



Stadtplanungsamt

13.08.2024

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Beck /

Herr Kather

Telefon: 492-6142 /

492-6153

BeckDaniel@stadt-

muenster.de /

KatherM@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Ortsmitte Gremmendorf: Umgestaltung des öffentlichen Raumes - Gestaltungskonzept und Verkehrstechnischer Entwurf (Planungsbeschluss)

Beratungsfolge

27.08.2024	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
04.09.2024	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
05.09.2024	Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung	Vorberatung
11.09.2024	Hauptausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Dem Gestaltungskonzept für die Ortsmitte Gremmendorf (Anlage 2 – Bericht und Anlage 3 - Lageplan) und dem auf dieser Grundlage entwickelten Verkehrstechnischen Entwurf (Anlage 4) wird zugestimmt.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Ausführungsplanungen (Straßen- und Kanalbau) auf Grundlage des Verkehrstechnischen Entwurfs und des Gestaltungskonzeptes durchzuführen. Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich im Zuge der weiteren Planungen für die tiefbautechnischen Maßnahmen (Straßenbau, Kanalbau und Versorgungsleitungsbau der Stadtnetze) sowie der Ergebnisse des noch aufzustellenden dendrologischen Gutachtens (Baumgutachten) u.a. geänderte Planaussagen im Hinblick auf den Baumbestand ergeben können. Die ausgearbeiteten Ausführungsplanungen werden den politischen Gremien abschließend zur Beschlussfassung vorgelegt (Baubeschluss).

3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Verwaltung das begleitende Zentrenmanagement mit einer hauptamtlichen Zentrenmanagerin bzw. einem Zentrenmanager für die nächsten fünf Jahre fortsetzt, wodurch auch im weiteren Planungsprozess sowie während der Bauzeit eine kontinuierliche Einbindung der Anliegenden und weiterer Beteiligter sichergestellt wird.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster mit Umsetzung des Verkehrstechnischen Entwurfs (Anlage 4) Planungs- und Baukosten in Höhe von ca. 9.240.000 € entstehen. Es werden Einnahmen von ca. 1.890.000 € durch Förderungen erwartet.

Die v. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1101	Abwasserbeseitigung			
Investitionsmaßnahme	4247	Albersloher Weg , Be- reich Yorkkaserne			
Auszahlungen		für Baumaßnahmen	2025	50.000	
			2026	400.000	
			2027	1.150.000	
			später	1.000.000	
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Ver- kehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	4247	Albersloher Weg , Be- reich Yorkkaserne			
Auszahlungen		für Baumaßnahmen	2025	150.000	
			2026	200.000	
			2027	1.200.000	
			später	5.093.200	
Einzahlungen		Zuwendungen und all- gemeine Umlagen	2025	0	
			2026	0	
			2027	360.000	
			später	1.532.700	
Saldo				7.350.500	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2024 bei den o.g. Investitionsmaßnahmen nur teilweise veranschlagt. Im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplanentwurfs 2025 werden die erforderlichen Ermächtigungen und die damit zusammenhängenden Einzahlungen für die o. g. Investitionsmaßnahmen an die voraussichtlichen Investitionskosten angepasst. Dabei werden die Mehrbedarfe gegenüber der bisherigen Veranschlagung innerhalb des investiven Budgets des Dezernates für Planung, Bau und Wirtschaft kompensiert.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2025 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

Die Planungen für den Yorkshire-Platz und die nördlich angrenzende private Stellplatzanlage liegen außerhalb des Planungsbereichs des Verkehrstechnischen Entwurfs (vgl. Anlage 1 - Übersichtsplan) und sind daher in den Kosten nicht enthalten. Die Detailplanung für diese Teilflächen erfolgt in einem separaten Verfahren (vgl. Begründung unter „Abweichende Planungsbereiche“). Am nördlichen und südlichen Ende der Gremmendorfer Meile befinden sich kleinere private Freiflächen, die ebenfalls außerhalb des Planungsbereichs des Verkehrstechnischen Entwurfs liegen (vgl. Anlage 1 - Übersichtsplan).

Bei den im Teilfinanzplan dargestellten Kosten handelt es sich zunächst um eine Übersicht mit überschlägigen Kostenschätzungen. Eine Freigabe der Finanzmittel findet mit dieser Vorlage nicht statt. Sie dienen lediglich der Information, welche Kosten mit dem Beschluss ausgelöst werden. Auf Grundlage des aktuellen Planungsstands wurde eine Schätzung der möglichen Zuwendungen durchgeführt. Eine Anmeldung beim Zuwendungsgeber wurde bereits eingereicht. Detaillierte Aussagen zu den tatsächlichen Zuwendungen sind erst im Rahmen der nachfolgenden Ausführungsplanungen möglich. Die in diesem Rahmen angestrebten Baubeschlüsse (Kanal- und Straßenbau) werden die Ein- und Auszahlungen und damit verbundene Aufwendungen sowie die Bauzeiten konkretisieren und in die politischen Gremien zur Entscheidung eingebracht.

Für die Produktgruppe 1101 (Abwasserbeseitigung) werden zudem aktuell noch Fördermöglichkeiten für den Bau der auflagebedingten Regenwasserbehandlungsanlagen geprüft und mit den Genehmigungsbehörden eruiert. Die Planungs- und Baukosten aus diesem Segment werden durch die Abwassergebühr vollständig refinanziert.

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	02	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	2031ff	47.320	Folgertrag
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2031ff	66.430	Folgeaufwand
Zeile	14	Bilanzielle Abschreibungen	2031ff	166.080	Folgeaufwand
Produktgruppe	1601	Allgemeine Finanzwirtschaft			
Zeile	20	Zinsen und sonst. Finanzaufwendungen	2031ff	71.260	Folgeaufwand

Die Folgelastenberechnung (Anlage 5) wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

zu Beschlusspunkt 1

Planungsgenese

Der Stadtteil Gremmendorf steht vor einem dynamischen Wachstum. Auf den Flächen der ehemaligen York-Kaserne – westlich des Albersloher Weges gelegen – entsteht derzeit ein komplett neues Stadtquartier. Auf ca. 50 ha Fläche werden ca. 1.800 Wohnungen entstehen und den heute ca. 12.000 Einwohnerinnen und Einwohner zählenden Stadtteil um bis zu 6.000 Einwohnerinnen und Einwohner anwachsen lassen. Mit der Entwicklung des York-Quartiers besteht die Chance, die Gremmendorfer Ortsmitte grundlegend umzugestalten und fit für die Zukunft zu machen.

