

Protokoll

Infoveranstaltung Masterplan Stadthäfen Münster / frühzeitige Bürgerbeteiligung Bauleitplanverfahren am 05.07.12, Mehrzweckhalle Stadtwerke

Teilnehmer:

Herr Fischer-Baumeister / Bezirksbürgermeister Stadtbezirk Münster-Mitte (Leitung der Veranstaltung)
Herren Schowe, Franke, Krause, Milde, Hänsel, Hopp, Leifken / Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

ca. 200 Bürgerinnen und Bürger

Beginn: 18.35 Uhr

Begrüßung:

Herr Fischer-Baumeister begrüßt alle Anwesenden. In der Veranstaltung werden komplexe Planverfahren behandelt. Er wird sich als Gesprächsleiter um einen stringenten Gesprächsverlauf bemühen. Jedoch sollen alle Meinungen und Fragen berücksichtigt werden.

Einleitung:

Herr Schowe stellt die Teilnehmer seitens der Verwaltung vor. Zu den Projekten stehen jeweils Vertreter der Investoren und z.T. Verfasser der Gutachten für Rückfragen zur Verfügung.

Der vorgesehene Veranstaltungsablauf wird vorgestellt. Fragen und Meinungen sollen nach der Vorstellung des Masterplans Stadthäfen in den jeweiligen Themenblöcken „Vorläufiger Entwurf Verkehrsuntersuchung Masterplan“, „Projekt Hafencenter“, „Projekt Neuhafen“ und „Bauleitplanung“ erörtert werden.

Bis zur heutigen Veranstaltung hat bereits ein umfassender Planungs-, Beratungs- und Beteiligungsprozess stattgefunden. Eine Chronologie zu den bisherigen Beschlüssen der Bauleitplanung und des Ablaufs des Hafenforums wird vorgestellt.

Prozesse der Stadtentwicklung und Stadtplanung sind immer das Ergebnis von Abwägungen und Kompromissen. Eine vollständige Berücksichtigung von Einzelinteressen ist damit nahezu immer ausgeschlossen.

Die heutige Darstellung der Projekte „Hafencenter“ und „Neuhafen“ sind als Zwischenergebnisse zu verstehen. Weitere Beteiligungen der Bürgerinnen und Bürger wird es im Rahmen der Bauleitplanung geben. Entsprechende Anregungen sind genauso wie die Stellungnahmen interner und externer Ämter in die abschließende Abwägung einzustellen. Entsprechend sind auch die bisher vorliegenden Gutachten als Entwürfe zu verstehen.

Die jetzigen Planungsstände sind jedoch unter diesem Gesichtspunkt durch die politischen Gremien der Stadt Münster bestätigt und für die frühzeitige Bürgerbeteiligung freigegeben worden.

Die anschließende inhaltliche Vorstellung und die jeweilige Diskussion mit Fragen, Antworten, Meinungen werden im Folgenden themenbezogen und nicht chronologisch dargestellt:

- S. 2 - Masterplan Stadthäfen
- S. 4 - Vorläufiger Entwurf Verkehrsuntersuchung Masterplan
- S. 6 - Projekt „Hafencenter“
- S. 9 - Projekt „Neuhafen“
- S. 10 - Bauleitplanung
- S. 10 - Verschiedenes

Masterplan Stadthäfen:

Herr Franke erläutert den Masterplan Stadthäfen Münster, der am 14.12.2011 vom Hauptausschuss der Stadt Münster beschlossen wurde. Die Berücksichtigung entsprechender Änderungen aus dem o.g. Beschluss wurde am 03.05.2012 vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Wirtschaft bestätigt. Die grundlegenden Ziele für die verschiedenen Teilräume werden dargestellt:

