



Öffentliche **Beschlussvorlage**

Amt für Stadtentwicklung,
Stadtplanung,
Verkehrsplanung

13.03.2019

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Leifken
Telefon: 492 61 81

LeifkenA@stadt-muenster.de

Herr Renkhoff
Telefon: 492 61 52
renkhoff@stadt-muenster.de

Betrifft

Fortschreibung Masterplan Stadthäfen Münster

Beratungsfolge

28.03.2019	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Einbringung
07.05.2019	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
07.05.2019	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
16.05.2019	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
22.05.2019	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
22.05.2019	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat beauftragt die Verwaltung den Masterplan Stadthäfen fortzuschreiben und das Ergebnis der Fortschreibung dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.
2. Die Potenziale des Hafensareals werden in Bezug auf ihre gesamtstädtische Bedeutung neu untersucht und im Rahmen der Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen berücksichtigt.
3. Die Ergebnisse des eingeleiteten Dialogverfahrens „Hafenratschlag“ werden in das weitere Fortschreibungsverfahren einbezogen; die Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen wird mit einem kontinuierlichen Hafendialog begleitet.
4. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Masterplan Stadthäfen Stadt Münster des Ingenieurbüros Helmert vom 25.02.2019 (sh. Anlage 4) werden für die weitere Entwicklung der Planungsziele des fortzuschreibenden Masterplans Stadthäfen sowie für laufende und kommende Bauleitplanverfahren im Bereich der Stadthäfen mit der Perspektive zugrunde gelegt, dass die Theodor-Scheiwe-Straße nicht für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durchgebunden wird.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Mit der Entscheidung zu dieser Vorlage entstehen unmittelbar keine Folgekosten.

Begründung:

Zu 1.-3.:

Die letzte Fassung des Masterplans Stadthäfen Münster wurde am 14.12.2011 vom Hauptausschuss (HA) beschlossen. Die gem. HA-Beschluss geänderte Fassung wurde am 03.05.2012 vom Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen (ASSVW) nochmals bestätigt (Anlage 1). Auf dieser Grundlage basierten dann im Folgenden die weiteren planerischen Arbeiten zu diversen Projekten, wie z.B. für den Bereich Stadthafen-Nord und für die Freiflächengestaltung der öffentlichen Flächen auf der Hafensüdseite.

Aktuell sind weitere konkrete Entwicklungen im Planungsbereich erkennbar bzw. eingetreten, die eine Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen Münster erfordern. So hat der Rat der Stadt Münster im Rahmen der Haushaltsberatungen 40 Mio € für den Ausbau des Stadions zur Verfügung gestellt; Anfang Februar d.J. hat der SC Preußen 06 e.V. Münster gemeinsam mit der Stadt einen „Letter of Intent“ (LOI) zur Zukunft des Stadions an der Hammer Straße unterzeichnet und verzichtet in Folge dessen auf den bisherigen, im Masterplan Stadthäfen enthaltenen Perspektivstandort für den Neubau eines Stadions an der Nieberdingstraße. Zitat aus dem LOI: *„...wird...die Standortoption Nieberdingstraße der Stadt Münster zur Entwicklung freigegeben“*.

Der Bereich der Stadthäfen birgt mit seiner Lagegunst und Größe ein großes Potenzial, dass Münster an urbaner Qualität gewinnt und neue, eigenständige Teilquartiere ausbildet.

Der Gesamtbereich des Erneuerungspotenzials geht räumlich weit über die heute bereits wahrnehmbaren und bereits weitgehend entwickelten Bereiche, wie den Kreativkai und den nördlichen Albersloher Weg, hinaus. Der Focus der kommenden Untersuchungen wird auf den Bereichen beidseits des Dortmund – Ems – Kanals und dem Stadthafen 2 liegen.

Aufgrund von umfangreichen städtischen Liegenschaften im Hafensbereich ist das Potenzial vorhanden, hier mittelfristig unterstützende Funktionen der wachsenden Stadt Münster zu verorten.

In diesem Zuge sind die Zielaussagen des bestehenden Masterplans Stadthäfen zu hinterfragen, zu überprüfen und den aktuellen, strukturellen Bedürfnissen der Stadt Münster anzupassen.

In diesem Sinne gestaltbare Flächen sind zu identifizieren und ggf. auf Grundlage neuer bzw. zu aktualisierender Immissionsschutzgutachten mit aktualisierten Zielperspektiven für künftige Nutzungsarten mit entsprechenden anzustrebenden städtebaulichen Qualitäten neu zu versehen.

