der Kartierung der Kiebitzpopulation im Stadtgebiet von Münster durch den NABU wurden erstmals 2016 und 2017 brütende Kiebitze im Umfeld des Plangebietes vorgefunden. In den folgenden Jahren wurden immer wieder Kiebitzvorkommen nördlich, südlich und östlich des Plangebiets festgestellt.</p> <p>Aktuell sind für den Kiebitz nördlich des Plangebietes, im Bereich des östlichen Hafenwegs, sowie jenseits des Albersloher Wegs am Haverkamp (hier 3-4 Brutpaare) bekannt. Im Gegensatz zu den bekannten Brutflächen des Kiebitzes im Bereich des Stadthafens der Stadt Münster, weist das Plangebiet keine bzw. nur sehr marginal günstige Habitatstrukturen für den Kiebitz auf. Dazu ist das fehlende Nahrungsangebot, die Störungen und die Vertikalkulissen, zu denen in der Regel ein großer Abstand eingehalten wird, zu nennen. Ein Vorkommen vom Kiebitz im Plangebiet wird daher gegenwärtig ausgeschlossen.</p>

Flussregenpfeifer	<p>Ähnlich wie beim Kiebitz, sind auch Brutvorkommen des Flussregenpfeifers nördlich, südlich und östlich des Plangebiets, auf entsprechend ausgeprägten Brachflächen, bekannt.</p> <p>Auch für diese Art sind nördlich des Plangebiets, auf der anderen Seite des Hafenbeckens, im Bereich östlicher Hafengeweg / Hafenmarkt, aktuelle Brutvorkommen bekannt. Auch für den Flussregenpfeifer wird aufgrund einer mangelnden Eignung als Brutplatz und Nahrungsflächen, die Betroffenheit im Plangebiet gegenwärtig ausgeschlossen.</p> <p>Der Flussregenpfeifer ist eine planungsrelevante, streng geschützte Vogelart, die sich regelmäßig spontan auf freigestellte Bauflächen zur Brut niederlässt. Aktuell sind keine Bruten innerhalb des Plangebietes anzunehmen. Bei Veränderung der örtlichen Situation, insbesondere durch Baufeldfreimachung (Rodungen von Gehölzen, Beseitigung von Gebäuden, Entfernung von Ablagerungsflächen von Baumaterial, Erdaushub etc.) bzw. auf bereits abgeräumten Flächen, kann es jedoch jederzeit zu einer Ansiedelung dieser Art kommen.</p>
Turmfalke	<p>Der Turmfalke wurde im Jahr 2015 als im Gebiet brütend nachgewiesen. Die Nahrungshabitate lagen nördlich der B51.</p> <p>Mit zunehmender Bebauung des Gewerbegebietes und dem Verlust von Brachflächen wird das Nahrungshabitat längerfristig für den Turmfalke verkleinert. Aufgrund der Reviergröße (mindestens 1,5-2,5 km²) führt die Inanspruchnahme und Abwertung von Teilen des Nahrungshabitats jedoch nicht zu erheblichen Störungen für den Turmfalke. Eine Aufgabe des ggf. noch vorhandenen Brutplatzes ist nicht zu erwarten. Tötungsrisiken durch die von der Planung ausgehenden Vorhaben können ausgeschlossen werden.</p>
Waldkauz	<p>Ein konkreter Brutplatz konnte nicht ermittelt werden. Der Ruf des Männchens erfolgte aus dem Gehölzbestand am Vischeringgraben in etwa 250 m Entfernung vom Plangebiet. Da neben Altholzbeständen auch Gebäude vom Waldkauz teilweise zur Brut angenommen werden, sind zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Konflikten im Rahmen von Abbruchgenehmigungen detaillierte Prüfungen der in Frage kommenden Gebäude vorzunehmen. Eine potenzielle Gefährdung des Brutplatzes ist somit vermeidbar. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.</p>

Tabelle 4: Planungsrelevante Vogelarten (Stadt Münster: 2025)

Darüber hinaus wurde ein Austernfischer am DEK auf dem Durchzug festgestellt.

Für den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans wurde lediglich der Turmfalke 2015 im Plangebiet nachgewiesen. Sonstige planungsrelevanten Vogelarten konnten nicht festgestellt werden.