- Bereich ehem. OSMO-Areal = Allgemeine Wohnnutzungen / an der Wasserkante Mischnutzung
- Bereich südl. Hansaring / östl. Fr.-Ebert-Str. = Gemischte Nutzungen
- Bereiche Kreativkai / westl. Bernhard-Ernst-Str. / Kulturszene Hawerkamp = Kreative und kulturelle Nutzungen, Dienstleistungen, Gastronomie
- Bereiche östl. Albersloher Weg / westl. Hafenstr. = Klassische Büronutzungen
- Bereiche südl. Stadthafen 1, westl. DEK / östl. DEK, nördl. Feuerwache 2 / östl. Fr.-Ebert-Str. / westl. Lippstädter Str. = Gewerbliche Nutzungen
- Bereich südl. Am Mittelhafen = Versorgungsfläche der Stadtwerke
- Bereich östl. DEK / westl. Lütkenbecker Weg = (Kunst-) Handwerkliche Nutzungen
- Bereiche südwestl. Lütkenbecker Weg / nördl. B 51 sowie westl. u. östl. Industriegeweg = Industrielle Nutzungen
- Bereiche westl. Albersloher Weg / nördl. u. südl. Kulturszene Hawerkamp / südöstl. DEK, Nieberdingstr. = Messe-/Kongress-Veranstaltungen, Groß-/Open-Air-Veranstaltungen, Entertainment
- Bereich westl. DEK / nördl. u. südl. Stadthafen 2 = Hafenfunktionen
- Bereiche östl. Fr.-Ebert-Str. / östl. Albersloher Weg, nördl. B 51 = Großflächige Einzelhandelsnutzungen

Gemäß den Ergebnissen aus dem Hafenforum wurden folgende Ziele in den Masterplan aufgenommen:

- Die Bezeichnung Stadtbereichszentrum für das „Hafencenter“ wurde entfernt. Entsprechend ist die Fläche nun für gemischte Nutzungen mit großflächigem Einzelhandel dargestellt. Die Option für Quartiersparken bleibt erhalten. Die Verkaufsflächen werden auf 4.900 qm begrenzt (ehem. 6.400 qm).
- Die Verlagerung der Gastronomiebetriebe nördlich Stadthafen 1 (Heaven, Coconut-Beach) in den Bereich südlich Stadthafen 1 soll ermöglicht werden.
- Eine Wegeverbindung zwischen der Nord- und Südseite des Stadthafen 1 wurde aufgenommen.
- Ein öffentliches Wegenetz in Nord-/Südrichtung auf der Fläche des „Neuhafen“-Projektes wird die direkte fußläufige Verbindung zwischen dem Herz-Jesu-Viertel und dem Stadthafen 1 sicherstellen. Entsprechend ist auch eine Ost-/ Westwegeverbindung über die Projekte „Hafencenter“ und „Neuhafen“ vorgesehen.
- Über eine Mehrfachbeauftragung sollen verschiedene Architektenbüros für einzelne Bauzeilen beauftragt werden.
- Eine öffentliche Begehbarkeit der Kaiflächen auf der Nord- und Südseite wird sichergestellt.

Für die Flächen der Stadtwerke nördlich des Stadthafen 1 soll ein Realisierungswettbewerb durchgeführt werden. In diesem Wettbewerb sollen auch die Flächen für eine Erweiterung des Coppenrath-Verlages sowie die östliche Spitze des „Neuhafen“-Projektes berücksichtigt und eine wirtschaftliche Nutzung eines Teilerhaltes der ehem. OSMO-Hallen mit wohnverträglicher Nutzung dargestellt werden.

Für die Flächen südlich des Stadthafen 1 werden städtebauliche Untersuchungen zur Optimierung der Entwicklung durchgeführt. In diesem Rahmen soll der mögliche Erhalt von haftentypischen Gebäuden und Objekten und die Möglichkeit einer öffentlichen Quartiersparkanlage dargestellt werden.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: Der Erhalt eines Teils der OSMO-Hallen ist nicht als klarer Auftrag/Planungsziel zu verstehen. Im Hafenforum wurde eine Wohnnutzung direkt an der Wasserkante abgelehnt.

Antworten/Stellungnahmen: Diese Aspekte sind im Rahmen des Realisierungswettbewerbes zu berücksichtigen. Ein Teilerhalt der Hallen soll unter dem Aspekt einer wirtschaftlichen Tragfähigkeit aufgezeigt werden. Eine ggf. untergeordnete Wohnnutzung entlang der Wasserkante ist nur unter Nachweis der Verträglichkeit mit der freizeitorientierten Nutzung des Hafens möglich. Die Inhalte des Wettbewerbes werden noch zu formulieren und durch den Ausschuss für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Wirtschaft zu beraten und zu beschließen sein.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: Der Einzelhandelsumfang wird nicht benötigt. Die Belange der Durchgrünung, Durchlüftung, Kinderspielplätze und Verkehrserschließung sind zu wenig berücksichtigt.

Antworten/Stellungnahmen: Der Masterplan stellt lediglich die Grobstrukturen dar. Durch die entsprechenden planerischen Konkretisierungen sind die genannten Aspekte zu berücksichtigen. Es wird auf die folgenden Erläuterungen zu den Themenschwerpunkten verwiesen.

