

Stadtteilrahmenplan Handorf, Sudmühle, Mariendorf

Abschlussbericht

September 2008

Vorbemerkung

Im Osten Münsters tut sich was – in Handorf-Dorbaum entsteht das neue Wohngebiet „Drei Eichen“. Die Planung für die Umgehungsstraße schreitet voran, der „WerseRadWeg“ ist bereits realisiert.

Es gibt zahlreiche weitere Impulse für eine positive Entwicklung in den drei Ortsteilen Handorf, Sudmühle und Mariendorf.

Das Schaffen und Bewahren lebenswerter Stadtteile erfordert ein stetiges Handeln sowohl der öffentlichen Hand als auch der Bürgerschaft, denn Stadtteile und ihre Zentren haben eine hohe Bedeutung für das Sozialgefüge einer Stadt.

Das Leben in lebendigen und überschaubaren Strukturen in Münster trägt zudem zu einer hohen Wohnzufriedenheit bei.

In Zeiten knapper Haushaltsmittel ist es von besonderer Bedeutung, dass die Bewohnerinnen und Bewohner eines Stadtteils in die Planungsüberlegungen der Verwaltung frühzeitig mit einbezogen werden und somit aktiv an der Zukunft ihres Stadtteils mitwirken können.

Auch vor dem Hintergrund der bestehenden Überalterungstendenzen hat dieses Bürgerengagement eine zunehmende Bedeutung.

Die rege Gemeinschaft und das harmonische Zusammenleben von Jung und Alt muss das Ziel der Stadtteilpolitik sein.

Insofern zeigt dieser Stadtteilrahmenplan nicht nur Maßnahmen auf, die von der Stadt Münster initiiert und finanziert werden, sondern soll auch den Stadtteilbewohnern und den Gewerbetreibenden Impulse geben, Eigeninitiative zu entwickeln und sich selbst zu engagieren – im Sinne einer nachhaltig regen Gemeinschaft.

Inhaltsverzeichnis

Planungsanlass	4
Projektphasen und Arbeitsschritte.....	5
Bestandserhebung.....	6
1. Planerische Vorgaben.....	6
2. Grundlagendaten.....	8
3. Stadtregionale Bürgerumfrage 2006.....	10
4. Stadtteilmarketingprozess.....	17
5. Befragung der Schlüsselpersonen.....	18
6. Fazit aus der Bestandserhebung.....	24
Handlungsfelder.....	25
Teil A - geplante Maßnahmen.....	25
1. Neue Wohngebiete.....	25
2. Gewerbe- und Industriegebiete.....	27
3. Verkehr.....	31
4. Stärkung der Handorfer Mitte.....	34
5. Tourismus / Natur und Landschaft.....	38
6. Kaufkraftstärkung.....	41
7. Bäder.....	41
Teil B - vorrangig zu realisierende Maßnahmen.....	43
Teil C - nicht realisierbare Maßnahmen.....	45
Räumliches Strukturkonzept.....	Anlage 2
Maßnahmenplan Gestaltung Handorf – Mitte.....	Anlage 3
Bootsanleger.....	Anlage 4
Realisierungsübersicht der Projekte.....	Anlage 5

Planungsanlass

Seit der Eingemeindung im Jahre 1975 haben die Ortsteile Handorf, Sudmühle und Mariendorf ihren dörflichen Charakter stark eingebüßt. Handorf, ehemals das „Dorf der großen Kaffeekannen“ genannt, galt aufgrund seiner großen Anzahl von Gartenwirtschaften als beliebtes Ausflugsziel im Grünen.

Mehr und mehr dominiert aber in den genannten Ortsteilen der vorstädtische Charakter.

Aufgrund seiner attraktiven, naturnahen Landschaft und dem damit verbundenen hohen Freizeit- und Erholungswert gilt der Osten von Münster als beliebter Wohnstandort.

Diese bestehenden Stärken werden jedoch von negativen Entwicklungen zunehmend überschattet. Dazu zählen in erster Linie die starke Verkehrsbelastung, die Überalterung der Bevölkerung sowie die Kaufkraftabwanderung.

Im Januar 2006 beschloss deshalb die Bezirksvertretung Münster-Ost, einen Stadtteilrahmenplan für die Ortsteile Handorf, Sudmühle und Mariendorf durch die Verwaltung erarbeiten zu lassen.

Dieser Rahmenplan soll verdeutlichen, wie die positiven Qualitäten der Ortsteile gestärkt und weiter entwickelt sowie den negativen Tendenzen durch geeignete Planungsziele und konkrete Maßnahmen entgegengewirkt werden können.

In einem Entwicklungskonzept für die drei Ortsteile Handorf, Mariendorf und Sudmühle sollen sowohl laufende und bereits geplante Maßnahmen als auch längerfristige Perspektiven für ihre städtebauliche Entwicklung aufgezeigt werden.

Um die Ortsteile als lebenswerte Quartiere und attraktive Wohnstandorte im Sinne der derzeitigen und zukünftigen Bewohner zu erhalten, wurde ein bürgerorientiertes Vorgehen bei der Erstellung des Stadtteilrahmenplans vorgesehen.

Die Zwischenergebnisse der Planungsüberlegungen und einzelne städtebauliche Projekte wurden der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt und umfassend diskutiert. Zudem wurden Schlüsselpersonen aus allen drei Ortsteilen befragt und ergänzend ein öffentlicher Workshop zur Gestaltung der Handorfer Ortsmitte durchgeführt.

Insofern stellt der vorliegende Stadtteilrahmenplan neben den übergeordneten Planungsvorgaben auch die in Zusammenarbeit von Fachverwaltung, Ortspolitik und interessierter Bürgerschaft entwickelten, laufenden und zukünftigen Planungsmaßnahmen perspektivisch dar.

Projektphasen und Arbeitsschritte

Phase 1

- Planerische Vorgaben
- Grundlagendaten
- Befragung von Schlüsselpersonen
- Stadtregionale Bürgerumfrage

Phase 2

- Handlungsfelder mit Realisierungsperspektiven
- Politische Abstimmung
- Information der Bürger

Phase 3

- Öffentlicher Workshop zur Gestaltung der Handorfer Mitte
- Politische Abstimmung
- Ergänzen der Handlungsfelder

Phase 4

- Stadtteilrahmenplan (Abschlussbericht)
- Politische Abstimmung
- Information der Bürger

Bestandserhebung

1. Planerische Vorgaben

Die Stadt Münster ist der historisch gewachsene Mittelpunkt des Münsterlandes. Deshalb besteht ein vielfältiges Beziehungsgeflecht zwischen der umliegenden Region und der Stadt Münster. Die Entwicklung Münsters muss daher immer im Zusammenhang mit der regionalen Entwicklung betrachtet werden.

Aufgrund des Bodenpreisgefälles zwischen Münster und seinem Umland hat die Stadt Münster in den letzten Jahrzehnten eine kontinuierliche Abwanderung der Wohnbevölkerung in die Umlandgemeinden zu verzeichnen. Besonders Einwohner mit mittlerem bis hohem Einkommen und jüngere Familien mit Kindern suchen einen Wohnstandort außerhalb der Stadtgrenzen.

Die Probleme, die sich hieraus ergeben sind z.B. die hohe Zahl an Pendlern und die Veränderung der Bevölkerungs- und Sozialstruktur. Während in den Umlandgemeinden durch die oftmals sprunghafte Bevölkerungszunahme der Bau von Infrastruktureinrichtungen angestiegen ist, sind die vorhandenen Einrichtungen auf dem Münsteraner Stadtgebiet zunehmend nicht mehr ausgelastet.

Die Stadt Münster verfolgt daher das Ziel, die Stadt als Wohnstandort attraktiver zu machen. Dabei gilt die Prämisse, dass alle diejenigen, die in Münster wohnen wollen, hier auch das Passende finden sollen.

Daraus folgt, in den Münsteraner Stadtteilen die Entwicklung attraktiver Wohnquartiere zu fördern. Zudem sollen Stadtteile und ihre Zentren als elementare Bestandteile der Stadtstruktur weiterentwickelt und gestärkt werden, denn sie haben eine große Bedeutung für die wohnungsnahe Grundversorgung und damit für die Zufriedenheit der Stadtteilbewohner.

Der Wunsch nach dem „Wohnen im Grünen“ ist ein häufig geäußertes Kriterium für die Entscheidung für einen bestimmten Wohnstandort. Deshalb muss der Bewahrung und Entwicklung der Umweltqualität eine hohe Bedeutung beigemessen werden.

Die Grünordnung Münster und der Umweltplan sind Planungsgrundlagen mit dem Ziel, den Umwelt- und Naturschutz im Stadtgebiet zu verbessern – im Sinne eines ökologischen, ökonomischen und sozialverträglichen Umganges mit den Ressourcen der Natur.

Die Grünordnung beruht auf einem Konzept aus begrünten Ringen um die Altstadt / Innenstadt und Grünzügen in die Außenstadtteile bzw. in die freie Landschaft.

Im Osten des Münsteraner Stadtgebietes sind der Prozessionsweg, der Wersegrünzug sowie der Boniburg-Park wichtige Bestandteile dieses Grünsystems, die es zu erhalten gilt.

Der Grünbereich beidseitig der Werse ist der größte zusammenhängende ökologische Ausgleichsraum im Stadtgebiet Münsters. Der im Jahr 2007 eingeweihte „WerseRadweg“ von der Quelle bis zur Mündung ist ein Alleinstellungsmerkmal im Münsteraner Osten und hat einen über den Stadtbezirk hinaus bedeutenden Freizeitwert für Radfahrer und Spaziergänger.

Im Jahre 2004 hat die Verwaltung in dem „Räumlichen Entwicklungskonzept Münster-Ost“ eine weitere, längerfristige Siedlungsentwicklung für ca. 20 ha Wohnbauflächen in den Ortsteilen Handorf und Dorbaum und für Industrie- bzw. Gewerbegebiete ca. 37 ha westlich und östlich des Schifffahrter Damms und östlich der Gildenstraße dargestellt.

Im Bereich des Stadtteilrahmenplans ist derzeit ein Bebauungsplan an der Dyckburgstraße (Bebauungsplan Nr. 500) im Verfahren. Es sind 25 Wohneinheiten in Einzel- und Doppelhäusern geplant. Der Satzungsbeschluss ist für das 4. Quartal 2008 vorgesehen.

Die neuen Wohnbauflächen zwischen den Ortsteilen Handorf und Dorbaum (Drei Eichen) sind teilweise bereits erschlossen und westlich der Dorbaumstraße größtenteils bebaut.

Die Nachfolgenutzung des Areals des ehemaligen Freibades in Handorf, z. B. als Standort für ein neues Wohngebiet, wird derzeit untersucht.

2. Grundlagendaten

Bevölkerungsstruktur / Alterstruktur

Im Stadtbezirk 77, Handorf, wohnten im Jahr 2006 ca. 7.200 Menschen. Im Vergleich mit dem Durchschnitt aller Außenbezirke ist die Gruppe der 21 bis 29 Jährigen im o.g. Stadtbezirk unterdurchschnittlich vertreten. Daraus lässt sich schließen, dass viele junge Menschen den Bezirk in ihrer Ausbildungsphase verlassen. Im Alter der Familiengründung, d.h. im Alter ab ca. 30 Jahren, gleichen sich die Zahlen dem Außenbezirksdurchschnitt wieder an.

Der Anteil der über 60-Jährigen liegt wieder über dem Durchschnitt der Außenbezirke, was dafür spricht, dass die Handorfer bzw. die Bewohner des Stadtbezirks ihrem Wohnstandort auch im Alter treu bleiben (Stadt Münster - Jahres-Statistik 2006).

Sowohl die Wohnzufriedenheit als auch die Wohndauer liegen im Stadtbezirk Handorf leicht über dem Durchschnitt der Außenbezirke (Stadtregionale Bürgerumfrage 2006).

Bevölkerungsentwicklung

Die kleinräumige Bevölkerungsprognose 2005 bis 2015 errechnet für den Statistischen Bezirk 77, Handorf, einen Zuwachs der wohnberechtigten Bevölkerung in allen Bereichen um insgesamt 6,5 %, d. h. von ca. 7.200 auf 7.700 Einwohner. Dabei spielt auch die wachsende Zahl der über 70-Jährigen eine wesentliche Rolle, da eine steigende Lebenserwartung dieser Altersgruppe anzunehmen ist.

Ein erster Schritt zur Gegensteuerung der fortschreitenden Überalterung im Statistischen Bezirk 77, Handorf, ist die Realisierung des Baugebietes „Drei Eichen“ in Handorf-Dorbaum mit 250 Wohneinheiten und des Baugebietes östlich der Dyckburgstraße in Sudmühle mit ca. 25 Wohneinheiten.

Diese Bautätigkeit hat in allen Altersgruppen Einfluss auf die Entwicklung der Kinderzahlen. Aber nur bei den unter 3-Jährigen führt dies auch zu einer Zunahme der Kinderzahlen. Die Rückgänge in den beiden nachfolgenden Altersgruppen werden dadurch begründet, dass die Anzahl der Kinder in diesen Jahrgängen, die in diese Gruppen hineinwachsen, kleiner ist, als die Anzahl, die aus diesen Altersgruppen herauswachsen. Der positive Effekt der derzeitigen Bautätigkeit reicht somit nicht aus, diese Rückgänge auszugleichen.

Nicht berücksichtigt wurden allerdings die Entwicklungen aufgrund ggf. weiterer neuer Baugebiete, wie z. B. die diskutierte Bebauung des Geländes des ehemaligen Freibades in Handorf sowie weiterer Flächen zur Baulandentwicklung entsprechend dem Räumlichen Entwicklungskonzept 2004 (ausgenommen der hier dargestellten Siedlungserweiterungsflächen in Mariendorf und Sudmühle).

Soziale Infrastruktur

Als Planungsgrundlage für die Entwicklung von Kindergärten und Grundschulen wird für den Statistischen Bezirk Handorf auf der Grundlage der Kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2005 bis 2015 folgende absolute Veränderung der Kinderzahlen errechnet:

Unter 3 Jahre	+ 12 Kinder
3 bis unter 6 Jahre	- 40 Kinder
6 bis unter 10 Jahre	- 79 Kinder

Versorgung mit Kindergartenplätzen

Die Versorgung mit Kindergartenplätzen ist im Statistischen Bezirk Handorf noch unterdurchschnittlich, so dass im Zusammenhang mit dem Baugebiet „Drei Eichen“ ein neues Angebot geschaffen werden muss. Vor diesem Hintergrund ist eine neue städtische Einrichtung mit Angeboten für unter 3-Jährige sowie ein Angebot der offenen Kinder- und Jugendarbeit entstanden und als kombinierte Einrichtung im Sommer 2008 eröffnet worden.

Insofern ergeben sich insgesamt für den Statistischen Bezirk 77, Handorf, hinsichtlich der Kinder- und Jugendhilfeeinfrastruktur keine Probleme für die Versorgung. Entsprechend der Entwicklung der Nachfrage wird die städtische Kinderbetreuungseinrichtung am Juffernbach zukünftig sukzessive zurückgebaut und soll langfristig aufgegeben werden.

Versorgung mit Grundschulen

Bis zum Jahre 2015 wird sich die Zahl der Kinder im Grundschulalter (6-10 Jahre) im Statistischen Bezirk 77, Handorf, nach aktuellem Stand voraussichtlich um 70 Kinder auf ca. 280 Kinder verringern. Nach aktuellem Prognosestand ist aber keine der beiden Grundschulen in ihrem Bestand gefährdet.

Sofern sich die Nachfrage nicht ändert (durch Auflösung der bisherigen Schulbezirke), können beide Grundschulen im Bezirk bei Verringerung der Schülerzahl pro Klasse weiterhin zweizügig geführt werden.

Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs / Verkaufsflächen

Neben den Grundfunktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit ist die Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs ein Grundbestandteil der Daseinsfürsorge.

Gemäß dem Leitsatz „Stadt der kurzen Wege“ ist der Idealfall für die Versorgung z.B. mit Lebensmitteln dann gegeben, wenn maximal 700 m oder 10 min. Fußweg zwischen Wohnung und Einkaufsgelegenheit zurückzulegen sind.

Dieser Versorgungsgrad ist nicht von allen Wohnstandorten aus im Bezirk 77, Handorf, gegeben. Dennoch wird die Versorgungssituation im Geltungsbereich des Stadtteilrahmenplans auch im Vergleich mit den übrigen Außenbezirken als ausreichend eingestuft. Seit der Inbetriebnahme des Lebensmittelmarktes im südlichen Bereich des Baugebietes „Drei Eichen“ wird von Seiten der Verwaltung kein Handlungsbedarf zur weiteren Ansiedlung von Angeboten im Lebensmittelsektor gesehen.

Die Stärkung der Stadtteilzentren ist ein wichtiges Ziel in der Entwicklungspolitik der Stadt Münster. Das im Jahr 2007 novellierte Landesentwicklungsprogramm (s. § 24 a LEPro) NRW verpflichtet die Kommunen, die Zentren in ihrer Funktion als zentrale Versorgungsbereiche räumlich eindeutig abzugrenzen.