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

und Ruhestätten noch essentielle Nahrungsflächen für die hier zu betrachtenden Arten bestehen. Demzufolge ist festzustellen, dass für die planungsrelevanten Vogelarten mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG auftreten werden.

Auf eine Aktualisierung der Brutvogelerhebung konnte unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde verzichtet werden, da sich durch die ungeeignete Biotopausstattung kein Ansatz ergab, dass sich wesentliche Änderungen zur Kartierung aus dem Jahr 2015 ergeben würden. Für die potenziell relevanten Arten Kiebitz und Flussregenpfeifer erfolgt durch das Kiebitzmonitoring der Stadt Münster eine kontinuierliche Kontrolle potentiell geeigneter Flächen. Diese zeigten über die letzten Jahre hinweg keine Brutvorkommen der genannten Arten.

Fledermäuse

Für den maßgeblichen Messtischblattquadranten (Q4011.4) sind mit Bezug auf die vorhandenen Lebensraumstrukturen folgende Fledermausarten potenziell im Gebiet anzutreffen: Breitflügelfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Großabendsegler, Rauhaufledermaus und Zwergfledermaus (FIS LANUV). In Bezug auf die vorkommenden Fledermäuse ist bei den im Gebiet vorhandenen Habitatstrukturen vorrangig von einer Planungsrelevanz hinsichtlich möglicher Nahrungshabitate (DEK/Hafen) auszugehen. Die Inanspruchnahme von Teilen des Nahrungshabitats führen nicht zu erheblichen Störungen für die genannten Arten.

Einzig die Brachflächen im Süden und Osten des Plangebietes mit aufkommender Vegetation besitzen eine allmählich zunehmende lokale Funktion insbesondere für die Siedlungsarten, ohne jedoch eine essenzielle Bedeutung anzunehmen. Dem angrenzenden Dortmund-Ems-Kanal kommt dagegen eine herausragende Bedeutung als Lebensraum für Fledermäuse und Vögel zu. So besitzt er sowohl eine wichtige Funktion als Jagdlebensraum verschiedener Fledermausarten, als auch Leitstruktur (u.a. Migrationsroute von Teichfledermäusen). Diese Funktion wurde auch im Rahmen der faunistischen Erfassung zum MMQ 3 (Günner, Schlüter 2023) entlang des DEK nachgewiesen.

Der im Jahr 2008 planfestgestellte Ausbau des DEK umfasst eine Querschnittserweiterung sowie im Bereich des Plangebietes die Herrichtung einer Liegestelle. Beidseits des DEK werden auch zukünftig Kanalseitenwege / Wirtschaftswege verbleiben. Im Rahmen des Ausbaus des Dortmund-Ems-Kanals (Lose 11 und 12, km 66,175 - 70,350; WSA Rheine 2005) ist begleitend zum Betriebsweg am Ufer des Kanals, angrenzend an den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes, die Pflanzung einer Baumreihe geplant. Diese Maßnahme wirkt sich positiv auf die o.g. Funktionen als Leitstruktur und Jagdlebensraum für sämtliche vorkommende Vogel- und Fledermausarten aus. Zudem kann die Baumanpflanzung zu einer Abschirmung ggü. Lichtimmissionen des Gewerbegebietes beitragen.

Grundsätzlich ist nicht auszuschließen, dass die gewerbliche Gebäudesubstanz auch Ruhestätten für die genannten Arten enthält. Im Rahmen der Realisierung des Bebauungsplans kann es zu einem Abriss von Bestandsgebäuden und außerdem zu dem Ausbau der Beleuchtung, der temporären Freistellung von Baugrundstücken sowie einer höheren Frequentierung im Plangebiet kommen. In diesem Zusammenhang gehen potenziell Quartiermöglichkeiten in Spaltenstrukturen für Gebäude bewohnende Fledermausarten verloren. Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Konflikten ist im Rahmen von Abbruchgenehmigungen eine detaillierte Prüfung der entsprechenden Gebäude vorzunehmen.