Der gegenüberliegende zentrale Versorgungsbereich setzt sich aus einer Aneinanderreihung von Wohn- und Geschäftshäusern zusammen, die über einen Parallelfahrestreifen vom Albersloher Weg erschlossen werden. Die auch als „Gremmendorfer Meile“ bekannte Einkaufs- und Geschäftsstraße weist erkennbare Mängel in der Gestaltungsqualität auf und beeinflusst daher die Zukunftsfähigkeit des Zentrums. Die Dominanz des Parksuchverkehrs sowie des ruhenden Verkehrs führt insgesamt zu einer schwer zu überblickenden Situation, die insbesondere für den Radverkehr Risiken birgt. Insbesondere die derzeitigen senkrecht zum Fahrestreifen angeordneten Kfz-Stellplätze sind in diesem Zusammenhang kritisch zu bewerten. Durch die vorgesehene Führung der Veloroute Sendenhorst – Albersloh – Münster entlang des Albersloher Weges wird eine Umgestaltung der Gremmendorfer Meile unausweichlich. Der fließende und ruhende Verkehr insgesamt, unattraktive Asphaltflächen und Gehwege und ein hoher Versiegelungsgrad dominieren das Bild. All dies trägt zu einer sehr geringen Aufenthaltsqualität bei. Die Breite der Gehwege lässt an vielen Stellen nur wenig Raum für die Außengastronomie oder Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, geschweige denn für Lastenräder. Der Raum für Zufußgehende ist stark begrenzt und entlang der Gebäudefassaden fehlen schattenspendende und qualitätssteigernde Baumstandorte.

Bereits im Rahmen der Perspektivplanung für das York-Quartier 2012/2013 wurde in einem partizipativen Verfahren mit engagierten Bürgerinnen und Bürgern die gemeinsame Zielvorstellung entwickelt, im Zuge der Konversion auch das in die Jahre gekommene Stadtteilzentrum zu ertüchtigen und zusammen mit ergänzenden Handelsangeboten im York-Quartier einen neuen Identifikationspunkt für den Stadtteil Gremmendorf zu schaffen. Die Schaffung attraktiver Platzräume und Freiflächen, die Entwicklung eines lebendigen neuen Stadtplatzes mit vielfältigen Nutzungen als Visitenkarte und Gelenkpunkt und die Überwindung der Barriere des Albersloher Weges wurden bereits zu diesem frühen Zeitpunkt als Zielvorstellung festgehalten und in die gemeinsam erarbeitete städtebauliche Zukunftsperspektive „Perspektivplan York-Kaserne“ aufgenommen.

2020 beauftragte die Stadt Münster das besonders auf Einzelhandelsfragen spezialisierte Dortmunder Büro Stadt + Handel. Als Ergebnis dieser Zusammenarbeit entstand ein Entwicklungsleitbild für die Ortsmitte. Zudem wurden zahlreiche Entwicklungsempfehlungen formuliert. Ebenfalls 2020 wurde das Düsseldorfer Büro scape Landschaftsarchitekten beauftragt, für das Gremmendorfer Stadtteilzentrum ein Gestaltungskonzept zu entwickeln. Parallel hierzu erfolgte die Beauftragung des Münsteraner Ingenieurbüros nts. Durch das interdisziplinäre Zusammenspiel sollten gestalterische und verkehrsplanerische Anforderungen integrierend behandelt werden, um während des Planungsprozesses stets alle verkehrstechnischen Erfordernisse angemessen berücksichtigen zu können. Im Rahmen interner Workshops wurden mit den beauftragten Büros Ideen formuliert und ein erster Gestaltungsentwurf entwickelt. Die Stadtverwaltung und das Büro scape stellten der Öffentlichkeit den

Entwurf im Februar 2022 erstmals vor. Bis Februar 2024 fanden vier weitere Beteiligungsveranstaltungen statt, darunter auch zwei gesonderte Austauschabende für die besonders betroffenen Eigentümerinnen, Eigentümer und Gewerbetreibenden an der Gremmendorfer Meile (vgl. unten und Anlage 2). Im Zuge des Beteiligungsprozesses wurde 2023, gemeinsam mit dem Büro Stadt + Handel auf Grundlage von Landesfördermitteln, ein Zentrenmanagement etabliert (vgl. Begründung zu Beschlusspunkt 3 und Anlage 2). Die Rückmeldungen, Anregungen und Bedenken der Bürgerinnen und Bürger wurden und werden im Planungsprozess laufend evaluiert und nach Möglichkeit – nach Abwägung mit ggf. entgegenstehenden Belangen – in die Planung aufgenommen (vgl. unten).

Abweichende Planungsbereiche

Es wird darauf hingewiesen, dass das Gestaltungskonzept (Anlage 3) inhaltlich nicht vollständig deckungsgleich mit dem Verkehrstechnischen Entwurf (Anlage 4) ist, da letzterer zwischenzeitlich weiterentwickelt wurde. So werden im Verkehrstechnischen Entwurf am südlichen Endpunkt der Gremmendorfer Meile zusätzliche Vorkehrungen dargestellt, um das Sicherheitsniveau für den Radverkehr weiter zu erhöhen.

Außerdem unterscheiden sich die Abgrenzungen der Planungsbereiche voneinander (vgl. Anlage 1 – Übersichtsplan). Der Verkehrstechnische Entwurf enthält weder den Bereich des Yorkshire-Platzes, noch die weiter nördlich geplante private Stellplatzanlage. Die gestalterische Detailplanung für diese Teilflächen erfolgt im Zusammenhang mit der Planung für das Bauprojekt auf dem Grundstück der KonVOY im York-Quartier, welches die bestehenden Einzel- und Dienstleistungsstrukturen um die so dringend benötigten Nahversorgungsangebote (Vollversorger-Supermarkt, Lebensmittel-Discounter und Drogeriemarkt) künftig ergänzen soll. Eine Kostenschätzung hierfür kann erst nach Vorliegen einer hinreichend konkreten Planung vorgenommen werden. Die im Abschnitt II. Finanzielle Auswirkungen dargelegten Kostenschätzungen beziehen sich daher nur auf den Planungsbereich des Verkehrstechnischen Entwurfs.

Am nördlichen und südlichen Ende der Gremmendorfer Meile befinden sich kleinere private Freiflächen, die ebenfalls außerhalb des Planungsbereichs des Verkehrstechnischen Entwurfs liegen (vgl. hierzu Abschnitt „Realisierung“ unten).