Diese Funktion übernimmt in Handorf das gewachsene Stadtteilzentrum entlang der Handorfer Straße.

Der Entwurf für das neue Einzelhandelskonzept der Stadt Münster (vgl. Vorlage V/0251/2008) stellt dementsprechend den Bereich beidseitig der Handorfer Straße - von der Kreuzung Kötterstraße bis zum Kreuzungsbereich Dorbaumstraße / Sudmühlenstraße - als Grundversorgungszentrum dar. Dieser zentrale Versorgungsbe- reich übernimmt auch Versorgungsfunktionen für die benachbarten Ortsteile Marien- dorf und Sudmühle, die über keine Versorgungseinrichtungen verfügen. Ziel ist es, diesen zentralen Bereich im Hinblick auf seine Funktionsfähigkeit – insbesondere der Versorgungsfunktion – zu sichern und auch Möglichkeiten der zukünftigen Entwick- lung offen zu halten.

3. Stadtregionale Bürgerumfrage 2006

Die Stadtregionale Bürgerumfrage 2006 der Stadt Münster gibt wertvolle Hinweise aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger rund um das Thema Wohnen.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wurden Fragestellungen unter folgenden Gesichtspunkten in der Bürgerumfrage behandelt:

1. Wohnsituation und Wohnzufriedenheit
2. Umzugspläne und Wahl des Wohnstandortes
3. Wohnperspektiven im Alter (55Plus)
4. Kinder- und Familienfreundlichkeit der Stadtteile

Die Bürgerinnen und Bürgern wurden u. a. gefragt: Wie zufrieden sind Sie mit ihrem Wohnumfeld? Wie bewerten Sie die familienrelevante Stadtteilinfrastruktur wie z. B. Kindergärten, Schulangebote etc.? Wie beurteilen Sie die Verkehrssicherheit und Kinderfreundlichkeit ihres Stadtteils? Wie will die Altersgruppe „55Plus“ in Zukunft wohnen?

Die Umfrage bezog sich auf den statistischen Bezirk 77, Handorf, und umfasste so- mit die Siedlungsbereiche Handorf-Mitte, Dorbaum, Sudmühle und Mariendorf, un- tergliederte aber die Ergebnisse nicht auf Siedlungsbereichsebene.

Die Umfrageergebnisse verdeutlichen die von der Bevölkerung empfundenen Stär- ken und Schwächen im Stadtbezirk. Insofern wird der Kenntnisstand über Tendenzen in der aktuellen und zukünftigen Wohnungsmarktnachfrage auf Stadtteilebene ver- bessert.

Die Bürgerinnen und Bürger des Stadtbezirks Ost haben die Umfrage in hohem Ma- ße unterstützt und hatten innerhalb Münsters den höchsten Rücklauf mit 54 % zu verzeichnen.

Die Altersgruppe der 45 - 64-Jährigen im Stadtbezirk 77 hat sich bei der Umfrage besonders engagiert, so dass dieser Rücklauf mit 12% überrepräsentiert ist.

Auch wenn die Befragung im Jahr 2006 stattfand, haben die grundsätzlichen Aussa- gen aus der Umfrage auch 2008 noch Gültigkeit, da die Einschätzungen der Bürge- rinnen und Bürger in der Regel sehr stabil sind. Im Einzelfall ist allerdings zu berück- sichtigen, dass zwischenzeitlich auf den Weg gebrachte Maßnahmen vor Ort (in Handorf z.B. die kombinierte Kindertages- und Jugendeinrichtung „Eichenaue“ als Ersatzbau für die Kita „Am Juffernbach“, der Verbund der Kitas in Handorf zu einem

„Familienzentrum“, zwei neue städtische Spielplätze im Grünzug „Drei Eichen“) aktuell wahrscheinlich in Handorf - sowie auch in anderen Stadtteilen - zu verbesserten Umfrageergebnissen führen würden.

Kernergebnisse für den Statistischer Bezirk 77, Handorf

Nachfolgend wird eine Auswahl der wichtigsten Umfrageergebnisse für den Stadtteil Handorf in Kurzform dargestellt. Die Ergebnisse sind für den Bezirk 77, Handorf, in Bezug zur Gesamtstadt und den Durchschnittswerten der Außenstadtteile bzw. für die Spannweite der Stadtteilergebnisse aufgeführt.

(Weitere Informationen sind der Vorlage V/0291/2008 sowie dem ausführlichen Bericht „Stadtregionale Bürgerumfrage 2006 – Dokumentation der Münsteraner Ergebnisse“ zu entnehmen).

Den nachfolgend dargestellten Bewertungen liegt eine Skala von (1) = „sehr zufrieden“ / „sehr gut“ / „sehr wichtig“, (2) = „zufrieden“ / „gut“ / „wichtig“ über (3) = „teils/teils“, (4) = „nicht zufrieden“ / „schlecht“ / nicht wichtig“ bis hin zu (5) = „völlig unzufrieden“ / „sehr schlecht“ / „völlig unwichtig“ zugrunde.

1. Wohnsituation und Wohnzufriedenheit

Um frühzeitig Anhaltspunkte für Bedarfsstrukturen und eventuelle Nachfrageverschiebungen auf dem Wohnungsmarkt zu erhalten, stellt die Frage nach der Wohnzufriedenheit eine Kernfrage dar.

Wohndauer im Stadtteil: Die durchschnittliche Wohndauer im Stadtteil beträgt für Handorf 20,8 Jahre (Münster gesamt 19,5 Jahre, Außenstadtteile insg. 21,0 Jahre). 16 % der Befragten leben seit Geburt hier und weitere 37 % leben seit 20 Jahren und länger in Handorf, womit über die Hälfte der Befragten (53 %) dem Stadtteil über einen sehr langen Zeitraum verbunden sind.

Wohndauer in Wohnung: Die Wohndauer in der Wohnung ist mit durchschnittlich 14,6 Jahren deutlich kürzer als die Wohndauer im Stadtteil. Dies lässt den Rückschluss zu, dass durchaus Umzüge innerhalb des Stadtteils stattfinden. Insgesamt sprechen diese Werte für eine recht hohe Standortbindung an den Stadtteil. Eine hohe Identität mit dem Wohnstandort wurde auch durch befragte Schlüsselpersonen im Rahmen der Erarbeitung des Stadtteilrahmenplanes herausgestellt.

Zufriedenheit Wohngegend: Die Abfrage nach der Zufriedenheit mit der Wohngegend erzielt einen Mittelwert von 1,9 (zufrieden), was bei einer Spanne über alle Stadtteile von 1,6 bis 2,8 im oberen Bewertungsbereich anzusiedeln ist und im Stadtteilvergleich eine überdurchschnittliche Zufriedenheit ausdrückt (Außenstadtteile 2,1, Münster gesamt 1,9). 77 % der befragten Handorfer äußern sich „sehr zufrieden“ und „zufrieden“, 18 % „teils/teils“, 6 % der Befragten sind „unzufrieden“.

Kritikpunkte am Wohnumfeld: 61 % äußern sich dahingehend, dass etwas sie an ihrem Wohnumfeld stört. Als Hauptkritikpunkte an Wohnumfeld und Lage werden mit 46 % „mangelhafte Einkaufsmöglichkeiten“ und mit 21 % „zu hoher Verkehrslärm“ genannt. Die in der Umfrage benannten Kritikpunkte decken sich dabei mit den im Stadtteilprozess getroffenen Einschätzungen von BV und befragten Schlüsselpersonen.

Zufriedenheit Wohnung: Auch in Bezug auf die Wohnung drückt sich eine hohe Wohnzufriedenheit aus. Die Wohnung wird mit einem Mittelwert von 1,7 (Münster gesamt 1,8) bewertet. Die Bewertungsspanne über alle Stadtteile liegt zwischen 1,5 und 2,1. Von Mängeln an der Wohnung fühlen sich 41 % der Bewohner des Stadtbezirks 77 betroffen (Münster gesamt 49 %).

Kritikpunkte an Wohnung: Die benannten Hauptkritikpunkte sind „Modernisierungsbedarf“ (30 %) und „Lärmbelästigung zu groß (22 %)“, was der Rangfolge der Hauptnennungen auf Gesamtstadtebene entspricht.

Insgesamt besteht im Statistischen Bezirk 77 eine hohe Wohnzufriedenheit.

2. Zuzugsgründe

Zuzugsgründe können Aufschluss darüber geben, welche Faktoren bei der Wohnstandortwahl von Bedeutung sind. Die Zuzugsgründe in die Münsteraner Stadtteile zeigen sich insgesamt sehr vielschichtig. Es gibt nicht den einen ausschlaggebenden Grund, sondern das „Gesamtpaket“ muss stimmen.

Hauptzuzugsgründe: Die „Nähe zu Grün und Erholungsflächen“ mit 25 % wird im Stadtbezirk 77 am häufigsten genannt. Danach folgen mit einigem Abstand und fast gleichwertig nebeneinander stehend die Nennungen „Zufall“¹, „Wegen der Nähe zum Arbeitsplatz“, „Weil hier Verwandte/Kinder/Freunde/Bekannte wohnen“ mit 14 % und „Weil der Stadtteil einen guten Ruf hat“ mit 12 %. Andere noch zur Auswahl stehende Gründe spielen keine nennenswerte Rolle.

(Hauptzuzugsgründe Münster Gesamtstadt: „Zufall“¹, „Nähe zu Grün und Erholungsflächen“, „Wegen der Nähe zum Arbeitsplatz“).

Auch in den Interviews mit den Schlüsselpersonen wurde das Wohnen im Grünen als besonders positiv hervorgehoben.

3. Bewertung der Kinder- und Familienfreundlichkeit des Stadtteils

Angeichts des demographischen Wandels und der stadtstrategischen Ziele sind die Kinder- und Familienfreundlichkeit der Stadtteile von großer Bedeutung. Um die Einschätzungen der Bürgerinnen und Bürger einbeziehen zu können, wurden sie zu ihrer Zufriedenheit mit im Stadtteil vorzufindenden familienrelevanten Angeboten und Einrichtungen, mit der Kinderfreundlichkeit sowie der Verkehrssicherheit im Stadtteil befragt.

Hier ist zu berücksichtigen, dass zwischenzeitlich auf den Weg gebrachte Maßnahmen vor Ort aktuell wahrscheinlich zu verbesserten Umfrageergebnissen führen würden. Des Weiteren ist die Untergliederung in die einzelnen Siedlungsbereiche Mariendorf, Sudmühle und Handorf nicht abgebildet.

¹ Die Erstnennung „Zufall“ ist vornehmlich als Hinweis darauf zu werten, dass die Standortfindung ein vielgestaltiger Prozess ist, bei dem unterschiedlichste Faktoren in die Überlegungen für den persönlich optimalen Wohnort hineinspielen. Stimmt das Gesamtbild eines Standortes, so scheint die räumliche Festlegung auf einen bestimmten Stadtteil nicht mehr ganz so entscheidend zu sein. Es ist zu vermuten, dass einige der Befragten mit den vorgegebenen Kategorien keinen für sich zutreffenden Grund gefunden haben und deshalb auf die unspezifische Nennung „Zufall“ ausgewichen sind.

3.1 Familienrelevante Stadtteilinfrastruktur

- o Die Betreuungsangebote für Kinder unter 3 Jahre werden im statistischen Bezirk 77, Handorf, mit 2,9 bewertet und liegen damit in einem durchaus befriedigenden Bereich. In den Münsteraner Stadtteilen insgesamt reicht die Zufriedenheit von 2,4 bis 3,3 (Außenstadtteile durchschnittlich 2,8; Münster gesamt Durchschnittswert 2,8).
- o Eine gute Bewertung entfällt auf die Betreuungsangebote für Kinder zwischen 3 Jahren und dem Schuleintritt mit 2,3 im Mittelwert. Die Zufriedenheit ist in diesem Teilsegment der Betreuung über alle Stadtteile hinweg gut (Außenstadtteile 2,2; Münster gesamt 2,2)
- o Die Bewertung des Grundschulangebotes in angemessener Entfernung zur Wohnung fällt mit 1,8 im Mittelwert für den Stadtteil Handorf sehr positiv aus; auch auf der Ebene der anderen Stadtteile / statistischen Bezirke sind diesbezüglich durchgehend sehr gute bis gute Werte mit einer Spanne von 1,6 bis 2,1 (Außenstadtteile 1,8; Münster gesamt 1,8) erzielt worden.
- o Die Zufriedenheit mit dem Angebot an weiterführenden Schulen liegt mit 2,8 im Mittelfeld der Bewertung. Das bischöfliche Gymnasium Handorf gehört zum Statistischen Bezirk 76, wird jedoch von der Bevölkerung als zu Handorf gehörend wahrgenommen. Im Geltungsbereich des Stadtteilrahmenplans Handorf, Sudmühle, Mariendorf befindet sich keine weitere weiterführende Schule. Die Spanne für die einzelnen Stadtteile reicht von 1,7 als „Bestnote“ bis 3,5 als schlechtester Bewertung (Außenstadtteile 2,4; Münster gesamt 2,2). Die Wertung ist zum einen abhängig vom Vorhandensein der Einrichtung im Stadtteil, doch auch in Stadtteilen ohne weiterführende Schule sind noch deutliche Unterschiede in der Bewertung zu erkennen, was u.a. mit dem jeweilig zurückzulegenden Schulweg zur nächst erreichbaren weiterführenden Schule in Zusammenhang stehen kann.
- o Zu den Spielmöglichkeiten im Wohnumfeld äußern sich die Handorfer mit 2,2 im Mittelwert ausgesprochen zufrieden. Auf der Stadtteilebene insgesamt reicht die Spanne von 2,1 bis 2,7 (Außenstadtteile 2,3; Münster gesamt 2,3).
- o Die Bewertung der Freizeitangebote von Kommunen/Kirchen/Vereinen fällt mit einem Mittelwert von 2,2 ebenfalls gut aus; in den Stadtteilen reicht die Spanne von 2,0 bis 2,8 (Außenstadtteile 2,2; Münster gesamt 2,3).
- o Das Angebot an kommerziellen Freizeitangeboten wird mit durchschnittlich 3,3 bewertet, womit dies eine der schlechtesten Bewertungen in diesem Themenfeld für Handorf darstellt. Auf der Stadtteilebene insgesamt reicht die Spanne von 2,6 bis 3,8 (Außenstadtteile 3,0; Münster gesamt 2,9).

3.2 Kinderfreundlichkeit und Verkehrssicherheit

Bei der Abfrage der Kinderfreundlichkeit und der Verkehrssicherheit ihres Stadtteils wurden die Bürgerinnen und Bürger um eine allgemeine Einschätzung gebeten, d.h. dass die Begriffe „Kinderfreundlichkeit“ und „Verkehrssicherheit“ nicht näher definiert worden sind, sondern dem subjektiven Empfinden des bzw. der Einzelnen überlassen wurden. Die Bürgerumfrage hat insgesamt verdeutlicht, dass die Bewertung der Kinderfreundlichkeit des Stadtteils in enger inhaltlicher Verknüpfung mit der Ver-

kehrssicherheit im Stadtteil steht. Somit überlagert das Empfinden der Verkehrssicherheit oftmals alle anderen Bewertungsbereiche zur Kinder- und Familienfreundlichkeit.

Kinderfreundlichkeit: Die Kinderfreundlichkeit des Stadtteils wird mit 2,6 bewertet (Außenstadtteile 2,5; Münster gesamt 2,5), was eine gute bis zufriedenstellende Bewertung bedeutet. Die Bewertungen auf der Stadtteilebene insgesamt weisen eine Spanne von 2,3 bis 3,0 auf.

Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit im Stadtteil wird für Handorf mit durchschnittlich 3,3 bewertet und verdeutlicht, dass die Bürgerinnen und Bürger diesbezüglich weniger zufrieden sind. Zwischen den Stadtteilen gibt es eine deutliche Schwankungsbreite in der Zufriedenheit von 2,2 bis 3,8. (Außenstadtteile insg. 2,6; Münster gesamt 2,7)

Die Gesamtbewertung für den Bereich Kinder- und Familienfreundlichkeit liegt damit in Handorf - wie auch in Münster gesamt - in einem guten bis befriedigenden Bereich. Besonders positiv heben sich in Handorf die Bereiche „Grundschulangebot in angemessener Entfernung zur Wohnung“, „Spielmöglichkeiten im Wohnumfeld“ und „Freizeitangebote von Kommunen/Kirchen/Vereinen“ hervor. Diese Aussagen decken sich wiederum mit den Aussagen von Schlüsselpersonen, die insbesondere das Angebot der Kirchengemeinde für junge Eltern und Kinder positiv hervorheben.

Eine durchschnittliche bis nicht zufriedenstellende Einschätzung entfällt auf das „Angebot an weiterführenden Schulen“, das „Angebot an kommerziellen Freizeitangeboten“, die „Betreuungsangebote für Kinder unter 3 Jahre“ sowie die „Verkehrssicherheit im Stadtteil“.