Vorläufiger Entwurf Verkehrsuntersuchung Masterplan:

Herr Milde stellt den Entwurf der Verkehrsuntersuchung, der den gesamten Planbereich des Masterplans Stadthäfen abdeckt, vor. Im Vergleich zur Verkehrsuntersuchung 2009 liegen die heutigen Verkehrsbelastungen in einzelnen Abschnitten deutlich höher. Die Gründe hierfür sind die neuen Strukturen im Hafen, der allgemeine Verkehrszuwachs in Münster und eine genauere Datenerfassung durch die neuen Lichtsignalanlagen.

Bis zum Prognosehorizont 2025 wird münsterspezifisch von einem Zuwachs des Kfz-Aufkommens von 3,8 % durch die Münsteraner und 10,7 % durch Auswärtige ausgegangen. Diese Prognosen liegen deutlich über bundesdurchschnittlichen Prognosen, deswegen man hier von einem belastbaren Szenario ausgehen kann.

Sämtliche Entwicklungsstrukturen des Masterplans wurden berücksichtigt. Für die Projekte „Hafencenter“ und „Neuhafen“ konnten die relativ konkreten Strukturen der vorliegenden Projektstände berücksichtigt werden. Für die übrigen Bereiche wurden grobe Annahmen getroffen. Bezogen auf bislang nicht projektierte Entwicklungsflächen im Geltungsbereich des Masterplans Stadthafen ist die Verkehrsuntersuchung jeweils anlass- und projektbezogen fortzuschreiben.

Für das „Hafencenter“ wird von einer täglichen Frequentierung von 5.000 Kfz (80% über Hansaring, 20% über Hafenweg) ausgegangen bei einer Gesamtbelastung von ca. 17.000 Kfz-Fahrten pro Tag. Im Ergebnis kann daher festgestellt werden, dass aufgrund der eintretenden Entlastungswirkungen beim Ausbau der B 51 3. Bauabschnitt einschließlich der Anbindung an den Schiffahrter Damm (L 481n) das Verkehrsaufkommen sich gegenüber heute kaum verändern wird. Vergleichend wurden die Veränderungen der Belastungen der Friedrich-Ebert-Straße durch den Bau des E-Centers herangezogen. Im Ergebnis kam es hier nach der Realisierung des E-Centers nicht zu einer stärkeren Frequentierung der Friedrich-Ebert Straße. Dies ist damit zu begründen, dass neue Nutzungen nicht automatisch neue Verkehrs erzeugen, sondern dass a) große Verkehrserzeuger zu Umverteilungen im Straßennetz führen können und b) der dem konkreten Vorhaben zuzuordnende Quell-/ Zielverkehr oftmals zu nicht unerheblichen Anteilen bereits heute im Netz besteht.

Die Prognose 2025 berücksichtigt ebenso alle Maßnahmen, die gemäß Darstellung des Flächennutzungsplanes absehbar sind, sowie den planfestgestellten Ausbau der B 51 und den Ausbau und die öffentliche Nutzung der Theodor-Scheiwe-Straße gem. Darstellung im Masterplan.

Der Albersloher Weg und der Hansaring wird in der Konsequenz dieser Berücksichtigung kaum eine Änderung erfahren.

Die Belastung der Schillerstraße könne im theoretischen Falle des Ausbaus der Theodor-Scheiwe-Straße von derzeit ca. 9.000 auf max. 13.500 Kfz/24 Std. steigen. Die prognostizierte Belastung entspricht der Funktion der Schillerstraße im Straßennetz.

Die Verkehrsuntersuchung soll dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung und Wirtschaft am 30.08.2012 vorgestellt werden.

Die projektbezogene, vorläufige Ersteinschätzung der Verkehrsuntersuchung zum „Hafencenter“ vom Büro nts muss die aktuellen Zahlen dieser Untersuchung noch berücksichtigen. Gravierende Änderungen der Ergebnisse sind jedoch aus einer Anpassung dieser Untersuchung nicht zu erwarten.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: *Die Schillerstraße wird durch die Entwicklung im Bereich der Stadthäfen die verhältnismäßig stärkste Erhöhung an Kfz-Frequentierung erfahren? Die Schillerstraße besitzt heute schon funktionale Defizite!*

Antworten/Stellungnahmen: Aufgrund der möglichen Öffnung / des Ausbaus der Theodor-Scheiwe Straße wird dies prognostiziert.