Von einer aktuellen Kartierung kann daher auf der Ebene des Bebauungsplans abgesehen werden. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

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

9.4.3 Boden / Fläche

Bestand

Im Plangebiet ist durch die gewerbliche Vornutzung weitgehend von einer anthropogenen Überformung der natürlicherweise vorkommenden Böden auszugehen. Aufgrund der natürlich anstehenden Pseudogleye ist überwiegend von staunassen Bodenverhältnissen im Plangebiet auszugehen.

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

Altlast-/ Verdachtsfläche	Art	Bewertung
183, Am Mittelhafen 3	ehem. Betriebstankstelle	Verunreinigungen wurden festgestellt und saniert, ggfs. sind Restbelastungen verblieben
168, Albersloher Weg 27-29	ehem. Elektrizitätswerk	Fläche wurde durch Neubebauung saniert
327, Am Mittelhafen 10	Altablagerung	Verunreinigungen wurden festgestellt, aufgrund der Versiegelung derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
233, Am Mittelhafen 14/18	ehem. Betankung / Altablagerung	Vollständige Sanierung durch Neubau
323, Am Mittelhafen 14-24	ehem. Betankung und Altablagerung	Verunreinigungen wurden festgestellt und saniert, Restbelastungen sind verblieben
10072, Am Mittelhafen 30-36	Auffüllung und Schadensfall	Saniert, Restbelastungen sind verblieben
286, Am Mittelhafen 46/56	ehem. Mineralölhandel	Verunreinigungen sind vorhanden, derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
32, Am Mittelhafen 56a	ehem. Betankung	Saniert, geringe Restbelastungen sind verblieben
292, Am Mittelhafen 70/74	ehem. Mineralölhandel	Verunreinigungen wurden festgestellt, weitere Maßnahmen sind erforderlich
273, Am Mittelhafen	ehem. Betankung und Altablagerung	Verunreinigungen wurden festgestellt, Sanierungen sind erfolgt, Restbelastungen sind verblieben
236, Am Mittelhafen 29	ehem. Teerbau	Verunreinigungen wurden festgestellt und tlw. saniert, weitere Maßnahmen sind noch erforderlich
272, Am Mittelhafen 37/39	ehem. Betankung	geringe Verunreinigungen wurden festgestellt, keine weiteren Maßnahmen erforderlich

Altlast-/ Verdachtsfläche	Art	Bewertung
10027, Hafengrenzweg 27	Tanklager	Saniert, geringe Restbelastungen sind verblieben
10008, Hafengrenzweg 25	Tanklager	Saniert, geringe Restbelastungen sind verblieben
10051, Straßenbereich Kiesekamps Mühle		Verunreinigungen wurden festgestellt, Grundwasserüberwachung ist erforderlich
312, Hafengrenzweg 21	ehem. Tanklager	Verunreinigungen wurden festgestellt, Sanierungen sind erforderlich
10036, Hafengrenzweg 11-17		Verunreinigungen wurden festgestellt, aufgrund der Nutzung derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
279, Hafengrenzweg 3-9	ehem. Metallverarbeitung	Verunreinigungen wurden festgestellt, aufgrund der Nutzung derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
281, Hafengrenzweg 1	ehem. Werkstatt	Verunreinigungen wurden festgestellt, aufgrund der Nutzung derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
176, Albersloher Weg 45/47	ehem. Tanklager	Verunreinigungen wurden festgestellt, weitere Maßnahmen sind erforderlich
218, Albersloher Weg 39b	ehem. Werkstatt	Verunreinigungen wurden festgestellt, Sanierungen sind erfolgt, keine weiteren Maßnahmen erforderlich
274, Albersloher Weg 43	ehem. Tankstelle mit Werkstatt	Verunreinigungen wurden festgestellt, Sanierungen sind erfolgt, keine weiteren Maßnahmen erforderlich
326, Hafengrenzweg 12	Altablagerung	Verunreinigungen wurden festgestellt, aufgrund der Nutzung derzeit keine weiteren Maßnahmen erforderlich
10058, Hafengrenzweg	Ölschaden	Verunreinigungen wurden festgestellt, weitere Maßnahmen sind erforderlich

Tabelle 5: Altlast-/ Verdachtsflächen (Stadt Münster: 2025)