4. Umzugsabsichten

Um Anhaltspunkte zu der Standortverbundenheit der Münsteraner und die Gründe für eine Wohnstandortentscheidung zu erhalten, wurden die Befragten gebeten, sich u. a. zu ihren Umzugsabsichten sowie zu der Relevanz bestimmter Kriterien für einen eventuellen Umzug zu äußern. Zu berücksichtigen ist bei der Interpretation zukunftsgerichteter Fragestellungen immer die eingeschränkte Verbindlichkeit der Antworten, worauf der Bericht auch ausdrücklich hinweist. Dargestellt werden deshalb Tendenzen.

Umgzugsabsichten in eine andere Wohnung: Befragt nach der Absicht, in eine andere Wohnung zu ziehen, antworten 59 % der Bürgerinnen und Bürger Handorfs, dass sie nicht umziehen wollen. 23 % werden voraussichtlich in 5 Jahren oder später umziehen, 19 % sind unentschlossen oder machen keine Angabe (Münster gesamt: 47 % wollen nicht umziehen, 32 % werden voraussichtlich in 5 Jahren oder später umziehen, 21 % sind unentschlossen oder machen keine Angabe).

Umgzugsrelevante Kriterien / Wohnstandortwahl: Bei einem eventuellen Umzug sind für die grundsätzlich umzugsbereiten Handorfer die maßgeblichen Kriterien bei der Wohnstandortwahl die „Nähe zu guten Einkaufsmöglichkeiten“ (32 % ausschlaggebend und wichtig), eine „gute Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz“ und „gute Verbindungen mit dem ÖPNV“ (27 % ausschlaggebend und wichtig) sowie das „Angebot an medizinischer Versorgung“ (25 % ausschlaggebend und wichtig).

5. Wohnen im Alter („55Plus“)

Der Anteil älterer Menschen wird in den nächsten Jahren auch in Münster deutlich zunehmen und damit auch ihre Bedeutung auf dem Wohnungsmarkt. Dies trifft in weit überdurchschnittlichem Maße auch auf die Handorfer Bevölkerung zu. Zur Begründung der Ansprüche älterer Bürgerinnen und Bürger an ihre Wohnsituation, wurde u. a. nach der Wichtigkeit bestimmter Kriterien für die Wohnsituation im Alter gefragt.

Kriterien für die Wohnsituation: Da sich im Antwortverhalten auf diesen gesamten Themenkomplex kaum aussagekräftige Unterschiede auf der Stadtteilebene ausmachen lassen und die Nennungen auf kleinräumiger Ebene für die Altersgruppe ab 55 Jahre zum Teil zu gering sind, lässt sich an dieser Stelle kein „Handorf-spezifisches“ Ergebnis formulieren. Eine wesentliche allgemeingültige Aussage für die Wohnwünsche der Altersgruppe „55PLUS“ in „Münster gesamt“ ist jedoch, dass für die Wohnsituation im Alter deutlich der Wunsch nach selbstständigem Wohnen in vertrauter Umgebung zum Ausdruck kommt. Einer guten fußläufig erreichbaren Infrastruktur wird dabei eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Abb.: Handorf im Stadtteilvergleich – Bewertungen der Bürgerinnen und Bürger in der Übersicht (Mittelwert)

	Handorf	Außenstadtteile gesamt	Spanne zwi- schen Stadt- teilen	Münster gesamt
Wohnzufriedenheit m. Wohngegend	1,9	2,1	1,6 bis 2,8	1,9
Wohnzufriedenheit m. Wohnung	1,7	1,7	1,5 bis 2,1	1,8
Betreuungsangebote für Kinder unter 3 Jahre	2,9	2,8	2,4 bis 3,3	2,8
Betreuungsangebote für Kinder zwischen 3 Jah- ren und dem Schuleintritt	2,3	2,2	2,0 bis 2,4	2,2
Bewertung des Grund- schulangebotes in an- gemessener Entfernung zur Wohnung	1,8	1,8	1,6 bis 2,1	1,8
Angebot an weiterfüh- renden Schulen	2,8	2,4	1,7 bis 3,5	2,2
Spielmöglichkeiten im Wohnumfeld	2,2	2,3	2,1 bis 2,7	2,3
Freizeitangebote von Komm- nen/Kirchen/Vereinen	2,2	2,2	2,0 bis 2,8	2,3
Angebot an kommerziel- len Freizeitangeboten	3,3	3,0	2,6 bis 3,8	2,9
Kinderfreundlichkeit des Stadtteils	2,6	2,5	2,3 bis 3,0	2,5
Verkehrssicherheit im Stadtteil	3,3	2,6	2,2 bis 3,8	2,7

(1) = „sehr zufrieden“ / „sehr gut“ / „sehr wichtig“, (2) = „zufrieden“ / „gut“ / „wich-
tig“ über (3) = „teils/teils“, (4) = „nicht zufrieden“ / „schlecht“ / nicht wichtig“
bis hin zu (5) = „völlig unzufrieden“ / „sehr schlecht“ / „völlig unwichtig“

Fazit aus der Stadtregionalen Bürgerumfrage

Die Einschätzungen der Bürgerinnen und Bürger bilden eine wichtige informatorische Grundlage für viele Planungen, weshalb Bürgerumfragen zu einer „festen Größe“ in Münsters Kommunalplanung geworden sind. Diese Umfrage zum Wohnen rundet die im Prozess der Stadtteilrahmenplanung im Folgenden dargestellten Einschätzungen

und Bewertungen - z. B. durch die Bezirksvertretung und befragte Schlüsselpersonen ab und untermauert im Wesentlichen die hier gewonnenen Erkenntnisse.

Die benannten Hauptkritikpunkte an Wohnumfeld und Lage sind „mangelhafte Einkaufsmöglichkeiten“ und „zu hoher Verkehrslärm“. In Bezug auf den Kritikpunkt „mangelhafte Einkaufsmöglichkeiten“ ist darauf hinzuweisen, dass sich die Versorgungsmöglichkeiten durch die Ansiedlung eines Discounters in Handorf-Dorbaum mittlerweile schon verbessert haben. Die Umfrageergebnisse in Handorf belegen einmal mehr, dass eine zentrenorientierte Infrastrukturentwicklung (z. B. kurze Wege) sowohl von hoher Bedeutung für die aktuelle Zufriedenheit ist als auch von Umzugsbereiten als relevanter Entscheidungsfaktor eingestuft wird.

Die Verkehrssituation, insbesondere der Verkehrslärm und die mangelnde Verkehrssicherheit, kristallisiert sich auch in der Bürgerumfrage als Hauptproblembereich heraus.

Die Gesamtbewertung für den Bereich Kinder- und Familienfreundlichkeit liegt in Handorf in einem guten bis befriedigenden Bereich, was auch der Einschätzung durch befragte Schlüsselpersonen entspricht. Neben dieser positiven Grundeinschätzung stellt sich aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger das Angebot an kommerziellen Freizeitangeboten sowie die Betreuungsangebote für Kinder unter 3 Jahre als nur durchschnittlich bis nicht zufriedenstellend dar. Mit dem Kindertagesstättenausbauprogramm für unter 3-Jährige sowie dem Kinder- und Jugendförderplan sind bereits Angebotsverbesserungen eingeleitet worden, die die Untersuchung aufgrund des Erhebungsdatums im Jahr 2006 noch nicht umfassend berücksichtigen konnte. So hat sich nach Inbetriebnahme der Kombi-Einrichtungen für Kinder und Jugendliche in Handorf - Dorbaum die Kinder- und Familienfreundlichkeit weiter verbessert.

4. Stadtteilmarketingprozess

Im Frühjahr 2007 hat der Marketingbeirat Münster-Ost sein Konzept „Grün & Blau – Natürlich Münsters Osten erleben“ bei dem Förderwettbewerb „Stadtteilmarketing“ der Stadt Münster erfolgreich vorgestellt.

Der in diesem Zusammenhang gegründete Bürgerverein hat sich zum Ziel gesetzt, den naturnahen Raum im Stadtbezirk Ost für viele Zielgruppen weiter zu erschließen und dabei seine Natürlichkeit zu bewahren. Der Schwerpunkt liegt auf der Stärkung des bereits vorhandenen touristischen Profils der naturnahen Landschaft im Stadtbezirk Ost.

Der Bürgerverein wird getragen durch viele Vertreter wichtiger Einrichtungen und Institutionen sowie engagierter Bürgerinnen und Bürger

Mit einer Potenzialanalyse soll geklärt werden, welche Möglichkeiten der „grüne Osten“ über das Bestehende hinaus z. B. für die Gastronomie, die Tourismusbranche oder die Pferdebetriebe bietet. Karten, Broschüren, Einkaufsführer, Erlebnisplaner (z. B. mit kunsthistorischen Hinweisen), aber auch durch die Internetplattform Münster Ost und mehrere Informationspunkte soll das Vorhaben des Bürgervereins nachhaltig gesichert werden.

Insofern sind positive Synergieeffekte der Zielsetzungen der örtlichen Politik, des Verwaltungshandels und des bürgerschaftlichen Engagements zu erwarten, um mit vereinten Kräften die jetzigen Chancen für die Ortsteile Handorf, Sudmühle und Mariendorf zu nutzen.

5. Befragung der Schlüsselpersonen

Allgemeines Ergebnis der Befragung

Die Auswertung der im Jahr 2006 durchgeführten Gespräche mit Personen, die eine zentrale Rolle in dem Stadtteil innehaben oder in besonderem Kontakt zur Stadtteilbevölkerung stehen - sog. „Schlüsselpersonen“ - in Bezug auf Identifikation und Image ihrer jeweiligen Ortsteile ergab eine allgemein hohe Identität mit dem zugehörigen Wohnstandort. Das Image Handorfs als „Dorf der großen Kaffeekannen“ hat sich gewandelt in ein Dorf mit hoher Wohnqualität.

Das „Wohnen im Grünen“, in überschaubaren Strukturen umgeben von Erholungslandschaft und doch in guter Erreichbarkeit der Innenstadt Münsters, wird durchgehend als positiv bewertet. Das allgemein gute Image der Ortsteile beruht auf dieser Wohnumfeldqualität in Zusammenhang mit dem hohen Anteil an Einfamilienhäusern auf großen Grundstücken. Dies zeigen auch die neuen Wohnbauprojekte (z. B. Haus Pröbsting / Projekt „Wohnen an der Werse“). Positiv hervorgehoben wird der Zusammenhalt der Wohnbevölkerung, bedingt durch die Aktivitäten einzelner Nachbarschaften, zahlreicher Vereine und Interessensgemeinschaften, der sozialen Einrichtungen sowie der Kirchengemeinden (kath. St. Petronilla und Dyckburg, evang. Gemeinde Handorf). Dennoch bezeichnen einige Schlüsselpersonen Handorf als „Schlafsiedlung“.

Es wird erwartet, dass das vorhandene Imagegefälle vom Kern Handorfs nach Dorbaum durch die neuen Wohngebiete Nevingrott und Drei Eichen ausgeglichen wird. Es wird begrüßt, dass Handorf und Dorbaum zusammen wachsen und an der Naht ein Kindergarten, ein Jugendtreff und der lang erhoffte Discounter entstehen. (Hinweis: Der Discounter hat im Dezember 2007 eröffnet.) In dem Jugendtreff wollen die katholische und die evangelische Kirche, das Vinzenzwerk und der Sportverein TSV Handorf Engagement zeigen.

Konsens bestand bei den Schlüsselpersonen darüber, dass trotz fortschreitender baulicher Veränderungen – besonders im Zentrum von Handorf – der bisher erhaltene „dörfliche Charakter“ in den Ortsteilen bewahrt werden soll.

Verkehr

Individualverkehr / Schwerlastverkehr

Befragt nach den Schwächen in den Stadtteilen nennen alle Schlüsselpersonen an erster Stelle den Durchgangsverkehr auf der Handorfer Straße sowie auf der Sudmühlenstraße und hier vornehmlich den Schwerlastverkehr zwischen Warendorfer Straße und Schifffahrter Damm.

Belastungen werden hier durch die Emissionen Lärm, Abgase, Erschütterungen gesehen. Das hohe Verkehrsaufkommen im Zentrum Handorfs bedeutet eine Gefahr für Fußgänger, Kinder, Senioren, Menschen mit Behinderungen, da der Straßenraum eng und der Bürgersteig schmal, sowie eine Aufstellfläche am Zebrastreifen sehr klein ist.

Der geplante Bau der B 481n wird insgesamt positiv gewertet, weil durch ihre Realisierung Sudmühle, Mariendorf und das Ortszentrum von Handorf vom Schwerlastverkehr und überörtlichem Durchgangsverkehr entlastet werden. Eine Neugestaltung der Handorfer Straße zur Steigerung der Attraktivität würde möglich. Für die befragten Schlüsselpersonen ist es nachvollziehbar, dass erst nach der Inbetriebnahme der B 481n eine Neugestaltung möglich wird.

In Mariendorf wird jedoch mit einer zusätzlichen Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase durch den Bau der Umgehungsstraße gerechnet. Zudem empfinden die befragten Schlüsselpersonen aus Mariendorf die Trasse der Umgehungsstraße als eine „Durchschneidung“ ihres Ortsteils. Unabhängig von der B 481n wünscht sich die Interessengemeinschaft Mariendorf eine Verkehrsberuhigung der Mariendorfer Straße. Die Interessengemeinschaft und die Seniorenbewegung zeigen bürgerschaftliches Engagement und bieten Eigenleistungen an.

Zur Entlastung der Handorfer Straße und der Dorbaumstraße wird die Verlängerung der Hobbeltstraße, u. a. zur Erschließung der Baugebiete „Willingrott“ und „Am Kerkamp“ sowie des Neubaugebietes „Drei Eichen“, von den befragten Personen begrüßt.

Seit der Realisierung der Senioreneinrichtung an der Handorfer Straße besteht auf dieser eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30, welches - aus Sicht der Schlüsselpersonen - durch Geschwindigkeitskontrollen unterstützt werden sollte.

Das Problem der Geschwindigkeitsüberschreitungen wird auch für die Lützowstraße geäußert. Für die Straße Willingrott werden Bodenschwellen als Abhilfe vorgeschlagen.

Auf der Dyckburgstraße wird zwischen Kirche und Sportanlage eine Fußgänger-Ampelanlage gewünscht.

Bahnübergänge an der Sudmühlenstraße und der Mariendorfer Straße

Als Negativpunkte werden die als häufig empfundenen Rückstaus vor den Bahnübergängen an der Mariendorfer Straße und der Sudmühlenstraße sowie der schlechte bauliche Zustand der Bahnübergänge genannt. Beide Aspekte verursachen Beeinträchtigungen.

Gegen die Lärmemissionen, die durch vorbeifahrende Züge verursacht werden, erwarten die Anwohner entlang der Strecke verstärkte Lärmschutzmaßnahmen von der Deutschen Bahn AG.

In Sudmühle wird zudem bemängelt, dass die Dyckburgstraße und die Straße „Havichhorster Mühle“ als Schleichweg zur Umgehung des (häufig geschlossenen) Bahnübergangs genutzt würden.

Eine Überführung der stark frequentierten Bahnlinie im Sinne der im wirksamen FNP dargestellten K 7n zwischen Mariendorf und Sudmühle wird als notwendig erachtet. Eine plangleiche Querung der Bahnübergänge in Sudmühle und Mariendorf für Fußgänger und Radfahrer sollte nach Meinung der Schlüsselpersonen auch nach Realisierung der K 7n beibehalten werden.

Radverkehr

Das Radwegenetz weist verschiedene Routen aus, ist beschildert und im Radwegeführer der Stadt Münster dargestellt.

Die Handorfer Straße hat in der engen Ortsdurchfahrt keine Radwege. Dieser Abschnitt sei für den Fahrradverkehr durch die hohe Verkehrsbelastung unzumutbar.

Parkplätze / ruhender Verkehr

Ein Großteil der befragten Schlüsselpersonen fordert, die öffentlichen Stellplätze auf dem Hugo-Pottebaum-Platz und an der Handorfer Straße zu erhalten, sie seien für Kunden der Geschäfte an der Handorfer Straße zwingend erforderlich.

Mit einer Begrenzung der Parkzeitdauer mittels Parkscheibe könne die Nutzung der Stellplätze als „privater“ Parkplatz reduziert werden und damit potenziellen Kunden zur Verfügung stehen.

Ein gut ausgeschilderter öffentlicher Parkplatz in zentraler Lage von Handorf müsse auch für Tagesausflügler zur Verfügung stehen (siehe auch Punkt 5, Tourismus).

Neue Wohngebiete / Ansiedlung junger Familien

Dem Neubaugebiet „Drei Eichen“ mit ca. 250 Wohneinheiten stehen die befragten Schlüsselpersonen durchweg positiv gegenüber. Das bestehende Infrastrukturangebot für junge Familien, Kinder und jüngere Jugendliche wird als ausreichend bis gut eingestuft. Die Ausweisung neuer Wohngebiete für diese Altersgruppen wird – zur langfristigen Auslastung des bestehenden Angebots – als notwendig angesehen.

Besonders das bestehende Angebot der Kirchengemeinden für junge Eltern und für Kleinkinder wird gelobt.