Zielsetzung und Konzeptinhalte

Basierend auf der Situationsanalyse, dem formulierten Entwicklungsleitbild und den Entwicklungsempfehlungen des Dortmunder Büros Stadt + Handel sowie den Anregungen und Bedenken der Bürgerinnen und Bürger erarbeitete das Düsseldorfer Büro scape Landschaftsarchitekten gemeinsam mit der Stadt Münster ein Gestaltungskonzept. Unterstützt wurde es dabei durch die verkehrsplanerische Expertise des Münsteraner Ingenieurbüros nts. Auf diese Weise war sichergestellt, dass das zu entwickelnde Konzept sowohl freiraumplanerischen Ansprüchen, als auch verkehrstechnischen Anforderungen gerecht wird.

Mit der Umgestaltung der Ortsmitte sind folgende Zielsetzungen verbunden:

- Schaffung eines attraktiven und zukunftsfähigen Zentrums für den Stadtteil
- Abmilderung der trennenden Wirkung des Albersloher Weges durch funktionale und visuelle Verbindung der Zentrumsbereiche York-Quartier und Gremmendorfer Meile
- Attraktivierung der Gremmendorfer Meile
- Gestaltung des Yorkshire-Platzes als lebendigen neuen Stadtplatz mit vielfältigen Nutzungen (zum Beispiel Wochenmarkt); als Visitenkarte und Gelenkpunkt

- deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Zufußgehende und Radfahrende
- Entwicklung zeitgemäßer Mobilitätslösungen.

Die formulierten Ziele basieren auf dem entwurfsbestimmenden Leitbild „aus zwei Teilen ein Ganzes machen“ und sollen dazu beitragen, dass sich ein Ort für alle Menschen manifestiert, ein Identifikationspunkt und Kristallisationsort, der die unterschiedlichen Belange und Bedürfnisse der Gremmendorferinnen und Gremmendorfer möglichst gut in Einklang bringt.

Das Gestaltungskonzept formuliert einen ambitionierten Entwicklungsvorschlag für das Zusammenwachsen des bestehenden Stadtteilzentrums (Gremmendorfer Meile) mit dem York-Quartier und zeigt eine neue Qualität im öffentlichen Raum auf, der identitätsprägend für das neue Stadtteilzentrum sein soll. Das Konzept beinhaltet neben stadtgestalterischen und funktionalen Anforderungen auch Aspekte der ökologischen Stadtentwicklung.

Zentrale Figuren der Planung sind der Yorkshire-Platz sowie das grüne Rondell, das sowohl optisch als auch funktional ein Bindeglied der zwei Teilbereiche beidseits des Albersloher Weges darstellt. Dem Yorkshire-Platz steht die Neugestaltung der Gremmendorfer Meile gegenüber. Auf begrenztem Raum werden in der Meile vielfältige Ansprüche berücksichtigt. Das Konzept sieht hier einen großzügigen Boulevard zum Flanieren und Verweilen vor und einen völlig neu aufgeteilten Verkehrsraum, der ein sicheres Nebeneinander von Radverkehr (Veloroute), Fahrzeugen sowie Anlieferverkehr gewährleistet. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit wird zudem durch die Neuordnung des Kfz-Parkens erreicht. Eine Besonderheit ist in diesem Zusammenhang der geplante Multifunktionsstreifen, der je nach Bedarf dem Kfz-Parken dient oder dem Boulevard zugeschlagen wird. Der künftige Boulevard bietet den Besucherinnen und Besuchern des Stadtteilzentrums, der Außengastronomie und der Warenpräsentation deutlich mehr Raum und eine hohe atmosphärische Qualität. Zusätzlich berücksichtigt das Konzept komfortable Fahrradanhänger sowie Stellplätze für Lastenräder. Eine gute Erreichbarkeit des geplanten Bürgerparks wird durch Maueröffnungen sichergestellt. Auf diese Weise werden auch die im öffentlichen Bürgerpark gelegenen und ebenfalls zum Stadtteilzentrum gehörenden sozialen Einrichtungen, wie z. B. das Bürgerhaus, die neue Grundschule mit Turnhalle, die beiden Kitas sowie die Jugendeinrichtung in die Ortsmitte eingebunden.

Die wesentlichen Konzeptmerkmale sowie weitere Detaildarstellungen des Konzeptes können dem Bericht (Anlage 2) entnommen werden.

Umgang mit den Anregungen und Bedenken aus der Beteiligung / Abwägung

Angesichts der hohen Bedeutung des Projektes für die Stadtteilentwicklung verfolgte die Stadt Münster von Beginn an einen partizipativen Planungsansatz. Bereits im Rahmen der Perspektivplanung für das York-Quartier 2012/2013 wurde nicht nur über die künftige Nutzung des Kasernengeländes, sondern auch über Lösungsmöglichkeiten für das Stadtteilzentrum nachgedacht. Ein erster Entwurf des Gestaltungskonzepts für die Ortsmitte wurde erstmalig im Februar 2022 vorgestellt. Neben zwei weiteren Informationsveranstaltungen sowie den separaten Veranstaltungen für die Eigentümerinnen, Eigentümer und Gewerbetreibenden im Bereich der Gremmendorfer Meile wurden mit dem Lenkungskreis Gremmendorf und dem Zentrenbeirat im Zusammenhang mit dem Zentrenmanagement weitere Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen:

- 2012/2013: Perspektivplanung für das York-Quartier
- 22.02.2022: Online-Infoveranstaltung für Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Gewerbetreibende

- 23.02.2022: Online-Infoveranstaltung für die Öffentlichkeit
- 14.02.2023: Veranstaltung zum Auftakt des Zentrenmanagements
- 14.10.2023: Weitere Infoveranstaltung für Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Gewerbetreibende
- 14.02.2024: Weitere Infoveranstaltung für die Öffentlichkeit
- seit Anfang 2023: Zentrenmanagement Gremmendorf

In Rahmen der Beteiligung wurde eine Vielzahl an Anregungen und Bedenken vorgebracht. Es war und ist das Bestreben der Stadt Münster, diese nach Möglichkeit in die Planung einfließen zu lassen. Teilweise standen die geäußerten Belange jedoch auch im Widerspruch zueinander. Dies wurde insbesondere in den Diskussionen um die Ausgestaltung der Gremmendorfer Meile und dessen Parkraumkonzept deutlich. Die Entwicklung eines stadtgestalterisch überzeugenden – und zugleich verkehrstechnisch funktionierenden –Gestaltungskonzeptes machte es notwendig, einigen Anregungen und Bedenken nicht zu folgen.