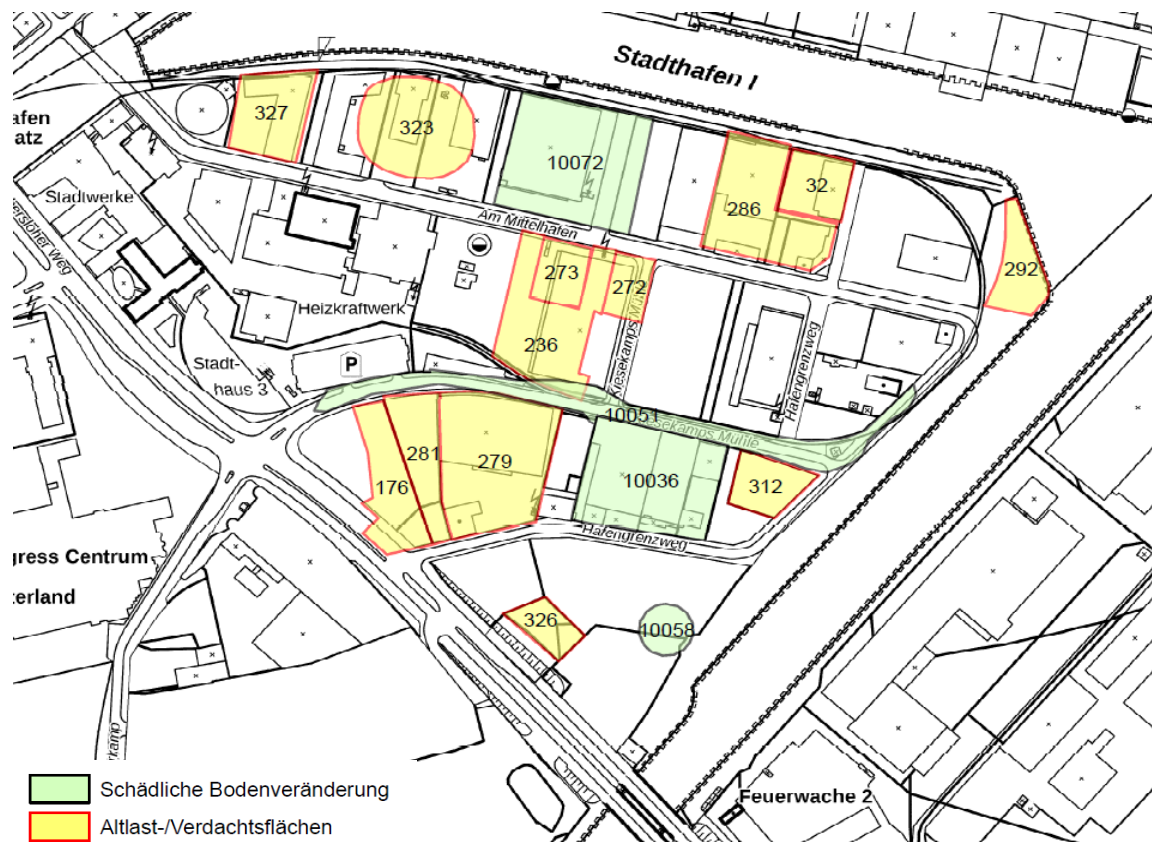


Abbildung 15: Altlast- / Verdachtsflächen (Stadt Münster 2025)

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

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

Die für eine bauliche Entwicklung vorgesehenen Flächen betreffen ausschließlich Gebiete, für die bereits eine bauliche Nutzung aufgrund des bestehenden Planungsrechtes möglich ist. Die Planung entspricht damit in vollem Umfang der Zielsetzung des § 1a Abs. 2 BauGB mit Grund und Boden sparsam umzugehen und Neuversiegelungen zu vermeiden. Die festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 entspricht dem für Gewerbeflächen und vergleichbare Nutzung geltendem Rahmen.

Durch die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche an der östlichen Hafenspitze erfolgt für das Schutzgut Boden in diesem Bereich eine Verbesserung gegenüber der bisherigen Planungssituation.

Nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB sollen im Bebauungsplan Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet werden. Der vorliegende Entwurf des Bebauungsplans hat diese nach den Angaben der Unteren Bodenschutzbehörde im Plan gekennzeichnet und die Flächenumringe, die in Abbildung 15 gekennzeichnet sind, übernommen.