Das Angebot für ältere Jugendliche – derzeit als nicht ausreichend bewertet – wird sich durch die Schaffung der Jugendeinrichtung im Baugebiet „Drei Eichen“ verbessern. Außerdem sei das Projekt „Netzwerk“ – eine Kooperation von Jugendamt, Kirchengemeinden und Vinzenzwerk unter Einbeziehung der Sportvereine – im Ortsteil Dorbaum im Aufbau, das auf Dauer dem gesamten Stadtteil dienen soll.

Das Entstehen eines Baugebietes für Einfamilienhäuser auf dem Gelände der ehemaligen Baumschule Beaufaÿs in Sudmühle wird von der Wohnbevölkerung dieses Ortsteils begrüßt.

Weitere Bauflächen im Bereich zwischen Sudmühle und Mariendorf werden von den befragten Personen beider Ortsteile gewünscht. Die Aussage der Bezirksregierung, dass diese Ortsteile als Splittersiedlung keine weitere, größere Siedlungsentwicklung erfahren sollen, wird dementsprechend nicht geteilt.

Gewerbe- und Industriegebiete / Arbeitsplätze

Die befragten Schlüsselpersonen aus Handorf sind mit dem Angebot, der Erreichbarkeit und der städtebaulichen Gestaltung des Gewerbegebietes Gildenstraße zufrieden. Der Anspruch, Arbeitsplätze in der Nähe des Wohnstandortes vorzufinden und nutzen zu können, besteht bei den Befragten nicht.

Zu den Gewerbe- und Industriegebieten Schifffahrter Damm, Hessenweg und United Mills wurden keine Angaben gemacht.

Ortsmitte Handorf / Petronillaplatz / Hugo-Pottebaum-Platz

Der Durchgangsverkehr - hier insbesondere der Schwerlastverkehr - wird von den befragten Schlüsselpersonen als das gravierende Problem, bezogen auf die Ortsmitte Handorf, genannt. Die Verkehrsbelastung sei mit dafür verantwortlich, dass bisher die Kaufkraft der umgebenden Wohnbevölkerung nur unzureichend gebunden werden konnte.

Eine notwendige Entlastung bringt nach Meinung einiger Schlüsselpersonen der Ausbau / Weiterbau der Hobbeltstraße und die Realisierung der Umgehungsstraße B 481n. Nach deren Inbetriebnahme werden wirkungsvolle verkehrsberuhigende und gestalterische Maßnahmen auf der Handorfer Straße erwartet.

Mit der baulichen Entwicklung im Ortszentrum ist der Großteil der befragten Schlüsselpersonen nicht einverstanden. Der Verlust des dörflichen Charakters, in den siebziger Jahren durch die Beschlüsse zu den Bebauungsplänen Handorf 3 (1971, letzte Änderung 1992) und B-Plan Nr. 205 (1977, letzte Änderung 1988) eingeleitet, wird bedauert. Das exklusive Wohnbauprojekt „Wohnen an der Werse“ wird differenziert gesehen. Manche loben die gehobene Architektur, andere hätten gern die alte Situation zurück. Das Wohnprojekt beeinträchtigt die platz prägende Rolle der Kirche St. Petronilla. Einig waren sich die befragten Personen in ihrem Bedauern, dass der dorfseitige Zugang zur Werse verbaut sei und somit dieses Gebäude die Werse als prägendes Element des Wersedorfes in ihrer Erlebbarkeit erheblich schwächen würde.

Mehr Sensibilität im Umgang mit der städtebaulichen Situation wird zukünftig bei baulichen Veränderungen im Ortskern (inklusive des Tankstellen-Grundstücks) gefordert.

Die Frage, welche Rechts- und Planungsmittel zur Verhinderung weiterer unerwünschter Veränderungen zur Verfügung stehen, wurde wiederholt gestellt.

Die großzügigen Festsetzungen bezüglich des Maßes der baulichen Nutzung und der überbaubaren Flächen des rechtskräftigen Bebauungsplans Handorf 3 und 205 werden negativ beurteilt.

Für die Nutzung und Gestaltung der beiden Plätze, Petronillaplatz und Hugo-Pottebaum-Platz, sollte der Mittelpunktcharakter als Dorfplatz unterstrichen werden. Dazu wurden sehr engagierte Vorschläge gemacht: z. B. Sitzen und Verweilen ohne Verzehrzwang, Außengastronomie, Eiscafé, Bäume, Brunnen, Kommunikationsforum, Boule-Bahn, Kunst-Events, Martinsspiel und Lambertusfest, Band-Auftritte, Openair-Kino, Eislaufbahn im Winter, Meditationsplatz, Antrittsplatz für die Schützenvereine, Flohmärkte, ein paar Spielgeräte, Festzelt, Maibaum. Der Platz müsse überschaubarer werden, die Pergola wird in Frage gestellt.

Die Handorfer Straße und die beiden Plätze sollten auf jeden Fall städtebaulich und funktional verknüpft werden. Dafür wird vorgeschlagen, die Nutzung der Fläche zwischen dem Hotel „Deutscher Vater“ und der Sparkasse für Außengastronomie durch evtl. Neuregelung des ruhenden und fahrenden Verkehrs zu ermöglichen. Der Wochenmarkt am Dienstag und auch der „Handorfer-Herbst“ sollten erhalten bleiben.

Tourismus

Die befragten Schlüsselpersonen hoben positiv hervor, dass der östliche Stadtbezirk von reizvoller Landschaft mit hoher Freizeit- und Erholungsqualität geprägt sei. Ziele bzw. Etappenpunkte wie der Boniburg-Park, die barocke Dyckburgkirche, die verschiedenen Gastronomiebetriebe mit teilweise attraktiver Außengastronomie, die historische Fliehbürg Haskenau in Dorbaum, machten den östlichen Stadtbezirk weit über die Stadtgrenzen hinaus zu einem beliebten Ausflugsziel. Das weitverzweigte Netz der Wander- und Fahrradwege wird gut genutzt. Verbesserungen auf einigen Streckenabschnitten seien wünschenswert, so dass es entsprechend vermarktet werden könne, ergänzt durch Angebote wie z.B. Walking-Veranstaltungen, Crossläufe und Fahrrad-Sternfahrten.

Der Umbau des Hugo-Pottebaum-Platzes und des Petronillaplatzes werden in diesem Zusammenhang genannt, um die Anziehungskraft Handorfs zu steigern. Ein Platz zum Verweilen und ein Cafe wurden von mehreren Schlüsselpersonen zur Belebung der beiden Plätze gewünscht.

Die Werse wird als attraktiver Anziehungspunkt gesehen. Ein neuer Bootsanleger als Ersatz für die Anlegemöglichkeit auf dem Grundstück der ehemaligen Gaststätte Vennemann mit entsprechendem Ambiente für Rast und Boottransport (Parkplatz, Tisch und Bänke, Müllentsorgung) wird gewünscht. Jedoch wird auch darauf hingewiesen den Bootstourismus nur „sanft“ zu fördern.

Der „Handorfer Herbst“ gilt als attraktive Veranstaltung, die Gäste aus dem Umland Münsters anziehe.

Die Einrichtungen für Pferdesport und Pferdezucht, das „Westfälisches Pferdestammbuch“ und die Reit- und Fahrschule „Haus Havichhorst“, wirken als zentrale Magneten für den im Münsterland ohnehin stark präsenten Pferdesport. Sie werden als bedeutende touristische Angebote gesehen. So nutzen Gäste dieser beiden Pferdezentren auch die Gastronomie und die Hotels in der Nähe der Einrichtungen.

Die Dichte der qualitativ hochwertigen gastronomischen Einrichtungen im Stadtbezirk Ost ergänzt den Erholungs- und Freizeitwert der westfälischen Parklandschaft nach Aussage der befragten Personen. Übernachtungsgäste aus ganz NRW nutzen dieses Angebot aus Erholung in der Natur in Kombination mit der Nähe zur historischen Altstadt von Münster.

Weiterer Bedarf bestehe an preisgünstigen Gaststätten mit Außengastronomie für Tagesausflügler.

Durch die zunehmende Mobilität der Erholungssuchenden (Qualität der Fahrräder, Wegezustand, Beschilderung und Kartengrundlagen) sei eine erhebliche Konkurrenz

zwischen den in den Ortslagen liegenden Gaststätten und der in den letzten Jahren wachsenden Zahl der Bauerngasthöfe im weiteren Umfeld zu beobachten.

Kaufkraftabwanderung

Die Befragung der Schlüsselpersonen hat bestätigt, dass in den letzten Jahren verschiedene kleine Geschäfte geschlossen wurden. Für den täglichen Bedarf stehe ein hinreichendes Angebot zur Verfügung. Großeinkäufe würden jedoch in Münster oder Telgte getätigt. Von der Ansiedlung eines Discounters im Plangebiet „Drei Eichen“ erhofften sich die Schlüsselpersonen, dass sich dieses Kaufverhalten ändern würde. (Hinweis: Im Dezember 2007 ist die Ansiedlung eines Discounters in Dorbaum erfolgt, das neue Angebot wird rege wahrgenommen.)

Bäder

Die befragten Schlüsselpersonen bedauern die Schließung des Freibades in Handorf. Besonders für die Kinder- und Jugendarbeit und die Vereine wird diese Maßnahme als erheblicher Nachteil gesehen. Einige Schlüsselpersonen bezeichnen ihre Einstellung zur Freibadschließung selbst als „resignierte Akzeptanz“.

Ein engagierter Verein gründete sich, das Hallenbad so lange zu erhalten bis ein möglicher Reparaturstau es nicht mehr finanzierbar machen wird. Am 26.05.2008 wurde seitens des Rates der Stadt Münster bestätigt, dass das Hallenbad durch den Verein weitergeführt werden kann.

Weitere Anregungen und Ideen der Schlüsselpersonen

Eine Kinderarztpraxis wird in Handorf gewünscht. Die Ärztekammer vergibt nach spezieller Schlüsselberechnung Lizenzen für Praxen. Die Fallzahlen für das Einzugsgebiet Handorf sind jedoch zu gering.

Die Grundschulen könnten zusammengelegt werden.

Der Friedhof zwischen Krüsbreede und Ludwig-Wolker-Straße würde in ungefähr 7 Jahren nicht mehr ausreichen. Der Friedhof Lauheide wird von einigen älteren Menschen als sehr weit empfunden.

Der Überalterung Handorfs würde durch die Ausweisung neuer Baugebiete entgegen gewirkt. Trotzdem wachse die Zahl der alten Menschen, die überwiegend in Einfamilienhäusern leben. Es könnten in Eigeninitiative altengerechte Strukturen geschaffen werden, die Alten-Wohngemeinschaften und ambulante Pflege im eigenen Heim ermöglichen.

6. Fazit aus der Bestandserhebung

Die Bestandserhebung im Geltungsbereich des Stadtteilrahmenplans hat im Wesentlichen ergeben, dass die Ortsteile Handorf, Sudmühle, Mariendorf als Wohnstandorte positiv bewertet werden. Besonders die Aspekte des „Wohnen im Grünen“ und des hohen Freizeitwertes tragen zu diesem positiven Ergebnis entscheidend bei.

Die Verkehrsbelastung auf der Handorfer Straße und der schlechte Ausbauzustand der Bahnübergänge auf der Mariendorfer- und der Sudmühlenstraße sind die am häufigsten genannten Negativfaktoren.

Mängel weisen auch die Ortsmitte in Handorf, insbesondere die Platzgestaltung auf dem Petronillaplatz und dem Hugo - Pottebaum - Platz, sowie das Geschäftsangebot und das Angebot an stadtteilorientiertem Gewerbe auf.

Die Berücksichtigung des demografischen Wandels in der Entwicklung der Stadtteile wird als eines der herausragenden Themen der kommenden Jahre gesehen. Das Abwandern junger Familien in die Umlandgemeinden soll durch Schaffung attraktiver Wohnungsangebote im Stadtgebiet von Münster verhindert werden, Berufseinsteiger in Münster zu halten und alten Menschen ein adäquates Umfeld zu bieten, sind weitere Ziele, die auch bei den Ortsteilentwicklungen von Handorf, Sudmühle und Mariendorf zukünftig im Vordergrund stehen sollten.

Die bereits im Räumlichen Entwicklungskonzept 2004 formulierten, der Überalterungstendenz gegensteuernden Entwicklungsziele haben weiterhin Gültigkeit und müssen fortgeschrieben werden.

Handlungsfelder

Im **Teil A** des folgenden Kapitels „Handlungsfelder“ werden die laufenden, die bereits geplanten und auch zukünftige Entwicklungsmaßnahmen im Geltungsbereich des Stadtteilrahmenplans Handorf, Sudmühle, Mariendorf aufgeführt. In diesem Teil finden sich somit auch die Maßnahmen, deren Realisierung erst mittel- und langfristig vorgesehen ist, bzw. möglich wird.

Im **Teil B** dieses Kapitels folgen dann die Maßnahmen, von deren Realisierung die Verwaltung aus ihrer fachlichen Sicht mit Begründung abrät.

Im **Teil C** werden Vorschläge zur Priorisierung der kurzfristig durchzuführenden Maßnahmen von Seiten der Verwaltung gemacht.

Teil A – geplante Maßnahmen

1. Neue Wohngebiete

Eine Maßnahme zur Gegensteuerung der fortschreitenden Überalterung in Handorf ist die Realisierung des Baugebiets „Drei Eichen“ in Handorf-Dorbaum mit ca. 250 Wohneinheiten und des Baugebiets südlich der Dyckburgstraße in Sudmühle (ehemals Baumschule Beaufäys) mit ca. 25 Wohneinheiten. Die Auslastung der von den Schlüsselpersonen als positiv eingestuften Infrastrukturausstattung ist somit für die kommenden Jahre gewährleistet.

1.1 Neubaugebiet Drei Eichen

Der Bebauungsplan für das Neubaugebiet „Drei Eichen“ ist seit dem 17.11.2006 rechtsverbindlich und die Erschließungsarbeiten sind in Teilbereichen inzwischen abgeschlossen, eine Großzahl von Wohnhäusern errichtet und die Bewohner eingezogen.

Die Fertigstellung des Bauabschnittes „Eichenbusch“ westlich der Lützwowstraße wird von der Vermarktung der vorangehenden Bauabschnitte abhängig gemacht.

1.2 Neubaugebiet Dyckburgstraße

Das Bebauungsplanverfahren zur Errichtung von Wohnbebauung auf dem Gelände der ehemaligen Baumschule Beaufäys an der Dyckburgstraße hat begonnen. Die Rechtskraft für diesen Plan wird zum ersten Quartal 2009 erwartet.

1.3 Neubaubiet Lammerbach

Im „Räumlichen Entwicklungskonzept Ost“ aus dem Jahr 2004 wird das Gebiet nördlich und südlich des Lammerbaches in Handorf als Option für eine weitere, längerfristige Siedlungsentwicklung gesehen. Die Größe dieses Gebietes beträgt ca. 8 ha und schließt bereits den Flächenbedarf für ein Regenrückhaltebecken mit ein. Bei der weiteren planerischen Entwicklung dieses potenziellen neuen Wohnstandortes ist

allerdings zu beachten, dass der Landschaftsraum beidseitig des Lammerbaches wichtige Vernetzungsfunktionen für Flora und Fauna hat. Deshalb sollte ein Ost-West-Verbindungskorridor in ausreichender Breite (beidseitig des Baches mit insgesamt mind. 30 m) als Freiraum erhalten bleiben.

Am 18.09.2006 hat der Regionalrat bei der Bezirksregierung Münster die Bezirksplanungsbehörde mit der Erarbeitung eines Entwurfes für die Fortschreibung des Regionalplans (früher Gebietsentwicklungsplan) für den Teilabschnitt „Münsterland“ beauftragt und gleichzeitig die Kommunen des Münsterlandes aufgefordert, an den Vorbereitungen und der Fortschreibung des neuen Regionalplanes mitzuwirken.

Im Rahmen dieser Fortschreibung des Regionalplanes „Münsterland“ wird die Verwaltung nach heutigem Stand vorschlagen, die potenziellen Siedlungserweiterungsflächen für Handorf im neuen Regionalplan darzustellen, um anschließend die erforderlichen weiteren bauleitplanerischen Schritte, d. h. die Änderung des FNP und die Aufstellung eines Bebauungsplanes, vornehmen zu können.

Die geplanten, ca. 60 weiteren Kleingärten, für die lt. „Leitplan Kleingärten der Grünordnung Münster“ ein Bedarf in Handorf besteht und die derzeit noch auf diesen potenziellen Siedlungserweiterungsbereichen vorgesehen sind, könnten nach Aussage der Fachverwaltung auch östlich der Tennisanlage an der Hobbeltstraße – wie im „Räumlichen Entwicklungskonzept Ost“ aus dem Jahr 2004 dargestellt – realisiert werden.

1.4 Baugebiet Willingrott / Am Kerkamp

Eine weitere potenzielle Wohnbaufläche könnte im Bereich westlich der Lützwowstraße auf der Höhe des Baugebietes „Willingrott / Am Kerkamp“ im Ortsteil Dorbaum entwickelt werden. Auch hierfür müsste zunächst eine entsprechende Darstellung im fortzuschreibenden Regionalplan „Münsterland“ erfolgen.