Neugestaltung der Gremmendorfer Meile / Parkraumkonzept

Das Gestaltungskonzept sieht vor, die Gremmendorfer Meile in einen attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsraum mit Boulevardcharakter zu verwandeln. Die Straßenraumaufteilung soll zukunftsfähig und verkehrssicher sein, zum Einkaufen und Verweilen einladen und auch der Außengastronomie deutlich mehr Raum bieten als heute. Diese Zielsetzungen lassen sich nur mit einer deutlichen Reduktion des ruhenden Verkehrs erreichen. Statt wie im Bestand ca. 120 steht in der Gremmendorfer Meile künftig Parkraum für ca. 40 Kraftfahrzeuge zur Verfügung.

Die Stadtverwaltung setzte von Anfang an auf einen direkten Dialog mit den von dieser Änderung besonders betroffenen Eigentümerinnen, Eigentümern und Gewerbetreibenden. In den Beteiligungsveranstaltungen wurde mehrfach die Befürchtung geäußert, dass bei einem reduzierten Parkraumbot Angebot Geschäftseinbußen der Kaufleute eintreten könnten. Es könne zu chaotischen Zuständen kommen, die sich auch auf die Erreichbarkeit der Arztpraxen und Apotheken negativ auswirken könnten. Dem kann entgegnet werden, dass die Umgestaltung eine deutliche Attraktivitätssteigerung mit sich bringt, was sich positiv auf die Vermietbarkeit und Rentabilität der Nutzungen in den Erdgeschosszonen auswirkt. Gerade aufgrund der neuen Nahversorgungsangebote im York-Quartier ist eine attraktive Gestaltung der Gremmendorfer Meile von hoher Bedeutung. Es ist davon auszugehen, dass der enorme Kaufkraftanstieg infolge der Entwicklung des York-Quartiers (bis zu 6.000 neue Einwohnerinnen und Einwohner) und den dort vorgesehenen ergänzenden Handelsstrukturen (Kopplungspotenziale durch sich ergänzende Angebote) zu einer Belebung der Meile führen werden.

Viele Neubürgerinnen und Neubürger werden aufgrund der unmittelbaren Nähe ihre Einkäufe zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigen. Durch die in der Meile vorgesehene Einföhrung einer Parkzeitenregelung – das Parken soll kostenfrei möglich bleiben – wird eine gute Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr sichergestellt. Zur Einhaltung der Parkzeitregelung werden die Außendienste des Ordnungsamtes in der Anfangszeit – im Rahmen der personellen Möglichkeiten – Schwerpunktkontrollen durchführen. Außerdem entstehen auf der gegenüberliegenden Seite im York-Quartier eine Vielzahl an neuen Stellplatzangeboten, sodass die deutliche Reduktion auch vor diesem Hintergrund für tragfähig gehalten wird. Durch die zusätzlichen Querungsmöglichkeiten über den Albersloher Weg und die Verkürzung der Ampelwartezeiten wird ein niederschwelliges Wechseln zwischen den zwei Einzelhandelslagen ermöglicht. Die Verlagerung der stadtauswärtigen Bushaltestelle Paul-Engelhard-Weg in Richtung Norden, die Inbetriebnahme der WLE-Strecke und nicht zuletzt durch die Schaffung von zusätzlichen und komfortablen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder werden weite-

re Maßnahmen getroffen, um eine gute Erreichbarkeit der Gremmendorfer Meile sicherzustellen und den Bedarf an Kfz-Parkplätzen im Vergleich zu heute zu verringern.

In den Veranstaltungen wurde mehrfach kritisiert, dass für die Anwohnenden künftig keine öffentlichen Parkplätze in der Meile zur Verfügung stehen. Hierzu wurde darauf hingewiesen, dass die Kfz-Stellplätze außerhalb der Geschäfts- und evtl. Lieferzeiten nicht durch eine Parkzeitbegrenzung reglementiert werden. Den Anwohnenden steht somit weiterhin, wenn auch eingeschränkt, öffentlicher Parkraum in der Meile zur Verfügung. Grundsätzlich führt die Abwägung für eine zeitlich bevorzugte Nutzung von Stellplätzen im öffentlichen Raum für Kundinnen und Kunden sowie Besuchenden zu einer Zukunftssicherheit der Nutzungen in einem Stadtteilzentrum. Der öffentliche Raum in einem Stadtteilzentrum muss zahlreiche Anforderungen erfüllen, die einer rein privaten Nutzung entgegenstehen. Aufgrund der begrenzten Anzahl der betroffenen Wohnbevölkerung sind individuelle Lösungen zu erwarten. Eine gesonderte Zone für Anwohnerparken stellt jedoch keine Option dar, da dies einseitig zulasten der Geschäftsleute und Arztpraxen gehen würde.

Insbesondere zu Beginn des Planungsprozesses wurde von einigen Bürgerinnen und Bürgern eine noch weitergehende Reduktion bzw. ein kompletter Entfall des Parkraumangebotes eingefordert. In Abwägung mit den Belangen der Geschäftstreibenden, Arztpraxen, Anwohnenden und den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden kann dem Wunsch nach einer gänzlich autofreien Gremmendorfer Meile jedoch nicht entsprochen werden. Die Erreichbarkeit muss weiterhin gewährleistet sein, dazu gehört auch das Vorhalten eines ausreichenden Stellplatzangebotes für Kraftfahrzeuge. Die Reduktion von Parkraum ist durch den geplanten Multifunktionsstreifen gleichwohl künftig möglich. Konkret sieht das Gestaltungskonzept vor, dass die Stellplatzreihe vor den Geschäften temporär oder dauerhaft in Flächen für Außengastronomie, Warenauslagen oder Marktstände umgewandelt werden kann (vgl. Abbildungen unten). Die einheitliche Pflasterung in höhengleicher Ausführung ermöglicht eine hohe – und somit zukunftsfähige – Flexibilität. Der von einer Bürgerin vorgeschlagene saisonale Wechsel von Stellplatz- (Winter) zu Gastronomieflächen (Sommer) kann somit Wirklichkeit werden.