Im Rahmen des „Neuhafen“-Projektes wird in diesem Bereich der Straßenraum der Schillerstraße verbreitert. Sie wird hier für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gestalterisch und funktional aufgewertet.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: *Warum steuert die Verkehrsplanung nicht gegen den allgemeinen Trend der Zunahme durch Kfz-Verkehr?*

Antworten/Stellungnahmen: Die Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs ist ein zentrales Ziel der Verkehrsplanung. Der Anteil an ÖPNV und Radverkehr nimmt in Münster im Vergleich zu anderen Städten einen absoluten Spitzenwert ein.

Die im bundesweiten Vergleich deutlich höheren prozentualen Verkehrszunahmewerte sind u. a. auf die besonders dynamische Stadtentwicklung Münsters zurückzuführen. Münster als solitäres Oberzentrum hat zudem ein besonders hohes Kfz-Pendleraufkommen, welches sich in den vergangenen 25 Jahren von 150.000 Kfz-Fahrten auf 300.000 Kfz-Fahrten verdoppelt hat und auch künftig überproportional zunehmen wird. Der Pendlerverkehr besteht zu 80% aus individuellen Kfz-Verkehr und 20% aus ÖPNV-Nutzungen.

Der Ausbau der B 51 mit der qualifizierten Anbindung der Wolbecker Straße und an den Schiffahrter Damm (L 481n, s. o.) ist eine Maßnahme zur Entlastung des Stadtgebietes, auch im Betrachtungskorridor.

Zudem bedeutet die Maxime der Innenentwicklung vor Außenentwicklung eine Vermeidung von unnötigen zusätzlichen Kfz-Verkehren.

Die Innenentwicklung und die Sicherung von zentralen Versorgungsbereichen sichern den nachhaltigen Aspekt der „Stadt der kurzen Wege“.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: *Der Ausbau der B 51 ist Zukunftsmusik. Wie sicher ist der Ausbau der B 51, - wie ist der Planungsstand? Der Ausbau der B 51 sollte nicht in die Prognose einfließen! Wie kann der Ausbau der B 51 eine Entlastung für die innerstädtischen Bereiche / für den Hansaring bringen?*

Antworten/Stellungnahmen: Zum Ausbau der B 51 besteht ein Planfeststellungsbeschluss. Es sind Klageverfahren anhängig. Hierzu werden Entscheidungen im Jahr 2013 erwartet. Aus dieser Sicht ist die Frage jedoch nicht, ob es zum Ausbau kommt, sondern wann. Die Berücksichtigung dieser Maßnahme ist demnach angebracht.

Der Ausbau der B 51 wird einen besseren Verkehrsfluss auf der Umgehungsstraße gewährleisten. Verkehre aus den stärker belasteten innerstädtischen Straßen werden auf die Umgehungsstraße ausweichen.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: *Was bedeutet die Unterführung Albersloher Weg / Hafenstraße, welche Planung liegt hier zugrunde?*

Antworten/Stellungnahmen: Dieses Projekt wird seit langem diskutiert. Es ist nur realisierbar, wenn eine Bündelung/Verlagerung von Gleisanlagen durchgeführt und damit das Areal des Stückgutbahnhofes städtebaulich entwickelt werden kann. Es ist weiterhin strukturell wünschenswert, jedoch fehlen hierfür bisher wirtschaftliche und planungsrechtliche Grundlagen. Es ist deshalb nicht im vorläufigen Entwurf der Verkehrsuntersuchung Masterplan berücksichtigt.

Projekt „Hafencenter“:

Herr Krause stellt dem aktuellen Konzept das ehem. Konzept aus dem Jahr 2010 (vor dem Hafenforum) gegenüber und hebt die Unterschiede hervor.

Die Verkaufsfläche ist auf 4.900 qm reduziert und verteilt sich nun auf 2 Baukörper. Mit der Aufteilung der Zufahrtssituation vom Hansaring und der Stellplatzfläche stellt sich eine stärker betonte Kleingliederigkeit ein. Die Zufahrt vom Hansaring wird mit einer Lichtsignalanlage versehen.

Die Stellplatzfläche wird u.a. begrenzt vom Spänebunker, der im Rahmen des „Neuhafen“-Projektes erhalten werden soll. Direkte Blickbeziehungen von der Stellplatzfläche zum Ensemble Verlags- und Atelierspeicher sind gegeben. Die Erschließung der Tiefgarage stellt sich nun wesentlich integrierter dar. Die Tiefgaragenzufahrten von der Erschließungsstraße zum Hansaring und vom Hafenweg sind in die Gebäudestrukturen integriert.