In Bezug auf diese potenzielle Wohnbaufläche wird von der Unteren Wasserbehörde auf das bestehende Wasserschutzgebiet und den Belang der öffentlichen Trinkwasserversorgung hingewiesen. Hinsichtlich der Eignung dieses Bereiches für eine weitere Wohnsiedlungsentwicklung in Dorbaum ist zu gegebener Zeit im Rahmen einer umfassenden Abwägung zu entscheiden.

1.5 Wohnbauentwicklung in den Ortsteilen Sudmühle und Mariendorf

Das im Zusammenhang mit der letzten Fortschreibung des FNP der Stadt Münster erarbeitete und auch der Bevölkerung vor Ort präsentierte „Räumliche Entwicklungskonzept Ost für den Bereich Handorf, Dorbaum, Sudmühle, Mariendorf“ aus dem Jahre 2004 stellte in Sudmühle, südlich der Sudmühlenstraße / nördlich der Bahntrasse, und in Mariendorf, nördlich der Mariendorfer Straße, ggf. weitere potenzielle Wohnbauflächen nachrichtlich dar.

Die im Rahmen des Verfahrens zur Fortschreibung des FNP geplanten Erweiterungen der Ortsteile Sudmühle und Mariendorf wurden von der Bezirksregierung Münster jedoch von der Genehmigung des fortgeschriebenen FNP ausgenommen. Die anschließende Klage der Stadt Münster gegen die Nichtgenehmigung dieser neuen Wohnbauflächen in den Ortsteilen Sudmühle und Mariendorf wurde durch das Verwaltungsgericht Münster am 25.09.2006 abgewiesen.

1.6 Altengerechtes Wohnen

Der Wunsch älterer Menschen nach einer selbstständigen Lebensführung in altengerechten und barrierefreien Wohnräumen ist bei der weiteren Siedlungsentwicklung der Ortsteile Handorf, Sudmühle, Mariendorf verstärkt zu berücksichtigen. Es ist bereits bei Neubauvorhaben erkennbar, dass auf diese Bedürfnisse von den Wohnungsbaugesellschaften eingegangen wird.

Aktuell wird von der Stadt Münster eine Statistik zur Unterbringung hilfebedürftiger Menschen in stationären Pflegeeinrichtungen geführt, u. a. auch um auf die Folgenutzungen der frei werdenden Immobilien rückkoppeln zu können.

2. Gewerbe- und Industriegebiete

Eine vorausschauende Gewerbeflächenentwicklung ist sowohl für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der Gesamtstadt als auch für die lokale Angebots- und Nachfragesituation von großer Bedeutung. Die durch Flächenarrondierung geplanten Erweiterungen der bereits vorhandenen Gewerbegebiete, dargestellt im „Räumlichen Entwicklungskonzept Ost“ aus dem Jahr 2004, werden von der Wirtschaftsförderung Münster mitgetragen.

2.1 Gewerbe- und Industriegebiet Gildenstraße

Das Gewerbegebiet ist im westlichen Randbereich durch Dienstleistungsgebäude mit höherwertiger Architektur geprägt. Auch auf die Gestaltung der Grünflächen wurde in einigen Bereichen Wert gelegt. Parkmöglichkeiten sind in ausreichendem Maße auf den jeweiligen Grundstücken vorhanden. Kleinteilige Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe mit vereinzelt betriebszugehörigen Wohnhäusern prägen die Nutzungsstruktur.

Im wirksamen Flächennutzungsplan ist das Gewerbe- und Industriegebiet an der Gildenstraße entsprechend seinem Bestand mit einer Flächengröße von ca. 28 ha dargestellt.

Im östlichen Teil des Gewerbe- und Industriegebietes hat die Firma Compo ihren Hauptsitz deutschlandweit zusammengefasst und mittel- bis langfristig einen zusätzlichen Flächenbedarf angemeldet. Das „Räumliche Entwicklungskonzept Ost“ aus dem Jahr 2004 sieht deshalb eine Erweiterung des Gewerbe- bzw. Industriegebietes um knapp 14 ha in nordöstlicher Richtung vor.

Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Flächennutzungsplans (FNP) der Stadt Münster wurde mit der Bezirksregierung Münster im Grundsatz vorabgestimmt, dass eine Erweiterung des Gewerbe- u. Industriegebietes Gildenstraße nordöstlich angrenzend an die Betriebsflächen der Fa. COMPO bis zur Lützowstraße möglich ist, sofern die Fa. COMPO ihren Erweiterungsbedarf konkretisiert. Aufgrund der anstehenden Fortschreibung des Regionalplans besteht ein günstiger Zeitpunkt, einen konkreten Flächenbedarf für eine Standorterweiterung der Fa. COMPO in das Verfahren zur Fortschreibung des Regionalplans einzubringen.

Außerdem weist das Handlungsprogramm Gewerbeflächen für den Stadtbezirk Ost seit Jahren ein Defizit hinsichtlich der Kategorie „verfügbare stadtteilorientierte Gewerbeflächen“ auf. Im Zusammenhang mit der möglichen Erweiterung des Firmengeländes der Fa. COMPO könnten zusätzliche stadtteilbezogene Gewerbeflächen ausgewiesen werden.

Bei der Vorlage des „Räumlichen Entwicklungskonzeptes Münster-Ost für den Bereich Handorf / Sudmühle / Mariendorf / Gelmer“ im Juli 2004 hatte die Verwaltung im Zusammenhang mit einer möglichen Erweiterung des GE-/GI-Gebietes Gildenstraße auf folgende Aspekte hingewiesen, die nach wie vor Gültigkeit haben:

- Das Tiefbauamt weist im Hinblick auf die Erschließung zusätzlicher gewerblicher Bauflächen nördlich der Warendorfer Straße auf die sehr problematische Ableitung von Niederschlagswasser hin. Da keine ausreichend leistungsfähige natürliche Vorflut vorhanden ist, ist der Bau eines offenen Regenwasserleiters oder eines Regenwasserkanals bis zum Juffernbach erforderlich. Der Juffernbach verläuft in Teilstrecken verrohrt durch die Ortslage Handorf und ist durch die ungedrosselten Einleitungen aus dem südlichen Wohngebiet in Handorf hydraulisch bereits heute stark belastet. Die zusätzlichen Abflüsse aus der vorgesehenen nordöstlichen Gewerbeflächenerweiterung würden die Überflutungsgefahr für die Anlieger erhöhen. Neben Maßnahmen zur Regenwasserbehandlung der oberflächigen Abflüsse aus dem geplanten Gewerbegebiet werden deshalb zusätzliche bauliche Veränderungen entlang des Juffernbachs erforderlich, z.B. eine Entrohrung.
- Aus Gründen der Kostenoptimierung vor dem Hintergrund des o.g. Kostenaufwandes für die erforderliche Infrastruktur (Regenwasser-Ableitung) sollte ein neues Gewerbegebiet im Grundsatz daher mindestens eine Flächengröße von 10 ha oder mehr aufweisen.
- Die im Räumlichen Entwicklungskonzeptes Münster-Ost dargestellte Gewerbe-Erweiterungsfläche nördlich des Waldes umfasst eine Fläche von ca. 14 ha. Diese Größe des potenziellen Plangebiets gewährleistet die Wirtschaftlichkeit der hier notwendigen entwässerungstechnischen Erschließungsmaßnahmen (Schmutzwasserpumpwerk, Regenklärbecken, Regenrückhaltebecken). In dieser Variante könnte der Waldbestand im Süden weitgehend erhalten werden und dieser zugleich als abschirmende Kulisse im Sinne einer weitgehend gestalterisch landschaftsverträglichen Erweiterung des Gewerbegebietes fungieren.
- Die vorgenannte Gewerbe-Entwicklung in nordöstliche Richtung sollte allerdings nur dann verfolgt werden, wenn es die liegenschaftlichen Voraussetzungen ermöglichen, ein wirtschaftliches und umsetzungsorientiertes Konzept zu entwickeln. Dies setzt eine Erklärung der Fa. COMPO über den Bedarf und den Umfang benötigter Erweiterungsflächen voraus.

Sollte eine Standorterweiterung der Fa. COMPO absehbar noch nicht erforderlich werden, und damit ein entsprechender Erweiterungsbedarf nicht in das Verfahren zur Fortschreibung des Regionalplans eingebracht werden können, besteht dennoch bei einem späteren Erweiterungsanliegen die Möglichkeit einer anlassbezogenen Ände-

zung des Regionalplans mit daran anknüpfender Änderung des FNP und Aufstellung eines Bebauungsplans.

Beratungsbedarf besteht weiterhin, welche Auswirkungen die Planungen des Landesbetriebes Straßen.NRW zum Ausbau der B 51 bis zur Stadtgrenze Münster / Telgte (möglicherweise mit Anbindung der Lützowstraße an die Warendorfer Straße) für das Erschließungskonzept des erweiterten Gewerbegebietes Gildenstraße haben. Der westliche Abschnitt der Gildenstraße soll mit einer Baumreihe auf der nördlichen Straßenseite gestalterisch aufgewertet werden. Unter dem durch Begrünungsmaßnahmen aufzuwertenden, Straßen begleitenden Geländestreifen befindet sich jedoch eine Druckrohrleitung des Tiefbauamtes. Insofern müsste auf die nördlich angrenzende, landwirtschaftlich genutzte Fläche für das Anlegen eines Grünstreifens ausgewichen werden. Die Realisierung scheiterte bisher an liegenschaftlichen Hemmnissen und ist nur langfristig umsetzbar.

2.2 Gewerbegebiet Schiffahrter Damm / Königsberger Straße

In Bezug auf die Nutzung stellt sich das Gewerbegebiet sehr heterogen dar. Gewerbe, Dienstleistungen und mehrere Betriebe des Baugewerbes dominieren. Auch haben sich Handelsbetriebe und andere Nachfolgenutzungen etabliert. Ein deutlicher Branchenschwerpunkt ist nicht ablesbar.

Mit dem Bau der Verlängerung der Umgehungsstraße bis zum Schiffahrter Damm (B 481n) werden die Gewerbeflächen am Schiffahrter Damm deutlich begünstigt. Im Zusammenhang mit dieser verkehrlichen Ausbaumaßnahme sollte die Möglichkeit zur Aktivierung weiterer, bereits im wirksamen FNP dargestellter Gewerbeflächen zwischen Schiffahrter Damm und der Trasse der B 481n genutzt werden.

Im Bereich Königsberger Straße bestehen noch gewerbliche Ansiedlungsmöglichkeiten auf privaten Restflächen.

Der wirksame fortgeschriebene FNP enthält nördlich des Heitmannswegs und östlich des Edelbachs die Darstellung eines Gewerbegebiets mit einer Fläche von ca. 8,0 ha.

Die Entwicklung einer gewerblichen Nutzung auf dieser Fläche ist aber nur eingeschränkt möglich, da die bestehende Wohnnutzung südlich des Heitmannswegs einen entsprechenden Schutzanspruch besitzt.

Der östliche, ca. 5,0 ha große Teil des Gewerbegebiets, der eine Grundstückstiefe von ca. 200 m aufweist, verfügt über eine ausgezeichnete Lagegunst und Erreichbarkeit angesichts der Ausbauplanung der B 481n, die in Höhe des Heitmannswegs in die Trasse des Schiffahrter Damms einmünden wird. Im Zuge des Ausbaus der B 481n ist auch ein Aus- bzw. Umbau der Einmündung Schiffahrter Damm / Sudmühlenstraße vorgesehen. In diesem Zusammenhang könnte das Gewerbegebiet direkt an den Schiffahrter Damm angebunden werden. Der Heitmannsweg soll zukünftig weiterhin über die alte (bisherige) Trasse des Schiffahrter Damms angebunden bleiben.

Um dem Schutzanspruch der südlich des Heitmannswegs bestehenden Wohnbebauung gerecht zu werden, könnte dort ein Gewerbegebiet für nicht störende Nutzungen entwickelt werden, es könnten aber auch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Der westliche, ca. 3,0 ha große Teil des Gewerbegebiets weist eine Grundstückstiefe von ca. 100 m nördlich des Heitmannswegs auf.

In Verlängerung des Heitmannswegs, westlich des Edelbachs, stellt der wirksame FNP weitere ca. 3,0 ha gewerbliche Bauflächen dar.

2.3 Industriegebiet Hessenweg

Ein Großteil der hier vorhandenen Flächen ist derzeit ungenutzt. Es sind ausschließlich großflächige Betriebe, überwiegend aus den Bereichen Gewerbe und Logistik angesiedelt. Durch die Planung und den Bau der B 481n wird dieser Industriestandort an Attraktivität zunehmen, vor allem durch die zukünftige direkte Anbindung über die Umgehungsstraße (B 51) an das Autobahnkreuz Münster-Süd.

Das „Räumliche Entwicklungskonzept Ost“ aus dem Jahre 2004 sieht potenzielle Erweiterungsflächen westlich und östlich des Schiffahrter Damms von insgesamt 23 ha vor.

Im Rahmen der angelaufenen Fortschreibung des Regionalplanes „Münsterland“ müssten diese Bereiche zunächst auf der Ebene der Regionalplanung gesichert werden, bevor weitere bauleitplanerische Schritte, d. h. eine entsprechende FNP-Änderung und die anschließende Aufstellung eines Bebauungsplanes, durchgeführt werden können.

2.4 Gewerbegebiet Schiffahrter Damm, Haurottheide

Für bereits bestehende gewerbliche Betriebe im Bereich östlich Schiffahrter Damm, nördlich Haurottheide, wurde der Flächennutzungsplan geändert (16. Änderung) mit dem Ziel, den Gewerbebestand durch die Darstellung eines Gewerbegebietes planungsrechtlich zu sichern und untergeordnete Entwicklungsmöglichkeiten zu eröffnen. Nach der Änderung des FNP folgte die Aufstellung einer Satzung gemäß § 34 (4) Nr. 2 Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB), um im Änderungsbereich geplante bauliche Erweiterungen vornehmen zu können. Diese Satzung wurde u. a. auch erforderlich, um diesen Bereich aus dem Geltungsbereich des bestehenden Landschaftsschutzgebietes zu entlassen.

3. Verkehr

Die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und insbesondere des Schwerlastverkehrs auf der Handorfer Straße und damit die Umgestaltung des Straßenraums im Bereich des Ortszentrums von Handorf ist erst nach Realisierung der B 481n möglich.

Aus der Sicht der Fachverwaltung ist es unbedingt notwendig, dass die Sudmühlenstraße und die Handorfer Straße bis zur Fertigstellung der B 481n die jetzigen Verkehrsfunktionen behalten, da sie wichtige Verbindungsfunktionen zwischen der Warendorfer Straße und dem Schifffahrter Damm übernehmen, für die es zurzeit keine Alternative im Straßennetz gibt.

Nach Realisierung aller maßgebenden Verkehrsprojekte im Bereich Handorf, Sudmühle, Mariendorf - entsprechend den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans (B 481n, K 7n, Hobbeltstraße) - wird sich die Verkehrsbelastung auf der Handorfer Straße (laut Prognose von 5/2005) von ca. 8.600 Kfz/24h auf ca. 4.300 Kfz/24h reduzieren.

3.1 Bundesstraße 481 neu (B 481n)

Die Planung der B 481n schreitet zügig voran. Der Erörterungstermin zu den im Rahmen der erfolgten Offenlegung eingegangenen Bedenken und Anregungen hat in der ersten Jahreshälfte 2007 stattgefunden.

Im südlichen Ortseingang von Handorf, nördlich des Abzweiges der Hobbeltstraße, wird die Reduzierung des Kfz – Aufkommens von derzeit ca. 9.600 auf ca. 4.900 (Kfz/24) prognostiziert. Hierbei ist bereits berücksichtigt, dass zukünftig auf der Handorfer Straße mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens um ca. 15 % bis 2015 (Prognosezeitraum des FNP) aufgrund der bis dahin erwarteten Siedlungsentwicklung im Baugebiet „Drei Eichen“ zu rechnen ist.

Zuständig für die Planung der B 481n ist der Landesbetrieb Straßen.NRW.

Unter der Voraussetzung, dass keine langwierigen Klageverfahren von Betroffenen folgen oder liegenschaftliche Hemmnisse bestehen, ist mit einer Inbetriebnahme der B 481n im Jahr 2015 zu rechnen (Bauzeit ca. 4 - 5 Jahre).

Dieses Straßenbauprojekt wird durch Bundesmittel finanziert.

3.2 Rückbau der Handorfer Straße

Der Rückbau der Handorfer Straße ist auch im gestalterischen Zusammenhang mit der Platzfolge im Zentrum zu sehen. Bevor jedoch nicht eine erhebliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Inbetriebnahme der B 481n erfolgt ist, können keine baulichen Veränderungen zur Verkehrsberuhigung durchgeführt werden. Ein Gestaltungskonzept ist dafür als Grundlage für den gesamten Bereich des Handorfer Ortszentrums zu erstellen.

Regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen auf der Handorfer Straße haben – entgegen der Einschätzung einiger Schlüsselpersonen – ergeben, dass die Akzeptanz der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bei einem Großteil der Autofahrer gegeben ist. Als zusätzliche Maßnahme werden die vorhandenen Tempo-30-Schilder ge-

gen größere Schilder ausgetauscht. Neben einer regelmäßigen Überwachung sind derzeit keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

3.3 Bau der Hobbeltstraße

Die Hobbeltstraße einschließlich Lärmschutzwand wird voraussichtlich im ersten Quartal 2009 fertig gestellt sein.