Die umgestaltete Gremmendorfer Meile: Mehr Raum zum Flanieren und Verweilen. Geordnetes Parken beidseits des Fahrstreifens. Visualisierung: Scape Landschaftsar-



Die zur Gebäudeseite ausgerichteten Parkstände können je nach Bedarf ganz oder teilweise dem Boulevard zugeschlagen werden. Visualisierung: Scape Landschaftsar-

Neben dem erheblichen Qualitätsgewinn, der sich aus der Neuaufteilung des Verkehrsraums und der Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (max. 20 km/h) ergibt, ist auch die beträchtliche Zunahme der Verkehrssicherheit in der Abwägung hoch zu gewichten. Die heute beengten Verhältnisse, das Fehlen von Sicherheitstreifen zur Verhinderung von Doorings-Unfällen (engl.: Das Kollidieren mich sich öffnenden Pkw-Türen) mit Radfahrenden und nicht zuletzt die heutigen senkrecht zum Fahrstreifen angeordneten Parkstände bergen insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilneh-

menden Risiken. Die Veloroute Sendenhorst – Albersloh – Münster kann nur durch die hier vorgeschlagenen Anpassungen des Verkehrsraums entlang des Albersloher Weges verlaufen. Die Neuordnung sorgt erstmals für ein gleichberechtigtes Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsarten und lädt zum Verweilen und Flanieren auf dem künftigen Boulevard ein.

Eine „echte“ Neugestaltung und Attraktivitätssteigerung lässt sich nur durch den Entfall von Kfz-Stellplätzen erreichen. Sie birgt große Potenziale für die Geschäftstreibenden und Gastronomiebetriebe vor Ort. Durch den geplanten Multifunktionsstreifen ist sie zukunftsfähig und ein wichtiger Baustein für die angestrebte Mobilitätswende. Es entsteht ein neuer Stadtraum, in dem der Mensch und seine Bedürfnisse in den Mittelpunkt gerückt werden. Ein Ort, wo Menschen generationsübergreifend zusammenkommen und teilhaben.

Shared Space / Fahrradstraße

Ein weiterer, im Rahmen der Beteiligung geäußelter Vorschlag war die Berücksichtigung des Shared Space Ansatzes. Hinter dieser Planungsphilosophie steht der Gedanke, dass die Verkehrsteilnehmenden den Verkehrsraum gleichberechtigt nutzen und auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrstreifenmarkierungen ganz oder größtenteils verzichtet wird. Im Vordergrund steht das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Einführung von Shared Space würde sich nicht mit der in der Gremmendorfer Meile geplanten Anzahl an Kfz-Parkplätzen vertragen. Eine weitergehende Reduktion des Parkraumangebotes wäre zwar möglich, kann jedoch aus den o.g. Aspekten (u.a. Belange der Kaufleute) nicht erwogen werden. Durch die Ausweisung der Meile als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (max. 20 km/h), dem großzügigen, zum Verweilen und Flanieren einladenden Boulevard, dessen lediglich „weicher“ Separation durch den nur 3 cm hohen Rundbord und einer möglichst einheitlichen Gestaltung aller Oberflächen wird eine Gestaltung erreicht, die dem Shared Space Ansatz optisch nahekommt und zugleich die Anforderungen an die Barrierefreiheit vollends erfüllt.

Der Anregung, die Gremmendorfer Meile in eine Fahrradstraße umzuwandeln kann nicht entsprochen werden, da hierfür ebenfalls das Kfz-Parken weitergehender reduziert werden müsste. Der Umbau erfolgt jedoch so, dass für die Radfahrenden gem. den städtischen Standards ausreichend Raum zur Verfügung gestellt und ein ausreichendes Sicherheitsniveau – u.a. durch Markierung von Sicherheitstrennstreifen zur Vermeidung von Dooring-Unfällen und die Einführung von Tempo 20 (vgl. oben) – gewährleistet wird.

Tunnel-/Brückenlösung

Immer wieder wurde von Bürgerinnen und Bürgern die Frage aufgeworfen, ob im Bereich der Ortsmitte eine Untertunnelung des Albersloher Weges oder eine Brückenlösung erfolgen kann. Eine solche Separierung würde dem Fuß- und Radverkehr in der Ortsmitte einen Vorrang einräumen und zu einer Verkehrsberuhigung beitragen. Allerdings wären damit auch Nachteile verbunden. Sowohl bei einem Tunnel, als auch einer Brücke sind flächenintensive Rampen erforderlich. Insbesondere bei einer Tunnelösung würde an dessen Auf- und Abgängen eine Zerschneidungswirkung unvermeidbar sein. Genau diese soll mit der Umgestaltung des Stadtteilzentrums aber deutlich abgemildert werden. Auch eine Brücke würde sich gestalterisch negativ auswirken und die Sichtbeziehungen zwischen den beiden Seiten des Albersloher Weges stören. Eine Trennung der Verkehrsarten kann also allein schon aus konzeptionellen und gestalterischen Gründen nicht die richtige Antwort sein. Wer zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs ist, soll möglichst kurze Verbindungswege nutzen können, was an diesem Standort am besten durch eine ebenerdige Ausführung gewährleistet werden kann. Abgesehen davon fallen bei solchen Bauwerken erhebliche und oft schwer kalkulierbare Kosten an, die in dieser Höhe für diesen Standort nicht zu rechtfertigen wären.

Verkehrsbelastungen Albersloher Weg

Auch die hohe Verkehrsbelastung des Albersloher Weges wurde in den Beteiligungsveranstaltungen immer wieder als Problemfeld benannt. Der Bereich zwischen Gremmendorfer Weg und Paul-Engelhard-Weg ist mit rund 27.000 Kraftfahrzeugen täglich belastet (Hochrechnung für 2020). Es ist zu konstatieren, dass durch die zusätzlichen Verkehre, die durch das York-Quartier und die übrigen geplanten neuen Wohngebiete in Münsters Südosten ausgelöst werden, eine weitere Verkehrszunahme zu erwarten ist. Die Neugestaltung der Ortsmitte Gremmendorf muss sich an diese Gegebenheit anpassen. So ist es vor diesem Hintergrund unabdingbar, die Kfz-Stellplätze in der Gremmendorfer Meile auch künftig durch einen Parallelfahrestreifen zu erschließen. Eine Parkraumschließung unmittelbar über den Albersloher Weg ist angesichts der hohen Verkehrsbelastung nicht umsetzbar. Dennoch kann durch die Neugestaltung der Ortsmitte eine erhebliche Verbesserung für Zufußgehende und Radfahrende erreicht werden. Das Gestaltungskonzept sieht auf Höhe des geplanten Rondells, des Paul-Engelhard-Weges und dem Heinrich-Hoffschulte-Weg insgesamt vier zusätzliche Querungsstellen vor, davon drei für Zufußgehende. Durch die geplante Neukoordinierung der Grünen Welle ist grundsätzlich von einer Verbesserung der Ampelwartezeiten für den querenden Fuß- und Radverkehr auszugehen. An den beiden Knotenpunkten Paul-Engelhard-Weg und Gremmendorfer Weg ist von Wartezeiten in der Größenordnung von ca. 70 Sekunden auszugehen. Bei einer ungünstigen Anforderung bzw. einer ÖPNV-Priorisierung sind aber auch längere Wartezeiten von bis ca. 90 Sekunden möglich. An den beiden neuen Querungsstellen am Rondell ist ein sog. Doppelanwurf vorgesehen. Dadurch ergeben sich hier voraussichtlich noch geringere Wartezeiten von nur ca. 40 bis 60 Sekunden. Diese Verbesserung trägt, neben der gestalterischen Aufwertung, ebenfalls zu einer deutlich reduzierten Trennwirkung des Albersloher Weges bei.