Unabhängig von den zu ermittelnden städtebaulichen Zielperspektiven und Instrumenten soll zukünftig eine enge dialogorientierte Einbindung der Hafenakteure diese Entwicklung begleiten. Die Zusammensetzung der Akteure des Stadthafens (Vereine, Mieter, Eigentümer etc.) ist lokal spezifisch und strukturell sehr heterogen. Dies zeigt sich hinsichtlich von künftigen Zielperspektiven bereits in der Vergangenheit und im angelaufenen Verfahren zum Hafenratschlag. Ziel ist es, die verschiedensten Erfahrungen und Kompetenzen der Akteure in den Prozess einzubinden, um das Stadthafenareal zu einem vielseitigen, nutzerorientierten urbanen Quartier zu entwickeln.

Eine wichtige Grundlage für die anstehenden Verfahren werden dabei die Erkenntnisse aus dem sehr positiv angelaufenen Dialogverfahren „Hafenratschläge“ sein. Die Dokumentation des 1. Hafenratschlags vom 05.02.2019 ist als Anlage 2 dieser Vorlage beigefügt. Der 2. Hafenratschlag wird am 11.04.2019 stattfinden. Über dieses Dialogverfahren sind insbesondere auch die Aufgaben und Ziele eines zukünftigen Hafenmanagements zu definieren und zu konkretisieren. Eine zentrale Aufgabe dieses Hafenmanagements wird die Aufnahme und Verstärkung des Dialogs mit Eigentümern, Pächtern und Mietern von Grundstücken sowie von Bewohnern und Nutzern im Bereich der beiden Stadthäfen sein.

Auf der Grundlage des Dialogverfahrens sind ein räumliches Leitbild zu erstellen und die potenziellen Entwicklungsziele auszuloten.

Mit der seit 2017 in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) verankerten neuen Baugebietskategorie MU – Urbanes Quartier gibt es einen ggf. möglichen größeren planerischen Spielraum für die Entwicklung des Gebietes hin zu einem vielfältigen,utzungsgemischten und damit urbanen Quartier mit zeitgemäßer städtebaulicher Dichte.

Die Fortschreibung des Masterplans wird die potenziell realisierbaren städtebaulichen Strukturen konkretisieren und soll als Basis für evtl. Optimierungsverfahren bzw. darauf aufbauende Bauleitplanverfahren im Sinne des § 1 (6) Nr. 11 BauGB dienen.

Ggf. ist im Zuge der Fortschreibung der Masterplanung auch der Planungsbereich anzupassen, in dem z.B. der Gasometer südlich der B 51 in diesen mit aufgenommen wird (Anlage 3).

Es ist bereits heute erkennbar, dass mit den neu zu definierenden städtebaulichen Zielen auch eine neue Förderkulisse für potenzielle Städtebauförderungsmaßnahmen erforderlich wird. Ein aktualisiertes und räumlich erweitertes „Integriertes Handlungskonzept“ (InHK) kann dann auf Basis des fortgeschriebenen Masterplans Stadthäfen Münster eine zentrale und nach den Städtebauförderrichtlinien erforderliche Grundlage für die Förderung, von z.B. öffentlichen Bereichen, bilden.

Die Inhalte des Antrags der SPD-Fraktion A-R/0082/2018 vom 03.12.2018 „Eine Veranstaltungsfläche für Münster – ohne Barrieren!“ sollen ebenfalls im Zuge der Masterplan-Fortschreibung untersucht werden.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Helmert (Anlage 4) werden bei den kommenden Planungsverfahren zugrunde gelegt. Mit dem künftigen Beschluss zum Masterplan Stadthäfen Münster (gem. Beschlusspunkt 1 dieser Vorlage) wird die Verkehrsuntersuchung ein integrierter Bestandteil des Masterplans und als Grundlage für laufende und kommende Bauleitplanverfahren gem. § 1 (6) Nr. 11 BauGB genutzt.

Zu 4.:

Die Verkehrsuntersuchung Masterplan Stadthäfen Münster aus 2012 muss nach 2015 erneut fortgeschrieben werden. Die Entwicklungen der vergangenen vier Jahre machen diesen Schritt notwendig.

Mit der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Masterplan Stadthäfen Münster Stand: Januar 2015 wurde das Ingenieurbüro Helmert aus Aachen beauftragt.