Durch den Bau dieser Straße wird vorrangig die Dorbaumstraße entlastet. Auf die von den Handorfer Bürgern gewünschte Beruhigung des „Ortszentrums / Handorfer Straße“ hat der Bau der Hobbeltstraße nur in einem geringen Umfang Einfluss (vgl. Verkehrsprognose aus 2005 im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren Nr. 492 „Drei Eichen“).

Die Realisierung der Hobbeltstraße bedeutet eine Reduzierung des Kfz-Aufkommens auf der Handorfer Straße auf der Höhe des südlichen Siedlungsbereichs.

Eine verbesserte Verknüpfung zwischen Hobbeltstraße und Lützowstraße ist verkehrstechnisch möglich.

Der Bau der Hobbeltstraße wird vom Land NRW mit GVFG-Mitteln gefördert.

3.4 K 7n / Bahnübergänge an der Sudmühlenstraße und der Mariendorfer Straße

Die Verwaltung wurde mit einem Antrag der Bezirksvertretung Münster-Ost beauftragt, durch Gespräche mit der Deutschen Bahn-AG die Möglichkeiten zur Verbesserung der bestehenden, ungenügenden Situation für den Radverkehr im Bereich des Bahnüberganges auf der Mariendorfer Straße zu klären.

Auf der Nordseite des Bahnüberganges ist ein gemeinsamer, gegenläufiger Rad- und Gehweg ausgewiesen, der jedoch sehr schmal ist. Im Bereich der Bahnsicherung (Schranken- und Signalanlage) wird er zusätzlich eingeengt (Breite ca. 1,00 m).

Nach einem Ortstermin mit der DB AG wurden folgende Verbesserungsmaßnahmen festgelegt:

- Beseitigung des Grünbewuchses und angleichende Asphaltarbeiten
- Versetzung des Andreaskreuzes (FR Schiff.Damm -vor BÜ- rechts)
- Markierung einer Haltlinie (FR Dyckburgstraße -vor BÜ- links)
- Beschilderung des Geh- und Radweges mit VZ 101 (Gefahrenstelle) mit Zusatz „Schmaler Geh- und Radweg“

Die bauliche Umsetzung der Maßnahmen ist inzwischen durch die DB AG und das Tiefbauamt erfolgt. Die Beschilderung wird zeitnah ergänzt. Somit ist an der bisherigen Engstelle eine Geh- und Radwegbreite von ca. 1,50 m vorhanden.

Auch am Bahnübergang Sudmühlenstraße wurden umfangreiche Umbaumaßnahmen realisiert, bei denen auch der Bahnübergangsbereich größtenteils saniert wurde. Die Arbeiten wurden Ende September 2008 abgeschlossen.

Die DB AG teilte weiterhin mit, dass sie sich bei zukünftigen Bahnübergangsarbeiten um eine Aufweitung der Seitenwege im Gleisbereich bemühen wird.

Aus Sicht der DB AG und der Fachämter wären weitere bauliche Maßnahmen nur mit einem erheblichen Eingriff in die technischen Anlagen der DB (Signalanlage, Strommast, Schrankenanlage) und daraus resultierend einen hohen finanziellen Aufwand umzusetzen und sollten zunächst nicht weiterverfolgt werden.

Langfristig wird die Aufhebung der Bahnübergänge auf der Sudmühlenstraße und der Mariendorfer Straße durch Realisierung einer neuen städtischen Verbindungsstraße in Form der bereits im wirksamen FNP der Stadt dargestellten K 7n von Seiten der Fachverwaltung weiter verfolgt. Das weitere Verfahren zur Realisierung der planfreien Verbindung wird im Rahmen der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Münster erarbeitet.

Nach Realisierung eines neuen planfreien Bahnüberganges sollen nach derzeitigem Stand die bestehenden Bahnübergänge gesperrt werden.

Eine planfreie Verbindung in Form der K 7n birgt aber die Gefahr in sich, dass sich Verkehrsströme von der neuen B 481n über die Sudmühlenstraße auf die Handorfer Straße in Richtung Wareндorfer Straße verlagern und somit das Ortszentrum von Handorf weiterhin belasten.

Eine konkrete Trassenführung für die K 7n liegt noch nicht fest. Die Planung ist derzeit noch nicht in der Prioritätenliste der Verkehrsplanung aufgeführt.

Nachteilig ist, dass bei einem Trassenverlauf der K 7n im Bereich zwischen den Ortsteilen Sudmühle und Mariendorf das Waldstück nordwestlich der Dyckburgstraße durchschnitten würde. Nordwestlich der Bahntrasse sind die Ausgleichsflächen nach Bundesnaturschutzgesetz für den Bau der B 481n im Planfeststellungsverfahren vorgesehen. Auch hier ist eine Durchschneidung der zukünftig ökologisch aufgewerteten Flächen nach Möglichkeit zu vermeiden.

Die Trassenplanung für die K 7n liegt in der Zuständigkeit der Stadt Münster. Die Realisierung der K 7n hat derzeit jedoch keine Priorität.

Die Trasse der künftigen K 7n mit planfreiem Bahnübergang müsste von der Stadt Münster mitfinanziert werden. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz regelt die Finanzierung zu je einem Drittel durch Bund, Deutsche Bahn AG und Stadt.

Würde die Straße nicht als klassifizierte Straße (z. Zt. K 7n) eingestuft, würde die Förderung der anteiligen 1/3-Finanzierung der Stadt durch Zuschüsse des Landes mit GVFG-Mitteln erschwert.

Neben den oben genannten ökologischen Hemmnissen ist auch auf die hohen Baukosten bei Realisierung der im FNP dargestellten Trassenführung zwischen den Ortsteilen Mariendorf und Sudmühle hinzuweisen. Die Querung der B 481n sowie die Querung der mehrgleisigen Bahntrasse würden einen sehr hohen bautechnischen Aufwand erforderlich machen.

3.5 Parkplätze / ruhender Verkehr / Boot-Verladefläche

Die Verwaltung hat im 3. Quartal 2008 eine Bestandsanalyse zum vorhandenen Parkraum und dessen Auslastung im Ortsteil Handorf begonnen.

Ergibt sich hieraus weiterer Handlungsbedarf, wird die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes in das Arbeitsprogramm der Verkehrsplanung für 2009 aufgenommen. In diesem Zusammenhang wird auch die Planung und Finanzierung des Kanuverladeplatzes an der Boniburgallee / Sudmühlenstraße erarbeitet.

4. Handorfer Ortsmitte

Erste Grundlagenerhebungen und Umgestaltungshinweise für eine künftige Platzgestaltung sowie für die umgebende Bebauung der beiden Plätze im Handorfer Ortszentrum wurden bereits im Zusammenhang mit der Bewerbung der Stadt Münster für den Landeswettbewerb „Stadt macht Platz - NRW macht Plätze“ von der Verwaltung aufgezeigt.

Allerdings konnte der Beitrag der Stadt zur Neugestaltung von Petronillaplatz und Hugo-Pottebaum-Platz im Rahmen des Landeswettbewerbs leider nicht erfolgreich platziert werden.

Auch die Erfahrungen der Stadt mit den nicht vom Land NRW bewilligten Anträgen auf Gewährung von Städtebauförderungsmitteln zur Umgestaltung der Ortsmitten in Gievenbeck (6 gestellte Anträge in den Jahren 2001 - 2006) sowie in Wolbeck (5 gestellte Anträge in den Jahren 2002 – 2006) zeigen, dass Chancen für eine Förderung von Umgestaltungsmaßnahmen in der Ortsmitte von Handorf durch das Land NRW im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms kaum bestehen.

Aufgrund der allgemeinen Haushaltslage der Stadt Münster werden für größere, ausschließlich durch städtische Mittel zu finanzierende Umbaumaßnahmen zurzeit keine Realisierungschancen gesehen.

Deshalb ist es hinsichtlich von Maßnahmen zur gestalterischen Verbesserung der Ortsmitte von Handorf, d. h. im Bereich des Geschäftszentrums an der Handorfer Str. sowie im Bereich des Petronillaplatzes und des Hugo-Pottebaum-Platzes, sinnvoll, dass sich eine örtliche Initiative bildet, um verschiedene kleinteilige, aber effiziente Maßnahmen gemeinsam zu identifizieren und deren Umsetzung abzustimmen bzw. vorzubereiten.

Ein vielversprechender Ansatzpunkt für eine solche örtliche Initiative in Handorf stellt der Marketingbeirat mit seinem Konzept „Grün & Blau – Natürlich Münsters Osten erleben“ dar. Dieser gemeinnützige Bürgerverein hat sich die kontinuierliche Weiterentwicklung des Stadtbezirks Ost - mit vereinten Kräften, z. B. aus Bürgerschaft, Politik, Wirtschaft, Sport und Kultur - zur Aufgabe gemacht.

Darüber hinaus hat die Bezirksvertretung Münster-Ost und das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung einen öffentlichen Workshop zur Gestaltung der Ortsmitte von Handorf im September 2007 durchgeführt.

4.1 Ergebnisse des öffentlichen Workshops „Gestaltung Handorf - Mitte“

In zwei Arbeitsgruppen mit den Schwerpunktthemen „Umgestaltung der beiden zentralen Plätze“ und „Handorfer Straße“ haben die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeiten zur Aufwertung des Zentrums von Handorf diskutiert.

Zwangspunkte bzw. zu berücksichtigende Vorgaben für die künftige Gestaltung von Petronillaplatz und Hugo-Pottebaum-Platz sind u. a. die Belange des Wochenmarktes, die Unterbringung von Behindertenstellplätzen und Taxiständen sowie die Unterbringung der Müllcontainer mit ihren besonderen Wartungsanforderungen.

Es ist davon auszugehen, dass eine Attraktivitätssteigerung des Ortszentrums von Handorf sich auch positiv auf das Angebot im Einzelhandel auswirken würde. Der Kaufkraftabwanderung und der bisher relativ hohen Fluktuation kleiner Geschäfte könnte durch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität – auch auf der Handorfer Straße – entgegengewirkt werden.

Aus den o.g. Arbeitsgruppen des Workshops haben sich eine Reihe von Fragen und Anregungen ergeben, deren erste Beantwortung mit einer Berichtsvorlage (V/0107/2008) erfolgte und die auf der Grundlage des darauffolgenden Beschlusses der Bezirksvertretung Münster-Ost (Antrag lfd. A-O/001572008) verwaltungsintern überarbeitet wurden und im Folgenden dargestellt werden.

Optimierung der Stellplatzanlage Hugo-Pottebaum-Platz

Anregung: Die Stellplatzanordnung auf dem Hugo-Pottebaum-Platz ist zu überprüfen. Es sollte ggf. ein Optimierungsvorschlag erarbeitet werden.

Prüfergebnis: Die Verwaltung kommt nach eingehender Prüfung (4 Varianten) zu dem Ergebnis, dass die derzeit vorhandene Stellplatzanordnung sowohl von der Ausnutzung und der Erschließung her, als auch gestalterisch für die zur Verfügung stehende Fläche auf dem Hugo-Pottebaum-Platz eine optimale Lösung darstellt. Eine Neugliederung der Stellplätze erfordert den kompletten Umbau einschließlich der Entwässerung der Platzfläche. Leuchten, Schaltschränke und Fahrradständer müssten versetzt werden, ohne dass zusätzliche Stellplätze geschaffen werden könnten. Bei Realisierung neuer Baumstandorte würden zudem Stellplätze entfallen. Jede der geprüften Varianten würde einen erheblichen Eingriff in den, das Ortsbild prägenden, Baumbestand bedeuten, bei teilweise geringerer Stellplatzanzahl.

In der von der Verwaltung priorisierten Variante 4 (s. Vorlage V/0107/2008) wird ein Fußgängerdurchgang vom Getränkemarkt (Vennemannstraße 4) in östliche Richtung vorgeschlagen, um durch eine zusätzliche Querverbindung die Erreichbarkeit der ansässigen Praxen und Dienstleister zu verbessern. Sollte ein Ersatz für die dadurch wegfallenden Stellplätze erforderlich werden, müsste auf die beiden südlich angrenzenden Pflanzbeete mit 2 Platanen und Hecken verzichtet werden. Ein Ersatzstandort für die wegfallenden Bäume kann aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit im Platzbereich nicht angeboten werden.

Die Variante 4 zeichnet sich durch geringe bauliche und daher kostengünstige Maßnahmen aus. Sie könnte realisiert werden, ohne dass der von der Fachverwaltung positiv bewertete, vorhandene Charakter des Platzes verändert wird. Zwei zusätzliche Stellplätze können durch eine Verlagerung der Glascontainer bzw. durch die Herstellung eines Unterflurcontainers geschaffen werden. Eine zusätzliche Optimierung des Stellplatzangebotes ließe sich durch die Einführung einer Kurzparkregelung mit Parkscheibe auf Teilbereichen des Hugo-Pottebaum-Platzes erreichen.

Entfernung der Pergola und Erneuerung der begleitenden Begrünung

Anregung: Durch Rückbau der Pergola soll der Blick auf die Kirche geöffnet werden.

Prüfergebnis: Eine räumliche Trennung der Plätze ist aus Sicht der Verwaltung auch zukünftig wünschenswert, weil damit die verschiedenen Nutzungen „Aufenthalt“ und „Parken“ verdeutlicht werden. Durch eine bauliche Trennung (Mauer / Pergola) wird die Aufenthaltsqualität auf dem hochwertiger gestalteten Petronillaplatz verbessert. Die Verwaltung schlägt vor, die bestehende Mauer auf ihre halbe Höhe zu reduzieren und die bestehende Pergola durch eine leichtere Konstruktion mit transparenterem Bewuchs zu ersetzen. Dadurch kann die bestehende räumliche Trennung der beiden Plätze erheblich reduziert werden und die Blickbeziehung von Süden auf die Kirche verbessert werden.

Eine weitere Wegeverbindung zwischen Parkplatz und Petronillaplatz könnte durch Öffnen der Mauer und Pflasterung eines Weges bzw. einer Treppe erzielt werden. Dadurch würde zusätzlich die durch die Mauer erzeugte, trennende Wirkung etwas aufgelockert. Eine behindertengerechte Zuwegung an dieser Stelle ist technisch nicht möglich, die Rampe würde mehrere Meter in den Petronillaplatz reichen.

Ausdünnung der Vegetation auf der Süd-Westseite der Kirche St. Petronilla

Anregung: Die Blickbeziehung von Süden auf die Kirche soll durch Ausdünnung der Vegetation im Bereich zwischen Petronillaplatz und südlichem Kirchengrundstück verbessert werden.

Prüfergebnis: Den Blick auf die Kirche St. Petronilla zu öffnen, ist nur eingeschränkt zu erreichen, weil zwei standortgerechte und erhaltenswerte Bäume eine optische Barriere darstellen. Die vorhandenen Sträucher und Gehölze können ausgedünnt oder durch geeignete, dauerhaft blockschnittverträgliche Gehölze ausgetauscht werden. Die Linde auf der Südseite der Kirche ist aus Sicht der Fachverwaltung zu erhalten

Maßnahmen zur Verhinderung des Parkens im Bereich des Brunnens an der Handorfer Strasse / Petronillaplatz (Sparkasse)

Anregung: Das Parken im Bereich des Brunnens wird als störend empfunden.

Prüfergebnis: Die Verwaltung schlägt vor, diese Fläche durch Aufstellen von Pollern freizuhalten. Ein Gespräch mit den Vertretern der Sparkasse und der Fachverwaltung hat inzwischen stattgefunden.

Die Verwaltung erarbeitet derzeit eine Vorlage an die BV Münster-Ost und an den ASSVW (Vorlage Nr. V/0669/2008), die sowohl die Themen Aufstellfläche auf der Höhe des Hotels Deutscher Vater, Kurzzeitstellplätze, Parken vor dem Gebäude Handorfer Straße 18 als auch Anlegen eines weiteren Stellplatzes im Bereich der ehemaligen Busbucht auf der Handorfer Straße beinhaltet.

Verbreiterung der Aufstellfläche für Fußgänger an der Ampelanlage Handorfer Straße in Höhe des Hotels „Deutscher Vater“

Anregung: Der Fußgängerüberweg ist nicht verkehrssicher. Die Einsehbarkeit der Handorfer Straße nach Norden soll durch eine Verbreiterung der Aufstellfläche optimiert werden.

Prüfergebnis: Zur Verbesserung der Querungssituation an der Signalanlage wird die Aufstellfläche bis an den Fahrbahnrand vorgezogen. Der Ausbau erfolgt, in Fortsetzung der Befestigung des Petronillaplatzes, in Kleinpflaster. Die ehemalige Busbucht bleibt erhalten und kann weiterhin als Parkplatz genutzt werden.

Einbau einer Bodenhülse auf dem Petronillaplatz

Anregung: Zur Belebung des Petronillaplatzes soll hier eine Bodenhülse für einen Weihnachtsbaum oder einen Maibaum eingelassen werden.