Flächen, deren umweltgefährdende Belastung zwischenzeitlich restlos saniert wurde, sind im Plan nicht mehr verzeichnet. (vgl. Abbildung 15)

9.4.4 Wasser

Bestand

Oberflächengewässer

Der Bebauungsplan grenzt im Norden an das Hafenbecken und im Osten an den Uferbereich des Dortmund-Ems-Kanals an. Entsprechend des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des DEK erfolgt in den kommenden Jahren eine Verbreiterung des Querschnittes.

Grundwasser

Bei der im Plangebiet anzutreffenden hydrogeologischen Einheit handelt es sich um einen in Ost-West-Richtung verlaufenden Bereich mit überwiegend Löß an der Oberfläche. Dieser überdeckt die darunter anstehenden Schichten aus Geschiebemergel und/oder Mergelstein. Das Plangebiet ist nahezu vollständig überbaut und versiegelt, was die Grundwasserzufuhr deutlich einschränkt. Für aktuell unversiegelte Flächen entlang des Albersloher Weges ist eine Bebauung zu erwarten. Diese entspricht der bislang zulässigen Bebauungsdichte.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Die Entwässerung des Gebietes erfolgt über ein Trennsystem. Das Schmutzwasser wird der Hauptkläranlage zugeleitet. Das städtische Regenwasserkanalnetz mündet in die Regenwasserbehandlungs- und Regenrückhalteanlage am Gasometer östlich der B 51. Eingriffe in Oberflächengewässer erfolgen nicht. Der Bebauungsplan setzt für das Plangebiet die für den Versiegelungseffekt maßgebliche Grundflächenzahl mit 0,8 fest. Durch den vorhandenen bzw. planungsrechtlich zulässigen, hohen Versiegelungsgrad ist die Grundwasserneubildung im Gebiet gering ausgeprägt. Das Versickerungspotenzial ist deutlich eingeschränkt. Bei Bauvorhaben, die in das Erdreich hineinreichen, muss mit auftretendem Grundwasser gerechnet werden, sodass bauzeitliche Wasserhaltungen erforderlich sein können. Zur Rückhaltung des Niederschlagswassers im Plangebiet trägt die textliche Festsetzung 1.6.1 bei, die für Flachdächer und Dächer mit einer Neigung von bis zu 15 Grad eine Dachbegrünung mit mindestens 0,10 m begrünbaren Substrat vorschreibt.

9.4.5 Klima (Klimaschutz / Klimaanpassung) / Luft

Bestand

Klima

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

Die Flächen östlich des Kanals werden im Umweltkataster der Stadt Münster als klimaökologischer Ausgleichsraum für versiegelte Areale im Grünflächenring dargestellt.

Mit dem Klimawandel gehen Wirkungen auf das Niederschlagsregime einher, wodurch die Wahrscheinlichkeit für Starkregenereignisse und damit das Risiko für Überflutungen steigt. Starkregenereignisse stellen kleinräumige, potenziell überall auftretende Niederschlagsereignisse mit großen Niederschlagsmengen bezogen auf die Zeiteinheit dar. Die Gefährdung wird vor allem durch die örtlich gegebene Struktur der Geländeoberfläche beeinflusst. Das Klimaanpassungskonzept der Stadt Münster stellt Teile des Plangebiets als im Starkregenfall (Modellregen: Blockregen von 90 l/m² über 60 Minuten) potenziell überflutete Verkehrs- bzw. Siedlungsfläche dar.

Der Geltungsbereich weist im Plangebiet Stellen auf, die bei einem extremen Starkregen (hN = 90 mm/h gem. Bundesamt für Kartographie und Geodäsie: Hinweiskarte Starkregengefahren) betroffen sind. Dabei handelt es sich um Wasserhöhen zwischen 50 bis < 100 cm. Diese befinden sich an der Einmündung vom Albersloher Weg in die Straße Kieseckamps Mühle, im Bereich des südlichen Hafengrenzwegs sowie vereinzelt auf den neu bebauten Grundstücken im nördlichen Bereich.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Klima

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

Die Planung führt hinsichtlich der Auswirkungen auf das Lokalklima zu keinen Verschlechterungen gegenüber dem bislang geltenden Bebauungsplan. Die Fläche der Hafenspitze wird als öffentliche Grünfläche festgesetzt und soll mit Gehölzen, Stauden und Gräsern bepflanzt werden, was zur Verbesserung der klimatischen Situation beiträgt.