Bezogen auf den Kfz-Verkehr hat die anlässlich der Planung erstellte Verkehrssimulationsstudie ergeben, dass sich die Leistungsfähigkeit des Albersloher Weges durch die Anbindung des York-Quartiers zwar weiter verschlechtert, die prognostizierten Verkehrsmengen jedoch abgewickelt werden können. Durch Mobilitätskonzepte im York-Quartier, die geplante Optimierungen für den Radverkehr (Veloroute) und nicht zuletzt durch Reaktivierung der WLE-Bahn werden darüber hinaus zusätzliche Verlagerungspotenziale geschaffen. Die Stadt Münster erarbeitet für den Albersloher Weg derzeit ein Gesamtkonzept, das weitere Maßnahmen für eine Verbesserung der Situation enthalten soll.

Die hohe Verkehrsbelastung ist auch der Grund, weshalb der Albersloher Weg nicht, wie im Beteiligungsprozess angeregt, von heute vier auf zwei Fahrestreifen zurückgebaut werden kann. Sollte der Kfz-Verkehr deutlich abnehmen, könnten die beiden äußeren Fahrestreifen jedoch eines Tages in Bussonderfahrestreifen umgewandelt werden.

Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h wird aufgrund der Funktion des Albersloher Weges als wichtige Verkehrsachse derzeit als rechtlich nicht umsetzbar bewertet. Die Stadt Münster ist Mitinitiatorin der Tempo-30-Initiative des Deutschen Städtetags. Möglicherweise wird sich der Rechtsrahmen künftig ändern, sodass dann über eine Ausweisung von Tempo 30 nachgedacht werden könnte.

Größtmöglicher Erhalt des Baumbestandes / Neupflanzungen

Der Umgang mit dem Baumbestand wurde in den Beteiligungsveranstaltungen ebenfalls oft thematisiert. Den geäußerten Bedenken ist zu entgegenen, dass der heutige Baumbestand – und somit der Charakter des Albersloher Weges – größtenteils erhalten bleibt. Dies hängt vor allem damit zusam-

men, dass sich der Albersloher Weg in seinem Verlauf nicht wesentlich ändert. Gleichwohl können mit der Umsetzung des Konzeptes und infolge von weiteren Bodeneingriffen (durch Neubau von Kanälen und Versorgungsleitungen) nicht alle Bäume erhalten werden. Um negative Auswirkungen auf den Baumbestand zu verhindern bzw. abzumildern, werden während der Bauzeit Maßnahmen für einen adäquaten Baumschutz getroffen. Das Gestaltungskonzept sieht viele Neuanpflanzungen vor, wobei deren genaue Zahl – ebenso wie die der notwendigen Baumfällungen – erst im Rahmen der noch ausstehenden Ausführungsplanungen beziffert werden kann (vgl. Beschlusspunkt 2).

Es wurden von Bürgerinnen und Bürgern vereinzelt auch konkrete Wünsche bezüglich der Auswahl konkreter Baum- und Straucharten vorgebracht. Hierzu gehört auch die Idee, die Grünflächen in Streuobstwiesen zu verwandeln und grundsätzlich möglichst große Bäume zu pflanzen. Das Gestaltungskonzept liefert erste Vorschläge, welche Baumarten, Stauden und Gräser auf den Grünflächen gepflanzt werden könnten (vgl. Anlagen 2 und 3). Eine konkrete Auswahl kann jedoch ebenfalls erst im Rahmen der Ausführungsplanungen und auf Grundlage des noch aufzustellenden dendrologischen Gutachtens erfolgen. Auch die zukünftigen Pflegeaufwendungen werden bei der Auswahl der Bepflanzung berücksichtigt. Die Fragestellung, in welchem Umfang und nach welchen Prinzipien der bestehende Strauchbestand in den Angern zur Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den beiden Seiten des Albersloher Weges ausgedünnt werden sollte, wird ebenfalls erst später betrachtet.

Von einer Bürgerin wurde angeregt, den Gehölzbestand in der Ecksituation südlich Heinrich-Hoffschulte-Weg (Hauptkasernenzufahrt) / Albersloher Weg zu belassen. Dieser Anregung wird weitestgehend entsprochen, da die im Zuge der Planung für die sozialen Einrichtungen im Bürgerpark notwendigen Kfz-Parkplätze anders angeordnet werden. Trotz Verschiebung der stadtauswärtigen Bushaltestelle Paul-Engelhard-Weg entfallen hier einige wenige Bäume.

In der Gesamtbetrachtung bleibt festzuhalten, dass der für den Charakter der Ortsmitte so wichtige und prägende Baumbestand weitestgehend erhalten werden kann. Die Versiegelungsbilanz ist positiv, d. h. insgesamt wird durch die Planung eine Entsiegelung erzielt. Darüber hinaus erfolgen viele Neupflanzungen, sodass die Ortsmitte Gremmendorf künftig von deutlich mehr Bäumen gesäumt sein wird als heute.

Behindertenstellplätze / Barrierefreiheit

Angeregt wurde auch, die Anzahl der Behindertenstellplätze in der Gremmendorfer Meile zu erhöhen bzw. deren Standorte zu verändern. Eine bereits im Jahr 2021 erstellte Stellplatzerhebung zeigte indes, dass der Auslastungsgrad der zwei bestehenden Behindertenparkplätze gering ist. Die Verortung der Behindertenstellplätze vor der Linden-Apotheke / Gemeinschaftspraxis und vor der in Kürze eröffnenden neuen Filiale der Drogeriemarktkette Rossmann wird von der Fachverwaltung für zweckmäßig und bedarfsgerecht bewertet. Falls sich nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen ein höherer Bedarf zeigt, kann hier notfalls nachgesteuert werden.