Prüfergebnis: Der Einbau einer Bodenhülse zur Aufstellung eines Weihnachts- oder Maibaumes auf dem Petronillaplatz ist möglich. Voraussetzungen hierfür sind ein Gestattungsvertrag für öffentliche Flächen, eine statische Berechnung zur Bemessung der Bodenhülse sowie eine Sondernutzungsgenehmigung.

4.2 Ergänzende planerische Maßnahmen zur Aufwertung des nach Westen orientierten Eingangsbereichs der Kirche St. Petronilla

Anregung: Für diesen Bereich soll durch gestalterische Aufwertung eine ansprechende Atmosphäre mit Blick auf die Werse geschaffen werden, so dass dieser Bereich z.B. auch für kirchliche Feste besser nutzbar wird.

Prüfergebnis: Durch die Neubebauung des Grundstücks mit dem Projekt „Wohnen an der Werse“ ist der Zugang und der Blick auf die Werse für die Öffentlichkeit verloren gegangen. Hier sollte zumindest ein visueller Ersatz geschaffen werden. Deshalb könnten die an der Uferböschung vorhandenen Sträucher entfernt, das Beet vor dem Kircheneingang aufgegeben und dieser Bereich in die vorhandene Pflasterung integriert werden. Der vorhandene Asphaltweg könnte gegen eine Pflasterung ausgetauscht und ein anspruchsvolles Geländer im Bereich des Platzes montiert werden. Dabei ist zu beachten, dass die Fußwegverbindung entlang der Werse so gestaltet sein muss, dass die angestrebten unterschiedlichen Funktionen dieses Bereiches sich nicht gegenseitig behindern.

Zu bemerken ist in diesem Zusammenhang, dass sich dieser Bereich im Eigentum der Kirchengemeinde St. Petronilla befindet und in sofern die Stadt Münster weder für die Planung noch für die Realisierung der Verbesserungsvorschläge zuständig ist. Das Gleiche gilt auch für die Verbesserung der Treppenbeleuchtung auf kircheneigenem Grund.

Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen wurden am 21.08.08 den Vertretern der Kirchengemeinde vorgestellt und positiv als weitere Planungsgrundlage aufgenommen.

4.3 Begrünungsmaßnahmen in den Einfahrtsbereichen im Ortsteil Handorf (Sudmühlenstraße und Handorfer Straße / Hobbeltstraße)

Anregung: Die Ortseinfahrten sollten durch Begrünungsmaßnahmen gestalterisch aufgewertet werden.

Prüfergebnis: Derzeit wird ein entsprechender Antrag der Bezirksvertretung Münster-Ost umgesetzt. Die Bepflanzung soll noch im 4. Quartal 2008 realisiert werden.

4.4 Kreisverkehrsregelung im Bereich Kötterstraße / Handorfer Straße (Realisierungsübersicht 3.2)

Anregung: Zur Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit auf der Handorfer Straße wird die Einrichtung eines Kreisverkehrs in Höhe der Kötterstraße vorgeschlagen.

Prüfergebnis: Der Rückbau bzw. die Neugestaltung dieses Kreuzungsbereiches wird von der Verwaltung im Zusammenhang mit der Fertigstellung der B 481 (neu) gesehen. Erst danach können ggf. weitere Umbaumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt erfolgen.

Der bereits erfolgte Einbau von Mittelinseln in den Ortseingangsbereichen ist als erster Baustein für den Rückbau der Ortsdurchfahrt zu verstehen. Grundsätzlich wird der Umbau des Knotenpunktes als Kreisverkehrsplatz durch die Verwaltung befürwortet.

Bei der derzeit bestehenden Verkehrsbelastung auf der Handorfer Straße wird eine Kreisverkehrsregelung jedoch verkehrlich und städtebaulich problematisch gesehen, weil eine gleichberechtigte Verknüpfung der Knotenpunktarme zurzeit nicht plausibel ist und zu einem Rückstau auf der Handorfer Straße führen würde.

Die Finanzierung der Maßnahme ist derzeit nicht sichergestellt und müsste im Rahmen kommender Etatberatungen aufgenommen werden.

4.5 Vorfahrtsregelung auf der Dorbaumstraße und auf der Hobbeltstraße zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit (Realisierungsübersicht 3.2)

Anregung: Durch eine Änderung der Vorfahrtsregelung sollte Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeit auf der Handorfer Straße genommen werden.

Prüfergebnis: Aufgrund der erheblichen Verkehrsbelastung - insbesondere durch Schwerlastverkehr - ist es derzeit nicht zweckmäßig, die Vorfahrtsregelungen zu ändern. Es wäre mit einem Rückstau auf der Handorfer Straße zu rechnen, was die derzeitige Aufenthaltsqualität im Handorfer Zentrum weiter beeinträchtigen würde. Nach Inbetriebnahme der B 481n wird es möglich, ein entsprechendes Verkehrsberuhigungskonzept zu realisieren.

5. Tourismus / Natur und Landschaft

Die Naherholungsgebiete im Raum Handorf haben für Freizeit und Erholung in der Stadt Münster einen Stellenwert, der nicht nur für die Handorfer Bevölkerung und den Stadtbezirk Ost, sondern darüber hinaus für die gesamte Stadt und die nähere Region von großer Bedeutung ist.

Der besondere Freizeit- und Erholungswert der Naherholungsgebiete im Untersuchungsraum ist im Zusammenhang zu sehen mit der hohen ökologischen Wertigkeit

und dem ansprechenden Landschaftsbild, die diesem Landschaftsraum zu Eigen sind.

Der Bereich der Werseaaue ist in der Grünordnung Münster als "Schwerpunkt mit besonderer ökologischer Bedeutung", als „Erholungslandschaft“ und im Landschaftsplan Werse als „Landschaftsschutzgebiet“ ausgewiesen. Der Wersewanderweg verbindet innerhalb dieses Gebietes herausragende Bereiche wie den Boniburg-Park und die Wallburg Haskenau.

5.1 Rad- und Wanderwege

Das Radwegenetz ist in den letzten Jahren erheblich ausgebaut worden. Sowohl mit der „100 Schlösser Route“, der „Friedensroute“ als auch der Tour „Rund um Münster“ mit entsprechend zur Verfügung stehendem Kartenmaterial sowie mit Beschilderung vor Ort ist den Anforderungen des Radtourismus entsprochen worden.

Schon heute stellt der Fuß- und Radweg entlang der Werse in vielen Abschnitten eine idyllische Wegeführung mit hohem Naturgenuss dar.

Im Zuge der Regionale 2004 wurde deutlich, dass der Werseraum auch eine herausragende Rolle für die angrenzenden Regionen einnimmt. Wegen der räumlichen, regionalen, wirtschaftlichen und touristischen Bedeutung der Werse wurde die erfolgreiche Konzeption des Emsaunenweges unter Federführung des Kreises Warendorf und in Zusammenarbeit mit den Städten im Kreis Warendorf sowie der Stadt Münster als förderfähiges Nachfolgeprodukt für das Konzept des „WerseRadWeges“ übernommen. Ziel war es, u. a. eine zusammenhängende Wegeverbindung von der Quelle bis zur Mündung der Werse zu schaffen. Es erfolgte eine Kennzeichnung und Qualifizierung des Weges mit eigenen Ausstattungsmerkmalen, sowie die Darstellung der landschaftsräumlichen und kulturellen Besonderheiten auf Infotafeln.

Im Boniburg - Park wurden entsprechend dem Antrag der BV-Ost u. a. Bänke und eine Infotafel mit Informationen zu historischen Zusammenhängen aufgestellt (vgl. Vorlage V/0671/2006).

5.2 Hotel und Gastronomie

Ergänzend stehen auswärtigen Gästen mehr als 100 Zimmer teils in hochwertigen Hotels zur Verfügung. Zwei Hotels bieten auch die Nutzung von Tagungsräumen an. Eine Vermarktung des Angebots erfolgt z.B. im Hotelverzeichnis 2008, im Radfahren-Katalog 2008 der Fremdenverkehrszentrale Münsterlandtouristik - Grünes Band - sowie im Unterkünfte- und Reiseangebotskatalog 2008.

5.3 Reiten

Das Münsterland ist traditionell eine Region mit einer hohen Pferdedichte und -kompetenz. Ziel ist es daher, den Reittourismus neben dem Radfahren als weitere Kernkompetenz des Münsterlandes zu etablieren. In Anbetracht des stetig wachsenden Konkurrenzdrucks zu anderen Pferderegionen in der Eifel, in der Lüneburger Heide und in den Niederlanden, gilt es die Attraktivität der Pferderegion Münsterland in enger Zusammenarbeit mit den Nachbarkreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf und Recklinghausen zu stärken und weiter auszubauen. Hierzu soll in den

folgenden 5 Jahren eine münsterlandweite „Anker-Reitroute“ realisiert werden, die durch ihre Länge und ihren Abwechslungsreichtum eine große reiterliche Attraktivität besitzt und über die viele Betriebe in der Region angebunden werden sollen. Bestehende Reitwege und Reitrouten werden gezielt zum Aufbau der geplanten Anker-Reitroute genutzt und durch neu geschaffene Abschnitte miteinander zu einer regionalen, ca. 800 km langen Rundroute verbunden. Damit ergibt sich ein zusammenhängender, insbesondere dem Mehrtagestourismus Rechnung tragender Rundkurs, der zukünftig weiter zu einem gebietserschließenden Reitwegenetz ausgebaut werden soll. Davon profitiert neben den hiesigen Betrieben auch die stetig anwachsende Zahl von Freizeitreitern innerhalb des Stadtgebietes. Im Zusammenhang mit der geplanten regionalen Ausweitung des Reitwegenetzes, wird in den folgenden 5 Jahren allein im Stadtgebiet Münster eine Anhebung des städtischen Reitwegeangebots von derzeit ca. 33 km auf ca. 80 km angestrebt.

Zur Erreichung der o. g. Zielsetzung hat sich die Stadt Münster im Zusammenschluss mit den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf und dem Kreis Recklinghausen unter der Trägerschaft der Münsterland Touristik im Rahmen eines Wettbewerbsbeitrag „Ziel 2 – Wettbewerb der Innovationen“ um eine Beantragung von Fördergeldern beworben.

Die Anfang des Jahres von der Münsterland Touristik eingereichte und von den Kreisen und der Stadt Münster erarbeiteten Wettbewerbsunterlagen wurden zwischenzeitlich geprüft und für förderwürdig erachtet.

Die Fördersumme für die Pferderegion Münsterland beträgt insgesamt. 2.000.000,00 € und beinhaltet allein für den Reitwegenetaufbau ca. 1.650.000,00 €.

Der Fördersatz beträgt 80 % (50 % EU, 30 % Land NRW)

Der Fördersumme für die Stadt Münster für den Ausbau des städtischen Reitwegenetzes beträgt ca. 200.000 €.

Die Antragstellung erfolgt durch die Münsterland Touristik. Voraussichtlicher Abgabetermin ist der Juli 2009 (Vorlage voraussichtlich II. Quartal 2009).

Der Realisierungszeitraum erstreckt sich über ca. 3 Jahre (s. auch Vorlage V/0526/2006).

5.4 Werse / Bootsanleger

Der Erholungsraum Werse verfügt über beste Freizeitqualitäten. Ziel ist es daher, die hier bereits vorhandenen, touristischen Anlagen als Alleinstellungsmerkmal stärker herauszustellen. Der sanfte (und somit verträgliche) Tourismus kann dadurch gestärkt werden.

In diesem Zusammenhang soll der provisorische Bootsanleger am Westufer der Werse - gegenüber der Kirche St. Petronilla - aufgewertet werden. Zielgruppe sind private Bootsfahrer, die ihr Boot an dieser Stelle zu Wasser lassen oder hier anlegen bzw. einen Zwischenstopp einlegen wollen (siehe Anlage). Diese Maßnahme kann kurzfristig realisiert und mit Mitteln der Bezirksvertretung Münster-Ost finanziert werden.

Um den fließenden Verkehr auf der Sudmühlenstraße beim Ab- bzw. Aufladen der Boote nicht zu behindern, muss in verträglichem Umkreis eine Auf- und Abladefläche für die Boote bereitgestellt werden. Ein gewerblich betriebener Bootsverleih bzw. eine gewerbliche Bootsverladung ist hier nicht vorgesehen. Aufgrund der Ausweisung des Boniburgwaldes als Landschaftsschutzgebiet ist dies auch nicht erwünscht.

Aufgrund der Topographie im Einmündungsbereich der Boniburgallee / Sudmühlensstraße ist die vorhandene Verkehrsfläche begrenzt. Zudem muss die Sicherheit des hier rege vorhandenen Rad- und Fußgängerverkehrs in der Boniburgallee (Schulweg) beachtet werden. Für einen wünschenswerten Wendehammer (für Pkws mit Bootsanhänger) reicht die verfügbare Fläche nicht aus.

Eine entsprechende Ausschilderung einer Nutzung als Ladezone könnte im Rahmen der Möglichkeiten der Straßenverkehrsordnung erfolgen. Die Straßenverkehrsbehörde weist jedoch darauf hin, dass diese Verkehrsregelung insbesondere an den Wochenenden nur schwer zu überprüfen sein wird.

Eine konkrete Entwurfsplanung mit Kostenschätzung wurde von der Verwaltung mündlich in der Sitzung der Bezirksvertretung Münster-Ost am 28.02.2008 vorgestellt, fand jedoch auch wegen der Höhe der zu erwartenden Kosten (ca. 65.000 €) keine Zustimmung.

Im Zusammenhang mit dem zu erstellenden Parkraumkonzept für Handorf werden von der Verwaltung weitergehende Alternativen für einen Ab- und Aufladebereich im Nahbereich der Bootsanlegestelle geprüft.

6. Kaufkraftstärkung

Durch die Ausweisung neuer Wohngebiete im Bereich „Drei Eichen“ und in Sudmühle findet ein nennenswerter Zuwachs der Einwohnerzahlen statt, der die Kaufkraft für das Zentrum von Handorf stärkt.

Durch die Ansiedlung des Discounters im südlichen Bereich des neuen Baugebietes „Drei Eichen“ ist es gelungen, den Großteil der in Handorf und Dorbaum vorhandenen bzw. hinzukommenden Kaufkraft, der bisher nach Telgte oder Münster abgeflossen ist, an den Stadtteil zu binden.

Durch den Bau der B 481n wird sich die städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität im Zentrum von Handorf durch die erwartete Verkehrsreduzierung erheblich verbessern. Davon werden auch die Geschäfte und Gastronomiebetriebe entlang der Handorfer Straße profitieren. Auch eine Belebung des Tourismus wird erwartet. Alle genannten Aspekte können zu einer Stärkung der Kaufkraftbindung in Handorf führen.

7. Bäder

Der Rat der Stadt am 07.12.2005 (Vorlage Nr. V/0844/2005) beschlossen, dass das Hallenbad und das Freibad in Handorf aus der städtischen Trägerschaft entlassen werden. Daraufhin hatte sich eine Initiative zum Erhalt des Handorfer Hallenbades in privater Trägerschaft gebildet. Für einen Zeitraum von voraussichtlich 5 Jahren kann durch diese Initiative der öffentliche und vereinsgebundene Badebetrieb gesichert werden, sofern keine unvorhergesehenen umfangreichen Reparaturen notwendig werden.

Grundsätzlich ist eine Folgenutzung des Geländes der beiden Bäder in Handorf in einem mehrstufigen Konzept zur Umnutzung des Sportareals Handorf, nördlich der Straße Kirschgarten, denkbar, dass sich aus den Komponenten Freibad Handorf, Hallenbad Handorf sowie ggf. der Sportanlage des TSV Handorf westlich der Hob-

beltstraße mit den jeweils zugehörigen Nebenanlagen zusammensetzt (siehe hierzu auch ein entsprechendes Antwortschreiben der Verwaltung vom 23.11.06 auf die Anfrage Nr. AFO/0005/2006 der SPD-Fraktion in der BV Münster-Ost vom 25.10.2006, in der Sitzung der BV Münster-Ost am 30.11.06 als Tischvorlage verteilt). Danach könnte die Umnutzung des Freigeländes des Freibades Handorf (Liegewiese) die erste Stufe eines solchen mehrstufigen Konzeptes bilden, wobei zunächst ausschließlich die Fläche der Liegewiese des Freibades (Wellenbad) südlich des Hallenbades betrachtet würde. Der vorhandene bauliche Bereich des Freibades selbst (Becken, zugehörige Hochbauten) würde dabei nicht einbezogen, weil er baulich eng mit dem Hallenbad verbunden ist.

Grundsätzlich ist die Freifläche (Liegewiese des Freibades) für den Wohnungsbau geeignet, denn die Fläche liegt integriert im Siedlungsgefüge des Ortsteils Handorf sehr günstig zu bestehenden Infrastruktureinrichtungen wie Kindergärten und Grundschulen sowie zu den Einrichtungen der Grundversorgung im Ortskern (Realisierungsübersicht 1.5).