Eine direkte Wegebeziehung zum „Neuhafen“-Projekt wird berücksichtigt. Vom Hansaring aus sind direkte Fuß- und Radwegebeziehungen zum Hafenweg gegeben.

Die ebenerdige Stellplatzanlage ist gegenüber dem ursprünglichen Konzept verringert worden (162 Stpl.). In der vom Hafenweg aus erreichbaren Tiefgarage sind ca. 200 öffentliche Stellplätze vorgesehen. Insgesamt sind durch das Projekt 515 Stellplätze berücksichtigt.

Das E-Center schließt um 21.30 Uhr. Die ebenerdige Stellplatzanlage wird um 22.00 Uhr geschlossen.

Die Belieferung des E-Centers erfolgt (vom Hafenweg) über eine separate Zufahrt an der Grenze zum „Neuhafen“-Projekt. Im Zusammenhang mit der bestehenden Mauer zum ehem. OSMO-Gelände wird die Anlieferzone eingehaust. Der Anlieferverkehr fließt über die Schillerstraße ab.

Neben der Einzelhandelsnutzung sind ca. 4.750 qm für Büro, Dienstleistung, Gastronomie und ca. 2.700 qm für Wohnnutzung vorgesehen.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: Das Konzept des „Hafencenter“ stellt eine Huldigung an den Kfz-Verkehr dar. Wie kann eine Zunahme an Nutzungen zu einer Verringerung der Kfz-Belastung auf dem Hansaring führen?

Wieso ist eine Lichtsignalanlage vorgesehen? Der hierdurch induzierte Stop&Go-Verkehr wird zu einer noch stärkeren Lärmbelastung führen, die ohnehin heute schon sehr hoch ist! Warum werden nicht die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung gezeigt.

Die enge Abfolge von Lichtsignalanlagen Dortmunder Straße / „Hafencenter“ / Wolbecker Straße wird den Verkehrsfluss drastisch einschränken! Wie viele Lkw werden pro Tag das Hafencenter bedienen? Die Verkehrsuntersuchung berücksichtigt nicht die Spitzenbelastung! Warum ist keine Durchgrünung des Bereichs vorgesehen?

Antworten/Stellungnahmen: Einzelhandelsprojekte benötigen auch aus bauordnungsrechtlichen Gründen Stellplätze. Neben den Stellplätzen zum Einzelhandelsanteil sind auch öffentliche Stellplätze vorgesehen. Somit werden mit dem Projekt nur z.T. neue Verkehre verursacht. Bestehende Einkaufsverkehre oder Besucherverkehre (Stadthafen) die bisher in diesem Bereich stattgefunden haben, konzentrieren sich nach der Realisierung auf diesen Projektstandort als zentraleren Zielstandort (sh. hierzu auch die vergleichende Untersuchung E-Center Friedrich-Ebert Straße). Zudem führt der Ausbau der B 51 zur Entlastung innerstädtischer Verkehrswege. Die durch die Nutzungen des Masterplans sukzessive ausgelösten Verkehrszunahmen werden, wie bereits erwähnt, weitgehend durch die prognostizierten Entlastungen Ausbau B 51 / L 481n kompensiert.

Die Lichtsignalanlage ist nicht aufgrund der Verkehrsbelastung erforderlich, sondern dient der sicheren Abwicklung/Begegnung aller Verkehrsteilnehmer. Die Lärmauswirkungen der Lichtsignalanlage sind in die vorläufige Voreinschätzung der Schalltechnischen Untersuchung eingeflossen, die im Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung eingesehen werden kann.

Herr Stroetmann führt aus, dass das E-Center täglich durch 3 Lkw beliefert wird. Er weist auf die heutige erhöhte Lkw-Frequentierung des Postgebäudes hin.

Die vorläufige Ersteinschätzung zur Verkehrsuntersuchung berücksichtigt Spitzenbelastungen.