Es wurde eingewendet, dass das 3 cm hohe Rundbord am Boulevard für mobilitätseingeschränkte Personen eine Stolperfalle darstellen und eine Überquerung des Fahrstreifens erschweren könnte. Diese Bedenken werden von der Verwaltung nicht geteilt. Das Rundbord stellt vielmehr sicher, dass Menschen mit Sehbehinderung ein taktiles Leitelement erhalten, was allgemein von der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen (KIB) in dieser Bauweise mitgetragen wird. Die Höhendifferenz von 3 cm ergibt sich aus einem Abstimmungsprozess beteiligter Gruppen und Verbände als Kompromiss zwischen den Erfordernissen der Blinden, sich nach ertastbaren Elementen zu richten und denen der Rollstuhlfahrenden, möglichst ohne Höhendifferenz den Straßen-

raum zu befahren. In der Regel können Nutzer von Rollstühlen und Rollatoren diese 3 cm eigenständig bewältigen. An den Querungsstellen wird punktuell eine kantenlose Querung für Personen mit Rollstuhl und Rollator ermöglicht. Hier werden zusätzlich Bodenindikatoren vorgesehen, um ein Überlaufen durch sehbehinderte Personen zu verhindern.

Gegenrichtungsfreigabe für den Radverkehr entlang des Albersloher Weges

Es wurde ferner angeregt, auf der gegenüberliegenden Seite des Albersloher Weges, d. h. entlang des York-Quartiers, ebenfalls eine Gegenrichtungsfreigabe für den Radverkehr einzurichten. Dieser Anregung kann nicht entsprochen werden, da hier u.a. aufgrund der denkmalgeschützten Kasernenmauer nicht genügend Fläche zur Verfügung steht. Aufgrund der zahlreichen neuen Querungsmöglichkeiten über den Albersloher Weg und der künftig kürzeren Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr besteht hierzu jedoch auch keine Notwendigkeit.

Car-Sharing und Ladestationen

Im Rahmen der Beteiligung wurde vorgeschlagen, den bestehenden Standort für Car-Sharing in der Gremmendorfer Meile beizubehalten. Zudem wurde vorgeschlagen, in der Gremmendorfer Meile Ladestationen für Fahrzeuge und E-Bikes vorzusehen. Entsprechende Bedarfsprüfungen erfolgen in der weiteren Planung.

Öffentliches WC-Angebot / W-LAN

Es wurde mehrmals angeregt, in der Planung ein öffentliches WC zu berücksichtigen. Das Vorhalten eines solchen Angebotes ist in den Stadtteilzentren nicht städtischer Standard und wäre mit hohen Unterhaltungskosten verbunden. Im Falle von Gremmendorf sind durch die heutigen und künftigen Geschäfte und Gastronomiebetriebe auf beiden Seiten des Albersloher Weges absehbar ausreichend hohe Toilettenkapazitäten vorhanden. Ggf. kann künftig erwogen werden, dass Konzept der „Netten Toilette“ in der Ortsmitte umzusetzen. Die teilnehmenden Gastronomen, Händlerinnen und Händler könnten ihre Toiletten dann gegen eine Aufwandsentschädigung der Stadt für eine öffentliche Nutzung bereitstellen.

Die Anregung, in der Ortsmitte künftig öffentliches W-LAN zu ermöglichen, wird im Rahmen der weiteren Planung geprüft.

Sitzgelegenheiten

Im Rahmen der Beteiligung wurde auf die Notwendigkeit komfortabler Sitzmöglichkeiten aufmerksam gemacht. Zugleich wurde angeregt, nicht nur auf dem Yorkshire-Platz, sondern auch in der Gremmendorfer Meile – neben dem bestehenden und künftig absehbar größeren Sitzplatzangebot der Gastronomiebetriebe – konsumzwangfreie Sitzgelegenheiten anzubieten. Die Umsetzbarkeit dieser Anregung wird im Rahmen der weiteren Planung unter Berücksichtigung der Standardmöbelierung aus dem Gestaltungskatalog der Stadt Münster geprüft.

Gesamtabwägung

In der Gesamtabwägung ist festzustellen, dass die Planung eine Vielzahl der von den Bürgerinnen und Bürgern vorgebrachten Anregungen und Hinweise berücksichtigt:

- Ausbildung eines neuen Identifikationspunktes für Gremmendorf
- einheitliche Oberflächenmaterialien
- weitgehender Erhalt des für die Ortsmitte charakteristischen Baumbestandes
- deutliche Abmilderung der trennenden Wirkung des Albersloher Weges
- Bau neuer Querungsstellen über den Albersloher Weg mit kürzeren Ampelwartezeiten für Zufußgehende und Radfahrende
- zeitgemäße Mobilitätsangebote, Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, u. a. neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder
- Attraktivierung und substanzielle Stärkung der Gremmendorfer Meile
 - Schaffung eines Boulevards mit viel Platz für die Außengastronomie und Warenpräsentation
 - deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Zufußgehende und Radfahrende
 - Verkehrsberuhigung und gleichberechtigtes Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsarten
 - Multifunktionsstreifen für maximale Flexibilität
 - Vorhaltung kostenloser Kurzzeitparkplätze für Fahrzeuge
 - Fortbestand der Gegenrichtungsfreigabe für den Radverkehr
 - Einrichtung zeitlich beschränkter Lieferzonen außerhalb der Geschäftszeiten (Konkretisierung im Rahmen der Ausführungsplanung)
- Yorkshire-Platz
 - Schaffung eines lebendigen neuen Stadtplatzes mit vielfältigen Nutzungen als Visitenkarte und Gelenkpunkt
 - neuer Standort für den Wochenmarkt mit viel Platz für dessen Entwicklung
 - neue Einkaufsmöglichkeiten zur Schließung der Nahversorgungslücke in Gremmendorf

Der Planungsprozess wird von den vielen engagierten Bürgerinnen und Bürgern auch weiterhin kritisch, aber auch konstruktiv begleitet werden. Die Gremmendorferinnen und Gremmendorfer können sich darauf verlassen, dass die Stadt Münster die Planungen weiter vorantreibt, damit aus dem entwurfsbestimmenden Leitbild „Aus zwei Teilen ein Ganzes machen“ schon bald Wirklichkeit wird. In der Betrachtung der in diesem Abschnitt behandelten Anregungen und Bedenken wird deutlich, dass das Konzept ausgewogen zwischen den unterschiedlichen Belangen vermittelt. Bezogen auf das Parkraumkonzept gilt ein „sowohl, als auch“ anstelle eines „entweder, oder“, ohne den zukunftsorientierten Planungsansatz aus dem Blick zu verlieren. Die Ortsmitte Gremmendorf ist für alle Menschen da.