Der Ortsteil Handorf verfügt auch – abgesehen von dem neuen Baugebiet „Drei Eichen“ – über keine weiteren Siedlungsflächenreserven im Flächennutzungsplan. Allenfalls das „Räumliche Entwicklungskonzept Ost“ (Stand Juli 2004) sieht im Bereich östlich der Hobbeltstraße, beiderseits des Lammerbachs, noch die Möglichkeit einer weiteren Siedlungsentwicklung vor, für deren Realisierung aber zunächst erst noch der Regionalplan „Münsterland“ geändert werden muss.

Der Planbereich der Freibad-Liegewiese umfasst eine Fläche von rund 9.800 m² (Bruttobauland). Wenn man unterstellt, die Wohnbebauung würde in der Dichte erfolgen, wie sie aktuell für das Baugebiet „Drei Eichen“ vorgesehen ist, könnten auf der Fläche – je nach Baudichte – ca. 20 - 35 Wohneinheiten entstehen.

Für das Baugebiet wäre allerdings auf der Ostseite noch ausreichend Fläche für den zwingend erforderlichen aktiven Lärmschutz (Wall oder Wand; s. u.) vorzusehen.

Unmittelbar östlich des Liegewiesenbereichs des Freibades liegt die Sportanlage des TSV Handorf; die Umkleidegebäude des Freibades und des Sportvereins TSV grenzen im Norden des Geländes unmittelbar aneinander. Auf der Sportanlage findet eine, für eine stadtteilbezogene Sportanlage, typische Nutzung statt, d. h. mit einem Trainingsbetrieb werktags in den Abendstunden sowie einem Spielbetrieb an den Wochenenden. Insofern ist die Nutzung der Sportanlage mit den üblichen Geräuschemissionen verbunden.

Die umliegend um die Sportanlage des TSV Handorf rechtskräftig bestehenden Bebauungspläne setzen die dort bestehenden Wohngebiete teilweise als „Reine Wohngebiete“ (WR; B-Plan Handorf Nr. 2) bzw. als „Allgemeine Wohngebiete“ (WA; B-Plan Nr. 270) fest. Angesichts der unmittelbaren Nachbarschaft der Sportanlage wäre für die untersuchte Fläche eine Nutzung als „Allgemeines Wohngebiet“ festzusetzen.

Ohne Einplanung eines aktiven Lärmschutzes auf der Ostseite müsste eine Wohnnutzung „WA“ einen Mindestabstand von deutlich mehr als 100 m zur Sportanlage einhalten, ein Naturrasen-Großspielfeld müsste dann etwa 200 m entfernt liegen. Bezogen auf die örtliche Situation würde das bedeuten, dass ohne aktiven Lärmschutz eine Nutzung der Liegewiese für Wohnnutzung ausgeschlossen ist, weil die o. g. notwendigen Abstände zum benachbarten Trainingsplatz wie auch zum Rasenspielfeld nicht eingehalten werden können.

Teil B

1. Vorrangig zu realisierende Maßnahmen

(gemäß der von der Bezirksvertretung Münster-Ost beschlossenen Prioritätenliste entsprechend dem Antrag A-O/0015/2008 der CDU-Fraktion vom 15.05.2008)

Aufstellflächenverbreiterung im Bereich Petronillaplatz / Hotel Deutscher Vater mit Aufstellen von vier Pollern (s. Vorlage V/0669/2008, von der Bezirksvertretung Münster-Ost am 23.10.2008 bereits beschlossen)

Geschätzte Baukosten: 8.500 € / Kostenträger: Bezirksvertretung Münster-Ost

Planung: Stadt Münster (Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung)

Ausführung: Stadt Münster (Tiefbauamt) / Zeitl. Realisierung: 2009

Neugestaltung des Westeingangsbereichs der Kirche St. Petronilla mit Ausdünnung der Vegetation zur Werse und zum Petronillaplatz (gemäß Beschluss der Bezirksvertretung Münster-Ost vom 23.10.2008)

Zuschuss der Bezirksvertretung Münster-Ost: 25.000 € / Kostenträger: Kirche,

Planung: Kirche / Ausführung: noch offen / Zeitl. Realisierung: 4. Quartal 2008

Aufwertung des Brunnenplatzes vor der Sparkasse durch Aufstellen von Pollern (s. Vorlage V/0669/2008, von der Bezirksvertretung Münster-Ost am 23.10.2008 mit Änderung zu den entstehenden Kosten beschlossen)

Geschätzte Baukosten: 8.500 € / Kostenträger: Bezirksvertretung Münster-Ost

Planung: Stadt Münster (Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung)

Ausführung: Stadt Münster (Tiefbauamt) / Zeitl. Realisierung: 2009

Erneuerung der Pergola mit Mauerreduzierung, Mauerdurchbruch, Verbindungsweg mit Stufen, Erneuerung der Holzkonstruktion mit Bepflanzung, Blickbeziehung / Rückschnitt der Vegetation

Geschätzte Kosten: 30.000 € / Kostenträger: Bezirksvertretung Münster-Ost

Planung: Stadt Münster (Amt für Grünflächen und Umweltschutz)

Ausführung: Stadt Münster (Amt für Grünflächen und Umweltschutz) / Zeitl. Realisierung: 2009

Stellplatzoptimierung auf dem Hugo-Pottebaum-Platz

Geschätzte Kosten: 11.000 € / Kostenträger: Bezirksvertretung Münster-Ost

Planung: Stadt Münster (Tiefbauamt) / Ausführung: Stadt Münster (Tiefbauamt)

Zeitl. Realisierung: 2009

Ausbau des provisorisch vorhandenen Bootsanlegers am Westufer der Werse mit Zuwegung

Geschätzte Kosten: 5.800 € / Kostenträger: Bezirksvertretung Münster-Ost

Planung: Stadt Münster (Amt für Grünflächen und Umweltschutz) / Ausführung: Stadt

Münster (Amt für Grünflächen und Umweltschutz) / Zeitl. Realisierung: 2009

2. Sonstige, vorrangige Maßnahmen

(nicht in der von der Bezirksvertretung Münster-Ost beschlossenen Prioritätenliste entsprechend dem Antrag A-O/0015/2008 der CDU-Fraktion vom 15.05.2008 enthalten)

Erneuerung / Ergänzung der Beleuchtung auf dem Petronillaplatz

Geschätzte Kosten: 6.550 € / Kostenträger: Bezirksvertretung Münster-Ost

Planung: Stadt Münster (Tiefbauamt)

Ausführung: Stadtwerke Münster / Zeitl. Realisierung: 2009

Herstellen einer Bodenhülse auf dem Petronillaplatz (Gestattungsvertrag)

Geschätzte Kosten (je nach Größe des Baumes): 10.400 € (Statik, Bau, Hülse)

Kostenträger: Bezirksvertretung Münster-Ost

Planung: Stadt Münster (Amt für Grünflächen und Umweltschutz / Tiefbauamt) / Aus-

führung: Stadt Münster (Tiefbauamt) / Zeitl. Realisierung: 2009

Installierung eines Unterflurcontainers auf dem Hugo-Pottebaum-Platz

Geschätzte Kosten: 18.000 € / Wartungskosten 1.500 € pro Jahr / Kostenträger: Bezirksvertretung Münster-Ost

Planung: AWM / Ausführung: AWM / externe Firma / Zeitl. Realisierung: 2009

Ausbau eines Reitwegenetzes mit Versorgungsstationen im Münsterland

Geschätzte Kosten: 2.000.000 € / Kostenträger: Europäische Union, Land NRW, Stadt Münster (Antragstellung Juli 2009)

Planung: Stadt Münster (Amt für Grünflächen und Umweltschutz) / Münsterland Touristik Grünes Band e.V. / Ausführung: Stadt Münster innerhalb der Stadtgrenze

Zeitl. Realisierung: ab 2009

Parkraumkonzept für Handorf mit Konzept für eine Bootsverladestation

Geschätzte Kosten: Planungskosten: Keine, Baukosten: k. A. / Kostenträger: Stadt Münster

Planung: Stadt Münster (Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung) /

Ausführung: Stadt Münster (Tiefbauamt) / Zeitl. Realisierung: 2009 /10

Teil C

Anregungen, denen aus Sicht der Verwaltung nicht gefolgt werden sollte bzw. kann

1. Begrünungsalternativen zu den bestehenden Platanen

Anregung: Die vorhandenen Platanen für den Hugo-Pottebaum-Platz werden in Frage gestellt, weil sie aufgrund ihrer Eigenschaft als Flachwurzler die Pflasterung hoch drücken und somit eine Gefahr, insbesondere für ältere Menschen und Gehbehinderte, darstellen.

Prüfergebnis: Die Platanen sind Ortsbild prägend und eignen sich als Begrünung bei der derzeitigen Nutzung als Markt- und Parkplatz. Die Beeinträchtigung der Pflasterung wird von Seiten der Verwaltung als nicht gravierend eingeschätzt. Daher spricht sich die Verwaltung dafür aus, die Platanen in ihrem jetzigen Bestand zu erhalten.

2. Angleichung des Niveaus des Petronillaplatzes

Anregung: Der Niveauunterschied auf dem Petronillaplatz schränkt die Nutzung dieses Bereiches für größere Events ein. Es ist zu prüfen, ob das Niveau dieses Bereiches auf das des Hugo-Pottebaum-Platzes angehoben werden kann.

Prüfergebnis: Vom Hotel / Restaurant „Deutscher Vater“ kommend gelangt man niveaugleich zum Parkplatz Hugo-Pottebaum-Platz. Der Petronillaplatz liegt dagegen tiefer und weist zudem ein starkes Gefälle in Richtung Westen zur Werse auf. Der Neubau „Wohnen an der Werse“ liegt am Fuße dieses Platzes. Der Geländesprung von der Zufahrt von der Handorfer Straße über den Petronillaplatz bis zu den Eingangsstufen des Neubaus wird teilweise durch Stufen und Mauern, teilweise durch die abfallende Platzoberfläche ausgeglichen.

Technische Gründe (damit auch erhebliche Kostengründe) sprechen gegen die Anhebung der Platzfläche. Das Gelände müsste dann durch mindestens 4 Stufen zu dem Neubau hin abgefangen werden. Genau vor dem Erdgeschoss und dem Zugang zu dem Neubau wären Stützmauern und Stufen erforderlich, die den Geländeversatz ausgleichen. Ein behindertengerechter Zugang zu dem Gebäude und die Feuerwehrezufahrt müssen dabei weiterhin gewährleistet sein. Alle Wegeverbindungen sind derzeit niveaugleich erreichbar. Das Natursteinpflaster lässt sich aus Kostengründen nicht erneut verlegen.

Eine Niveauangleichung des Petronillaplatzes schafft keine neuen bzw. zusätzlichen Nutzungsmöglichkeiten, denn schon heute kann der Platz für örtliche Aktivitäten genutzt werden.

Gestalterisch reizvoll ist die Platzsituation durch das unterschiedliche Niveau von Platz und höher gelegener Kirche. Die in Sandstein ausgeführten Stützmauern und die davor stehenden Bänke sowie die kunstvolle Natursteinpflasterung laden zum Verweilen ein. Durch eine Niveauangleichung würde diese reizvolle Situation verloren gehen. Das Ensemble Petronillaplatz mit seinen Mauern, Treppen und Rampen

basiert auf einem landschaftsarchitektonischen Gesamtkonzept, aus dem einzelne Elemente nicht ersatzlos zu entfernen sind.

3. Parken in Höhe der Handorfer Straße Haus Nr. 18

Anregung: Die Anzahl der Stellplätze vor den Geschäften an der Handorfer Straße zwischen Petronillaplatz und Vennemannstraße ist zu reduzieren. Gegebenenfalls sollen alternativ Stellplätze vor dem Gebäude Handorfer Strasse Nr. 18 vorgesehen werden.

Prüfergebnis: Eine Reduzierung der Stellplätze vor den Geschäften an der Handorfer Straße wird nicht für sinnvoll erachtet. Diese Stellplätze werden überwiegend von Kurzparkern genutzt und sehr gut angenommen. Die abgepollerte Fläche vor Haus Nr. 18 befindet sich im privaten Eigentum und wird von dem dortigen Geschäft für die Aufstellung der Auslagen genutzt. Weitere öffentliche Stellplätze können in diesem Bereich nicht eingerichtet werden. Es wird vielmehr angeregt, diese Fläche gestalterisch aufzuwerten.

4. Festsetzungen des Bebauungsplans Handorf 3

Anregung: Die rechtlichen Rahmenbedingungen (z.B. durch Änderung des gültigen Bebauungsplans) sollen der baulichen Entwicklung angepasst werden, damit weitere kompakte und unpassende Baukörper verhindert werden können.

Prüfergebnis: Das Zentrum von Handorf entspricht nicht mehr dem Leitbild kleinteiliger Dorfstrukturen. Bereits Anfang der siebziger Jahre wurde durch städtebauliche Planung dem Zentrum des Stadtteils eine vorstädtische Prägung verliehen. An diesem Leitbild orientierten sich die Bauprojekte der letzten Jahre am Hugo-Pottebaum-Platz und am Petronillaplatz. Die Bebauungspläne „Han 3“ und „Nr. 205“ bilden derzeit die Rechtsgrundlage dafür.

Durch konstruktive Gespräche mit den Investoren ist es bisher gelungen, Volumen und Maßstäblichkeit der Bauvorhaben deutlich zu reduzieren und städtebauliche und architektonische Lösungen zu finden, die sowohl die bestehende Rechtslage beachten, als auch das Einfügen in die Strukturen vor Ort sicherstellen.

Insofern soll auch in Zukunft das Gespräch mit den Eigentümern / Investoren im Vordergrund stehen, mit dem Ziel, ein Einvernehmen in Bezug auf eine städtebauliche und architektonische Qualität der Bauvorhaben im Zentrum von Handorf zu erreichen.

Die Änderung oder Neuaufstellung der Bebauungspläne ist nach Ablauf der 7-Jahresfrist zwar möglich, müsste sich aber als begründet und abwägungsfehlerfrei erweisen.

Am 07.12.2006 ist der zuständige Ratsausschuss, der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW), anlässlich einer Anfrage nach § 24 Gemeindeordnung der Empfehlung der Verwaltung, die angesprochenen Bebauungspläne nicht aufzuheben, bereits gefolgt.

Für den Bereich der Ortslage Handorf stehen max. 5 Grundstücksflächen für eine Neubebauung zur Disposition (s. Lageplan):

1. Grundstück Ecke Sudmühlenstraße / Handorfer Straße
Nutzung z. Zt.: Tankstelle
Festsetzung laut Bebauungsplan: MI III g 0,4 1,0 ND 25°- 30°
2. Restgrundstück „Hotel Deutscher Vater“
Nutzung z. Zt.: Biergarten mit Garagenhof und privaten Stellplätzen
Festsetzung laut Bebauungsplan: MI III g 0,4 1,0 ND 25°- 30°
3. Grundstück Vennemannstraße / Werseblick
Nutzung z. Zt.: 2 vorhandene Scheunengebäude, Nutzung als Lager
Festsetzung laut Bebauungsplan: WA II 0,3 0,6 ND 25°- 30°
4. Grundstück Handorfer Straße 26
Nutzung z. Zt.: Wohnhaus Abriss erfolgt, genehmigter Bauantrag liegt vor
(altengerechtes Wohnen, Bebauung passt sich an vorhandenes Altenheim an)
5. Grundstück Handorfer Straße 28
Nutzung z. Zt.: Älteres Wohnhaus, 1½ - geschossig
Festsetzung laut Bebauungsplan: MI III g 0,4 1,0 ND 25°- 30°
6. Grundstück Hugo-Pottebaumplatz-Platz, Vennemannstraße 4
Nutzung z. Zt.: Getränkehandel im Erdgeschoss, Arztpraxis im 1. Obergeschoss, ehemaliges Lager- und Scheunengebäude
Festsetzung laut Bebauungsplan: MI III g 0,4 1,0 ND 25°- 30°

Eine Änderung der Bebauungspläne im Hinblick auf eine Reduzierung der Baumasse müsste unter Berücksichtigung der vorhandenen örtlichen Situation erfolgen und sich am Bestand orientieren, der das geltende Planungsrecht weitgehend ausschöpft – auch unter dem Aspekt des Gleichbehandlungsgrundsatzes.

Auch nach erneuter Prüfung ist unter Abwägung aller Gesichtspunkte das geltende Planungsrecht sachgerecht und geeignet, die städtebauliche Entwicklung positiv zu steuern.

Eine Änderung der Bebauungspläne wird aus städtebaulichen Gründen deshalb nicht für erforderlich gehalten. Dennoch wird die Änderung des Bebauungsplans dem Beschluss der Bezirksvertretung Münster-Ost entsprechend dem Planungsausschuss (ASSVW) erneut zur Entscheidung vorgelegt.

5. Anbindung der Gildenstraße an die Lützowstraße

Eine Planung für die Anbindung der Gildenstraße an die Lützowstraße kann kurzfristig nicht erstellt werden. Sie ist als Maßnahme nicht im Arbeitsprogramm der Verkehrsplanung aufgeführt. Eine Finanzierung ist bisher nicht sichergestellt. Die Planung für diese Verkehrsanbindung kann erst begonnen werden, wenn auch die finanziellen Mittel im Haushaltsplan veranschlagt sind. Eine konkrete Planung zum derzeitigen Zeitpunkt wird nicht für notwendig erachtet.