Die betreffenden Grundstücke sind bereits heute voll versiegelt. Wir befinden uns in einem urbanen Umfeld. Für das Projekt „Hafencenter“ sind umfangreiche Funktionsflächen erforderlich.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: *Das E-Center ist größer als die Einzelhandelsnutzung am Schiffahrter Damm! Mit 4.900 qm Verkaufsfläche des geplanten E-Centers entstehen soviel Verkaufsflächen wie jetzt schon an der Wolbecker Straße vorhanden sind! Es ist im Viertel bereits eine Sättigung erreicht, jede weitere Verkaufsfläche führt zu einer Verschärfung des Verdrängungswettbewerbes!*

Die Gefahr ist ein umfangreicher Leerstand auf der Wolbecker Straße, - dies wird nicht nur von wenigen, sondern von vielen Geschäftsleuten im Viertel befürchtet! Vor allem wird um die Existenz von Geschäften mit Magnetwirkung gebangt! Das Gutachten prognostiziert mögliche große Umverteilungsverluste für Einzelhandelsnutzungen an der Wolbecker Straße!

Im Hafenforum bestand eine breite Ablehnung gegenüber dem „Hafencenter“ – warum wird nicht mehr auf diese Meinungen eingegangen? Das „Hafencenter“ will im Hansaviertel niemand! Wer hat das entsprechende Einzelhandelsgutachten beauftragt, Stadt oder Investor? Sind in den vorliegenden Gutachten die Erweiterungsabsichten der REWE - Märkte bereits berücksichtigt? Durch die Erweiterung der REWE - Märkte entfällt die Notwendigkeit eines E-Centers!

Antworten/Stellungnahmen: Auf der Wolbecker Straße befinden sich ca. 6.000 qm Verkaufsfläche westlich des Hansaringes und ca. 1.000 qm Verkaufsfläche östlich des Hansaringes.

Die Erweiterungsabsichten der REWE - Märkte verdeutlichen, dass aus Sicht der Handelsbetriebe noch Bedarfe bestehen und hier keine Sättigung besteht.

Eine zukunftsorientierte Stadtplanung darf im Sinne der Gewährleistung eines freien Marktes keinen Konkurrenzschutz betreiben. Die Stadtplanung muss jedoch negative städtebauliche Auswirkungen ausschließen. Zukunftsfähige Versorgungsstandorte sind zu sichern. Es wurde und wird bestätigt, dass dies u.U. mit negativen Auswirkungen für Einzelne verbunden sein kann. Die Stadtplanung hat sich jedoch in diesem Kontext darauf zu konzentrieren, unabhängig von Marktschwankungen und einzelbetrieblichen, wirtschaftlichen Aufstellungen zukunftsfähige Versorgungsstandorte zu sichern.

Die Ergebnisse des Hafenforums haben zu dem politischen Beschluss geführt, die Verkaufsflächen des „Hafencenters“ auf 4.900 qm zu reduzieren. Der Standort für großflächigen Einzelhandel wurde bereits mit dem Zentren- und Einzelhandelskonzept vom Rat der Stadt Münster 2009 bestätigt.

Die Erfahrung zeigt, dass sich in Beteiligungsverfahren insbesondere Kritiker von Projekten positionieren. In der Gesamtabwägung müssen jedoch alle Belange betrachtet und ihre Vor- und Nachteile abgewogen werden.

Die grundsätzliche städtebauliche Vereinbarkeit wird durch die Städtebauliche Wirkungsanalyse (Einzelhandelsgutachten) zum „Hafencenter“-Projekt belegt. Das Gutachten ist von den Investoren in Abstimmung mit der Stadt beauftragt worden. Diese Vorgehensweise ist bei vergleichbaren Projekten unter Berücksichtigung der abschließenden fachlichen Bewertung durch die Verwaltung in Abstimmung z.B. mit der IHK, der Bezirksregierung oder dem Einzelhandelsverband gängige Praxis.

Auch von Herrn Stroetmann wird bestätigt, dass die vorliegende Städtebauliche Wirkungsanalyse mit Berücksichtigung der Verringerung der Einzelhandelsflächen auf 4.900 qm und der Erweiterungsabsichten der REWE – Märkte, überarbeitet wird.

Herr Schowe bekräftigt seine Bereitschaft, einen separaten Dialog mit den Einzelhändlern der Wolbecker- bzw. Warendorfer Straße zu führen.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: *Wann wurden die Liegenschaften für das „Hafencenter“ vom Investor erworben! Ist es legitim die städtische Fläche der Tankstelle durch den Investor zu überplanen?*

Antworten/Stellungnahmen: Herr Stroetmann führt aus, dass die entsprechenden Liegenschaften in 2001 und 2008 erworben wurden. Herr Schowe führt aus, dass es legitim ist Flächen Dritter konzeptionell zu überplanen. Einem Verkauf städtischer Grundstücke werde dadurch nicht vorgegriffen, sondern darüber entscheiden die städtischen Gremien zu gegebener Zeit.