Die grünordnerischen textlichen Festsetzungen Nr. 1.1, 1.6, und 3.9 wirken ebenfalls den vorhandenen und künftigen thermischen Belastungen entgegen.

Lufthygiene

Die Ausführungen zur Lufthygiene werden im weiteren Verfahren ergänzt.

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

Für einen einheitlichen Gebietscharakter sowie zur ökologischen, technischen (Wasserrückhaltung) und klimatischen (Staub- und Feuchtigkeitsbindung) Optimierung sind alle Flachdächer dauerhaft mindestens extensiv zu begrünen (vgl. Textliche Festsetzung Nr. 1.6.1).

Eine Kombination von Flachdächern mit einer Dachbegrünung hat verschieden ökologische Vorteile.

9.4.6 Landschaft

Bestand

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

Der Siedlungsraum ist in weiteren Teilen durch eine gewerblich-industrielle Nutzung geprägt. Durch die Lage am Stadthafen 1 ergibt sich eine landschaftlich/städtebaulich herausgehobene Position im Stadtgebiet von Münster.

Im Bereich der bereits genannten Hafenspitze, ist die Errichtung eines grünen Hafenplatzes mit dem Ziel vorgesehen, im Hafensbereich einen, für die Öffentlichkeit frei zugänglichen, konsumzwangfreien, begrünten Platz zu schaffen. Eine Freitreppe/Balkon soll das Wasser erlebbar machen und zum Verweilen einladen.

Der Weber-Elskes-Kran (ehemaliger Portaldrehkran der Firma Weber) soll als Remineszenz an die historische Nutzung des Areals und als Landmarke im Bereich des Hafenplatzes, in der unmittelbaren Umgebung seines ursprünglichen Standortes, aufgestellt werden.

Westlich angrenzend an das Plangebiet findet sich entlang des Albersloher Weges eine durchgehende Baumbepflanzung. Innerhalb des Gebietes sind keine Straßenbaumpflanzungen anzutreffen.

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

Durch die Planung ergeben sich gegenüber den bislang geltenden Bebauungsplänen keine erheblichen Veränderungen.

Neue Standorte für Baumanpflanzungen kommen durch die bereits verfestigte Struktur des Gewerbegebietes nur im Bereich der Neuplanung einer Straße am Hafengrenzweg in Betracht. Potenzielle Baumpflanzungen sind in der nachfolgenden Verkehrsplanung zu prüfen.

Durch ergänzende grünordnerische Festsetzungen wird ein den Nutzungszielen im Gewerbegebiet entsprechendes Mindestmaß an Begrünung gewährleistet, darüber hinaus wird durch die grüne Hafenspitze ein neuer, konsumfreier Grünraum für die Öffentlichkeit angeboten.

9.4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestand

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

Bürogebäude (Hafengrenzweg 5/7). Diese hafentypischen Objekte spiegeln die Historie des Ortes wieder und werden entsprechend als erhaltenswerte Objekte eingestuft.

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

Auswirkungen der Planung / Maßnahmen zur Minderung

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

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

9.4.8 Wechselwirkungen der Schutzgüter

Unter Wechselwirkungen werden Wirkungsbeziehungen zwischen den Umweltbelangen verstanden. In der Gesamtheit der Umweltbelange ergibt sich ein vielschichtiges Wirkungsgefüge. Die Auswirkungen im Einzelnen werden für die entsprechenden Schutzgüter prognostiziert. Die vorgenannten und beschriebenen Schutzgüter beeinflussen sich i.d.R. gegenseitig. Hierbei kann es zu Verstärkungen und Überlagerungseffekten kommen, die gesondert zu untersuchen und zu bewerten sind. Die Funktionsfähigkeit der einzelnen Umweltbelange bedingt daher indirekt auch die Funktionsfähigkeit des gesamten Naturhaushalts aufgrund der Wechselwirkungen.