Während die Verkehrsuntersuchungen aus 2012 und die Aktualisierung aus 2015 ausschließlich als Rahmenuntersuchungen für das Untersuchungsgebiet Masterplan Stadthäfen Münster ausgelegt waren, beinhaltet die aktuelle Verkehrsuntersuchung auch zwei Planfälle zu den konkreten Vorhaben „Hafencenter“ mit dem Prognosehorizont 2020 und dem Projekt „Stadthafen-Nord“ mit dem Prognosehorizont 2022. Darüber hinaus wurde der Prognosehorizont für den Masterplan auf das Jahr 2035 ausgedehnt. Somit werden mit dieser Verkehrsuntersuchung erstmalig auch die zukünftigen Entwicklungen entlang der Nieberdingstraße und der Theodor-Scheiwe-Straße berücksichtigt (vgl. Kapitel 4. Prognose), da deren Entwicklung/Realisierung in den früheren Verkehrsuntersuchungen erst für die Jahre nach 2025/30 angenommen wurde.

Bei den Infrastrukturmaßnahmen haben sich gegenüber den bisherigen Verkehrsuntersuchungen ebenfalls deutliche Veränderungen ergeben. Für die Ist-Situation (Analyse) müssen die Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße sowie die Ausweisung des Lütkenbecker Weges und des Lindberghweges als Fahrradstraße berücksichtigt werden. Für die Prognose gehen neu die geplante Ausweisung der Schillerstraße zwischen Hansaring und Theodor-Scheiwe-Straße als Fahrradstraße, der Ausbau des Albersloher Weges bis hin zum Hansaring und ein Neubau der Bahnunterführungen in die Berechnungen ein. Insbesondere die Berücksichtigung der neuen Bahnunterführungen erforderte auch die Erweiterung des Untersuchungsgebietes bis zum Ludgerikreisel.

Die wesentlichen Analyse-Ergebnisse mit Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße und der Ausweisung des Lütkenbecker Weges/Lindberghweges als Fahrradstraße sind:

- Die Schillerstraße, zwischen dem Hansaring und der Theodor-Scheiwe-Straße, wird nur noch von 2.600 Kfz/24h bis 3.900 Kfz/24h belastet. Eine Verkehrserhebung im Bereich der Schillerstraße/Lütkenbecker Weg in Höhe der Kanalbrücke, die in 2017 durchgeführt wurde, ergab für die Nachmittagsspitzenstunde 415 Radfahrer/h und 251 Kfz/h. Somit sind mit der gesperrten Theodor-Scheiwe-Straße die Voraussetzungen erfüllt, die Schillerstraße bis zum Hansaring zukünftig als Fahrradstraße auszuweisen. Zum Vergleich, vor der Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße betrug die Querschnittsbelastung der Schillerstraße noch 6.800 Kfz/24h bis 9.000 Kfz/24h.
- Die Verkehrsbelastungen des Hansaringes sind nach der Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße nicht - wie vielleicht erwartet werden konnte - gestiegen. Die Ergebnisse der Dauerzählstelle im Hansaring (siehe Anlage 4, Abbildung 2) zeigen über die Jahre von 2013 bis 2018 ein sehr konstantes Belastungsniveau für den Hansaring. Aus den vorliegenden Daten kann für den Hansaring sogar eine leichte Abnahme der Querschnittsbelastung festgestellt werden.
- Die Dauerzählstelle auf dem Albersloher Weg (vgl. Anlage 4, Abbildung 3), zwischen B 51 und Theodor-Scheiwe-Straße registrierte nach der Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße eine deutliche Abnahme in dem betreffenden Straßenabschnitt. Durch den Wegfall der ausgeprägten Spitzen im Berufsverkehr nach Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße hat sich auch die Situation für den Knotenpunkt B 51/Albersloher Weg verbessert.

Prognose 2020

Mit der Prognose 2020 werden die verkehrlichen Entwicklungen nach Eröffnung des Hafencenters aufgezeigt. Weitere wesentliche Grundlagen der Prognose 2020 sind eine für den Durchgangsverkehr gesperrte Theodor-Scheiwe-Straße und die Ausweisung der Schillerstraße als Fahrradstraße. Die detaillierten Belastungsentwicklungen im Untersuchungsgebiet zeigt die Abbildung 11 der Anlage 4. Grundsätzlich können die zusätzlichen Verkehrsmengen verkehrstechnisch abgewickelt werden. Die begrenzten Kapazitäten im Zuge des Hansaringes führen zu gesamtstädtischen Verdrängungsverkehren, die jedoch für den einzelnen Streckenabschnitt unkritisch sind. Somit bleiben auch die Verkehrsbelastungen im Zuge des Hansaringes fast konstant. Die rechnerisch leichten Verkehrssteigerungen werden nach den vorliegenden Erfahrungen im täglichen Verkehrsaufkommen kaum nachweisbar und spürbar sein. Die umweltrelevanten Auswirkungen hinsichtlich Lärmbelastungen/Schadstoffbelastungen müssen im Rahmen der Projektentwicklung untersucht werden.