Projekt „Neuhafen“:

Herr Hänsel stellt das Wohnprojekt „Neuhafen“ vor. Die städtebauliche Grundstruktur des Entwurfes ist vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung und Wirtschaft am 03.05.2012 zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung freigegeben worden. Gemäß diesem Entwurf sind ca. 312 Wohneinheiten als Stadthäuser, Etagenwohnungen und Penthousewohnungen mit verschiedenen Größenzuschnitten geplant. Gemäß Beschluss zum Masterplan Stadthäfen ist ein Anteil von 25 % der Wohnungen als mit öffentlichen Mitteln grundsätzlich förderfähige Wohnungen einzuplanen.

Der Entwurf zeichnet sich durch 7-zeilige Bauriegel in Nord-/Südrichtung aus. Die Erdgeschosszonen sind erhöht. Die Bauriegel werden abwechselnd von Grachten und Wohnwegen unterbrochen. Die Wohnwege sind öffentlich begehbar und sonst nur für Ver- und Entsorgungs- sowie Rettungsfahrzeuge befahrbar. Zudem durchzieht ein öffentlich nutzbarer Weg vom Projekt „Hafencenter“ das Wohngebiet in östliche Richtung. Die Grachten werden mit Brücken überspannt. Die Regelgeschossigkeit liegt bei 4 Geschossen.

Zur Schillerstraße wird der Entwurf in 4 Varianten dargestellt:

- Offener Abschluss der Grachten
- Halboffener Abschluss
- Stirn- und Eckabschluss
- Riegelabschluss

Das Gebiet ist autofrei geplant. Gemäß Entwurf befinden sich drei Tiefgaragen mit 366 Stellplätzen unter dem Wohngebiet, die von der Schillerstraße aus erreichbar sind. Die Kapazität würde ggf. auch die notwendigen öffentlichen Stellplätze abdecken.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: *Gibt es eine Durchgrünung und was ist mit dem Bedarf an Kinderspielflächen?*

Die Qualität des Wohnprojektes wird in Frage gestellt.

Insgesamt solle das Projekt mit neuen Volumenansätzen überdacht werden, die Varianten betr. der Kopfbebauung zur Schillerstraße stellen nur Nuancen dar.

Werden die förderfähigen Wohnungen zur Schillerstraße orientiert? Wie sind die Aussichten auf eine Förderung bzw. wie prioritär wird die Stadt Münster in diesem Zusammenhang behandelt?

Zentrales Problem sei die Gentrifizierung, es fehlen Wohnungen die wirtschaftlich sozial gestaltet sind!

Die Entwicklung des „Neuhafen“-Projektes wird auch Mehrverkehr im Hubertiviertel verursachen!

Antworten/Stellungnahmen: Herr Kresing führt aus, dass die graphische Darstellung das städtebauliche Grundkonzept hervorhebe. In den Wohnwegen sind Grünpflanzungen geplant.

Die Verwaltung bestätigt, dass Flächen für Kinderspielplätze bisher nicht in dem Grundkonzept berücksichtigt sind, diese jedoch durch eine Bedarfserhebung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens festgestellt und gesichert werden.

Zur Ausrichtung von einzelnen Wohnungsformen gibt es z.Zt. noch keine Aussage.

Die Stadt Münster wird seit 2011 ein wenig besser mit Mitteln der Wohnungsbauförderung bedacht. Konkrete mögliche Fördervolumen zu diesem Projekt können jedoch nicht genannt werden.

Das Problem der Gentrifizierung ist in Münster im Vergleich zu anderen prosperierenden Städten nicht so umfangreich. Die stärkste entsprechende Entwicklung im Stadtgebiet betraf in den 1970`er Jahren das Kreuzviertel. Die Stadt Münster bemüht sich um die Realisierung sozialverträglicher Wohnungen.

Im o.g. vorläufigen Entwurf Verkehrsuntersuchung Masterplan sind die Entwicklung des „Neuhafen“-Projektes und die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz berücksichtigt.

Bauleitplanung:

Herr Krause erläutert die Herleitung zur Abgrenzung des Bebauungsplanes Nr. 541, für das der Rat der Stadt Münster am 27.06.2012 den Aufstellungsbeschluss gefasst hat.