Während der Bauphase ergeben sich verschiedene Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern. Aufgrund der Veränderung des Bodens in Form von Verdichtung, Abtragung, Aufschüttung und Veränderung der Schichtenfolge können Lebensräume von Pflanzen und Tieren beeinträchtigt sowie das Schutzgut Boden direkt beeinträchtigt werden.

Aufgrund der Ausweisung der beschriebenen „grünen Hafenspitze“ und der damit verbundenen positiven Auswirkungen auf den Umweltbelang „Fläche und Boden“ sind die beschriebenen negativen Wechselwirkungen mit den Schutzgütern „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“, „Wasser“ sowie „Klima und Luft“ nicht zu erwarten, vielmehr kommt es hier zu positiven Wechselwirkungen. Gleiches gilt für sämtliche grünordnerische textliche Festsetzungen. Durch die Nutzung schon vorhandener Flächen und die Vermeidung neuer Flächeninanspruchnahme findet zudem keine Zerschneidung von Lebensräumen statt.

Eine erhebliche Verstärkung der Umweltauswirkungen durch sich negativ verstärkende Wechselwirkungen sind im Plangebiet nicht zu erwarten. Insgesamt ist festzustellen, dass es zu wechselwirkenden Beeinträchtigungen auf die benannten Schutzgüter während der Bauphasen kommen kann, jedoch im Ergebnis eher positive Wechselwirkungen zu erwarten sind.

9.5 Nichtdurchführung der Planung (Prognose Null-Variante)

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

9.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die Planungsziele für den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs leiten sich aus dem Masterplan Stadthäfen in seiner aktualisierten Form aus dem Jahre 2019 ab. Die Fortschreibung wurde als handlungsleitende Grundlage für die weitere Entwicklung des gesamten Hafensareals beschlossen. Der Bebauungsplan Nr. 541 ist somit Teil eines Gesamtkonzepts zur städtebaulichen Neuordnung des Münsteraner Hafengebietes. Mit der Festlegung dieser Planungsziele kommen auf der Ebene des Bebauungsplanes keine grundsätzlichen anderweitigen Planungsmöglichkeiten in Betracht.

9.7 Überwachung (Monitoring)

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

Die Stadt Münster erfasst im Rahmen der von ihr erhobenen Umweltdaten Münster kontinuierlich die Entwicklung wesentlicher Schutzgüter im Stadtgebiet von Münster. Mittels geeigneter Indikatoren kann die Entwicklung mit Blick auf die vom Rat beschlossenen Umweltstandards, z.B. die Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche bzw. des Grünsystems in Münster nachvollzogen werden. Die Umweltdaten Münster dienen damit in Münster einem gesamtstädtischen Monitoring der Umweltentwicklungen.

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

9.8 Zusammenfassung

Die Planungsziele für den Bebauungsplan Nr. 541 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Albersloher Weg leiten sich aus dem Masterplan Stadthäfen in seiner aktualisierten Form aus dem Jahre 2019 ab (Fortschreibung V/0150/2019). Dieser umfasst sowohl die Zielsetzungen für den Planbereich als auch die Zielmaßgaben für die nähere Umgebung.

Im Rahmen der Umweltprüfung, die u.a. auf verschiedenen Fachgutachten, z. B. zum Immissionsschutz beruht, wurden die Auswirkungen der Planung auf Natur und Umwelt

untersucht und im vorliegenden Umweltbericht zum Bauungsplan dargestellt. Die nachfolgende Tabelle fasst die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens zusammen:

Schutzgut	Auswirkungen des Bauungsplans auf die Umwelt
Mensch	<ul style="list-style-type: none"> - Die Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bezüglich Immissionen werden im weiteren Verfahren ergänzt. - Die Erholungsfunktion wird durch die geplante Umgestaltung des Hafensareals, insbesondere durch die geplante grüne Hafenspitze, aufgewertet.
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	<ul style="list-style-type: none"> - Naturschutzrechtliche Schutzgebiete werden nicht tangiert. - Durch den Bauungsplan werden aufgrund des bestehenden Planungsrechts sowie der anthropogen überprägten Bestandssituation keine Eingriffe in den Naturhaushalt vorbereitet. Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft sind daher nicht erforderlich. - Die Hafenspitze, die als öffentliche Grünfläche ausgewiesen wird, wird nicht überbaut und optimiert die Situation für Flora und Fauna im urban geprägten Plangebiet. - Eine artenschutzrechtliche Relevanz ist auf der Ebene des Bauungsplanes nicht gegeben.
Boden	<ul style="list-style-type: none"> - Die in weiten Teilen des Plangebietes vorhandenen Altlasten/- Verdachtsflächen stehen einer Realisierung der Planung nicht entgegen. Durch eine Kennzeichnung der Flächen im Bauungsplan erfolgt eine dauerhafte Warnfunktion. - Das Gebiet ist durch die bestehende Versiegelung bereits vorbelastet. Es ergibt sich eine Verbesserung für das Schutzgut Boden im Bereich der „grünen Spitze“.
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> - Oberflächengewässer werden nicht beeinträchtigt. - Die Grundwasserneubildung ist durch den hohen Versiegelungsgrad vermindert.
Klima / (Luft)	<ul style="list-style-type: none"> - Im Plangebiet selber sowie im Umfeld werden sich die lokalklimatischen Verhältnisse gegenüber dem bislang planungsrechtlich zulässigen Maß kurzfristig nicht maßgeblich verändern. Mit fortschreitendem Klimawandel sind verstärkte Auswirkungen im Gebiet, z.B. durch Überwärmung in weiteren Jahren nicht auszuschließen. - Teile der Verkehrs- und Siedlungsfläche innerhalb des Plangebiets werden im Starkregenfall überflutet. - Die Zusammenfassung der Umweltauswirkungen zum Thema Lufthygiene und Luftschadstoffimmissionen werden im weiteren Verfahren ergänzt.
Landschaft / Ortsbild	<ul style="list-style-type: none"> - Das Ortsbild soll durch die Planung positiv beeinflusst werden. - Eingrünungsmaßnahmen bewirken - soweit möglich - eine Einbindung in das Umfeld.
Sachgüter / Kulturelles Erbe	<ul style="list-style-type: none"> - Die im Plangebiet vorhandenen Denkmäler und kulturellen Zeugnisse werden in der Planung berücksichtigt. - Auswirkungen auf bestehende Sachgütern sind zurzeit nicht abschätzbar.

Tabelle 6: Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (Stadt Münster: 2025)

Mit den vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von nachteiligen Umweltfolgen wird die Erheblichkeit der aus der Planung resultierenden nachteiligen Umweltauswirkungen minimiert. Die verbleibenden Umweltbeeinträchtigungen werden in die Abwägung aller planungsrelevanten Belange eingestellt. Anderweitige Planungsalternativen einschließlich eines Verzichtes auf die Planung drängten sich nicht auf. Durch Monitoringmaßnahmen wird gewährleistet, dass etwaige unvoreingenommene Auswirkungen erkannt und ggf. Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können.

10. Realisierung der Planung / Durchführungsmaßnahmen

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

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans finden östlich des DEK Bodenordnungsmaßnahmen im Sinne eines Umlegungsverfahrens zur Neuordnung der Grundstücksflächen statt. Teilbereiche des Bebauungsplangebiets sind noch nicht aus der Umlegung entlassen. Der Bebauungsplan Nr. 541 wird mit Satzungsbeschluss die Basis für die weitere Neuordnung, in Teilbereichen bereits aktiv angegangen, dienen.

Teilflächen des Plangebietes sind als förmliches Sanierungsgebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände festgelegt. Mit dem Bebauungsplan Nr. 541 werden die planungsrechtlichen Grundlagen zur Entwicklung des Gebietes und somit ein Beitrag zur Behebung der städtebaulichen Missstände im Plangebiet geschaffen.

Anhang: Verzeichnis der Gutachten

WVI Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH: *Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren Nr. 541 am Stadthafen I in Münster, Braunschweig, Februar 2025*

Normec Uppenkamp GmbH: *Immissionsschutz-Gutachten – Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Bebauungsplan Nr. 541 der Stadt Münster, Ahaus, März 2025*

Diese Begründung dient gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB) als Anlage zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 541 Stadthafen I / DEK / Albersloher Weg

Münster, den _____
Der Oberbürgermeister

In Vertretung

Robin Denstorff
Stadtbaurat