Prognose 2022

Die Prognose 2022 ergänzt die Prognose 2020 im Wesentlichen um das Projekt „Stadthafen-Nord“ sowie um die Fertigstellung der B 51 / B 481n. Ähnlich wie bei den Prognoseberechnungen 2020 wird es auch hier zu gesamtstädtischen Verdrängungsverkehren kommen. Die rechnerischen Zunahmen im direkten Umfeld (Hansaring/Schillerstraße) der geplanten Projekte liegen ebenfalls im Bereich der üblichen täglichen Belastungsschwankungen (siehe Anlage 4, Abbildung 12).

In der Anlage 4, Abbildung 13, sind die Verkehrsbelastungen für die Prognose 2022 mit einer Durchbindung der Theodor-Scheiwe-Straße vom Albersloher Weg bis zur Schillerstraße als weiterer Planfall dargestellt.

Mit der Öffnung der Theodor-Scheiwe-Straße würden die Verkehrsbelastungen der Schillerstraße, insbesondere durch Durchgangsverkehre im Berufsverkehr ansteigen. Diese Situation ist nach der StVO nicht mit einer Ausweisung als Fahrradstraße vertretbar. Die gleichen Verkehrsströme führen in

dem Knotenpunkt Albersloher Weg/B 51 in der Fahrbeziehung Theodor-Scheiwe-Straße – Albersloher Weg – B 51 (Richtung Autobahn) zu Kapazitätsengpässen. Diese müssten parallel zu den Strukturentwicklungen bis zum Prognosejahr 2022 durch geeignete Maßnahmen behoben werden.

Prognose 2035

Für den Prognose-Fall 2035 wurden ebenfalls zwei Planfälle gerechnet. In der Anlage 4, Abbildung 14, sind die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2035 ohne die Durchbindung der Theodor-Scheiwe-Straße, in der Anlage 4, Abbildung 15, mit der Durchbindung der Theodor-Scheiwe-Straße dargestellt.

Die Prognoseberechnungen 2035 beinhalten die Strukturen für den gesamten Masterplan Stadthäfen Münster (vgl. Kapitel 4.4). Planungsziel der Stadt Münster ist es auch, bis zum Prognosehorizont 2035 den Ausbau des Albersloher Weges, einschließlich der Bahnunterführungen, realisiert zu haben. Dementsprechend wurde das Straßennetz durch den Gutachter angepasst.

Die zentralen Aussagen des Gutachtens sind:

- Die geplanten Strukturen des Masterplans Stadthäfen Münster können verkehrstechnisch abgewickelt werden. Die Durchbindung der Theodor-Scheiwe-Straße ist hierfür nicht erforderlich. Aufgrund der erheblichen Belastungszunahmen im Zuge des Albersloher Weges müssen die Leistungsfähigkeiten der betroffenen Knotenpunkte geprüft und ggfs. verbessert werden.
- Die Ausweisung der Schillerstraße als Fahrradstraße ist nur umsetzbar, wenn über die Theodor-Scheiwe-Straße kein Durchgangsverkehr abgewickelt wird.
- Bis 2035 ist der Ausbau des Albersloher Weges, einschließlich der Bahnunterführungen, notwendig, um langfristig ausreichende Verkehrsqualitäten sicherzustellen.
- Aufgrund der Netzbedeutung bleibt das Belastungsniveau des Hansaringes über alle Prognosefälle relativ konstant.

In Vertretung

Gez.:

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen

Anlage 1:
Masterplan Stadthäfen Münster, Stand Beschluss 14.12.2011 / bestätigt 03.05.2012

Anlage 2:
Dokumentation Hafentratschlag vom 05.02.2019

Anlage 3:
Gebietsbezug Hafentratschlag incl. Gasometer

Anlage 4:
Verkehrsuntersuchung Masterplan Stadthäfen Stadt Münster Stand: 25. Februar 2019