Mit dem Ziel der Entwicklung einer Wohnnutzung auf dem ehem. OSMO-Areal, der Sicherung des Versorgungsstandortes der Stadtwerke Münster GmbH und der Sicherung weiterer Strukturen gem. Zielperspektive Masterplan Stadthäfen ist eine Anpassung des Planungsrechtes für das ehem. OSMO-Areal, den Bereichen südlich des Stadthafen 1 und östlich des Dortmund-Ems-Kanals erforderlich. Diese Bereiche sind z.Zt. von den Bebauungsplänen 401 und 348 abgedeckt.

Mit der Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 541 werden die Bereiche beider bisheriger Bebauungspläne einer ganzheitlichen Behandlung zugeführt. Die Wechselwirkungen der verschiedenen Bereiche untereinander können so mit einem Bebauungsplanverfahren behandelt werden.

I.d.R. wird mit dem Verfahren eine Aufwertung bisheriger Industriebereiche zu Gewerbebereichen verfolgt. Erkennbar ist z.Zt. dass durch die neue Planung kein Eingriff in ausgeübte Nutzungen erfolgt.

Parallel mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 541 wird die Änderung des Flächennutzungsplanes für die betreffenden Bereiche durchgeführt.

Allgemeines:

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: *Wie ist das weitere Procedere bzw. wie können sich die Bürger in das weitere Verfahren einbringen?*

Gibt es die Möglichkeit eines Bürgerentscheides?

Antworten/Stellungnahmen: Für das Projekt „Hafencenter“ ist bei positivem Verlauf zum Ende des Jahres mit der förmlichen Offenlegung zu rechnen. Für die übrigen Maßnahmen kann erst 2013 oder 2014 mit der Offenlegung gerechnet werden. Im Rahmen dieser 1-monatigen Offenlegung kann jeder Bürger seine Stellungnahme zu der Planung einreichen. Wichtig ist, dass Bedenken in diesem Rahmen förmlich eingereicht werden müssen, damit sie im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden. Der Zeitraum der Offenlegung wird über die Presse und im Internet bekannt gemacht.

Durch Beschluss des Landtages NRW zu § 26 der Gemeindeordnung ist nun ein unmittelbarer Zugang für Bürgerbegehren/Bürgerentscheide zu Aufstellungsbeschlüssen von Bebauungsplänen gegeben.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: *Der Zeitpunkt dieser Veranstaltung kurz vor den Sommerferien ist äußerst ungünstig terminiert! Zudem ist eine Veranstaltung mit dem Umfang der Themen überfrachtet!*

Antworten/Stellungnahmen: Der Termin ist seit langem abgestimmt. Eine ungünstige Terminierung ist nicht zu erkennen, das große Interesse heute gibt der Terminierung recht. Der Umfang der Themen ist den jeweiligen planungsrelevanten Abhängigkeiten geschuldet.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: *Die Bürgerbeteiligung ist überflüssig! Da die Stadt die strategischen Flächen nicht erworben hat, gibt es seitens der Stadt/Bürger auch keine Möglichkeit mehr der Steuerung der Entwicklung. Die Politik handelt gegen das Bürgergefühl!*

Es fehlen Politiker in dieser Veranstaltung!

Antworten/Stellungnahmen: Die Stadt besitzt die kommunale Planungshoheit. Ohne Änderungen der Bebauungspläne durch entsprechende politische Beschlüsse sind die zentralen Projekte nicht realisierbar.

Herr Fischer-Baumeister weist auf die Anwesenheit einiger Politiker im Publikum hin.

Fragen/Meldungen aus dem Publikum: Das Herz-Jesu-Viertel bzw. das Hubertiviertel ist und wird durch umfangreiche Bauarbeiten in Mitleidenschaft gezogen (Abbruch Bunker Ottostraße, Kanal-Tiefbauarbeiten, Ausbau Dortmund-Ems-Kanal). Die anvisierten Projekte sollten zurückgestellt bzw. aufgegeben werden! Die Politik handelt gegen das Bürgergefühl!

Antworten/Stellungnahmen: Negative Auswirkungen wird es geben. Am Beispiel der Entwicklung der Schulstraße ist jedoch auch erkennbar, dass ein zunächst sehr negativ aufgenommenes Projekt mittlerweile durch die Nachbarschaft akzeptiert bzw. positiv aufgenommen wird.

Ende 21.50 Uhr

Münster, 10.08.2012

gez.

Leifken

gez.

Fischer-Baumeister