zu Beschlusspunkt 2

Straßenplanung

Die Planung hat aufgrund der integrierten Herangehensweise (vgl. oben) bereits einen relativ hohen Konkretisierungsgrad erreicht. Aufbauend auf dem bereits erfolgten Grundausbau zur Erschließung des York-Quartiers (vgl. V/1071/2020), dem Gestaltungskonzept und dem Verkehrstechnischen Entwurf gilt es im nächsten Schritt, die Ausführungsplanung für die Ortsmitte zu vollziehen. Hierfür steht zunächst die Vorbereitung eines Vergabeverfahrens für die Ingenieurleistungen an. Nach Vergabe der Ingenieurleistungen ist davon auszugehen, dass mit der Ausführungsplanung ab Anfang 2025 begonnen werden kann. Im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen weitere Konkretisierungsschritte, u.a. werden die Oberflächenmaterialien und Ausstattungselemente (z. B. Sitzgelegenheiten)

festgelegt und es erfolgt eine Höhenplanung, insbesondere im Hinblick auf die Entwässerung. Außerdem werden Entscheidungen im Hinblick auf die Vegetation getroffen. Ein ganz wesentlicher Punkt ist auch der Umgang mit dem Baumbestand. Hierzu wird das noch aufzustellende dendrologische Gutachten Erkenntnisse liefern.

Planung Yorkshire-Platz und nördlich angrenzende Stellplatzanlage

Die Detailplanung für den Yorkshire-Platz und der nördlich angrenzenden privaten Stellplatzanlage ist, wie im Abschnitt „Abweichende Planungsbereiche“ ausgeführt, nicht Gegenstand des Verkehrstechnischen Entwurfs (vgl. auch Anlage 1 - Übersichtsplan). Diese erfolgt im Zusammenhang mit der Planung für das Bauprojekt auf dem Grundstück der KonvOY im York-Quartier. Auch die kleineren privaten Flächen entlang der Gremmendorfer Meile liegen außerhalb des Planungsbereiches des Verkehrstechnischen Entwurfes (vgl. hierzu Abschnitt „Realisierung“ unten).

Entwässerungstechnische Planung

Im Hinblick auf den vorliegenden Verkehrstechnischen Entwurf sollen seitens der Stadtentwässerung folgende Arbeiten durchgeführt werden:

1. Im Kreuzungsbereich Albersloher Weg / Paul-Engelhard-Weg wird ein größerer Eingriff erforderlich. Zum einen müssen die Kanalanschlüsse für Regenwasser und Schmutzwasser des York-Quartiers endgültig angebunden werden und zum anderen laufen an dieser Stelle mehrere Kanäle aus dem Süden und Norden des Albersloher Weges zusammen, was zur Folge hat, dass die auflagebedingten Regenwasserbehandlungsanlagen hier sinnvoll verortet werden können. Die genaue Dimensionierung und damit auch die Abmessung und Lage der Regenwasserbehandlungen ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschließend darstellbar. Eine detaillierte Dimensionierung und Verortung der Regenwasserbehandlungsanlagen wird im weiteren Prozess in Zusammenarbeit mit der Genehmigungsbehörde (Untere Wasserbehörde) erarbeitet. Darüber hinaus befinden sich in diesem Bereich schadhafte Schmutzwasserkanäle, welche in diesem Zuge in offener Bauweise ausgetauscht werden müssen.

Für die dargestellten Maßnahmen wird ein Eingriff in den Baumbestand erforderlich. Welche Bäume genau betroffen sind und inwieweit sich die Maßnahme mit der Baumschutzsatzung vertragen lässt, kann erst im weiteren Prozess sicher festgelegt werden. Abstimmungen mit dem Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit werden geführt. Aufgrund der Ausdehnung dieser Maßnahme wird es zeitweise zu schweren Verkehrsbehinderungen in diesem Bereich kommen.

Die genannten Maßnahmen stellen Pflichtaufgaben aufgrund behördlicher Auflagen dar und werden auch unter der Annahme, dass eine Umsetzung des Verkehrstechnischen Entwurfs scheitert oder zeitlich stark verzögert zur Ausführung kommt, seitens der Stadtentwässerung durchgeführt.

2. Im Bereich der Meile / des Ortsfahstreifens soll ein neuer Doppelkanal (Regenwasser/Schmutzwasser) auf ganzer Länge verlegt werden. Mit dieser Maßnahme wird größtenteils auf den Verkehrstechnischen Entwurf reagiert, als auch zu Teilen das Abwasserbeseitigungskonzept umgesetzt und die Entwässerungssituation der Straße sowie der angrenzenden Bebauung neu geordnet. Im Rahmen der Umsetzung des Verkehrstechnischen Entwurfs findet in diesem Bereich ein Vollausbau statt, sodass diese Synergien sinnvoll genutzt werden können.

Durch die Maßnahme können alle im Verkehrstechnischen Entwurf geplanten Bäume entsprechend gesetzt werden. Inwieweit (einzelne) vorhandene Bäume von der Maßnahme betroffen sind, kann heute noch nicht abschließend mitgeteilt werden.

Die Maßnahme bedingt die Umlegung von Versorgungsleitungen durch die Stadtnetze (insbesondere der Hauptwasserleitung). Klärungen hierzu laufen mit dem Start der Planungen an.



Realisierung

Die abgestimmten Ausführungsplanungen werden der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt (Baubeschlüsse). Auf dieser Grundlage kann dann die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgen. Der Beginn der Baumaßnahmen kann derzeit noch nicht terminiert werden. Fest steht, dass diese nicht vor Ende 2026 beginnen werden und der Bau abschnittsweise und in enger Abstimmung mit den Anrainern erfolgen wird. Die Beeinträchtigungen sollen so gering wie möglich gehalten werden. Über das bereits jetzt eingeführte Zentrenmanagement (vgl. Beschlusspunkt 3) ist eine kontinuierliche und niederschwellige Beteiligung der besonders betroffenen Geschäftstreibenden, Anwohnenden und Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer gewährleistet. Weitergehende Informationen zu den Bauzeiten wird es dann in den genannten Vorlagen geben.

Für die Baumaßnahmen fallen keine Anliegerbeiträge an. Am nördlichen und südlichen Ende der Gremmendorfer Meile – außerhalb des Planungsbereiches des Verkehrstechnischen Entwurfs (vgl. Anlage 1 - Übersichtsplan) – befinden sich zwischen der städtischen Verkehrsfläche und der Gebäudefront private Freiflächen. Das Gestaltungskonzept sieht vor, diese durch Verwendung desselben Oberflächenmaterials optisch an den Boulevard anzugleichen. Voraussetzung hierfür ist, dass die anliegenden Eigentümerinnen und Eigentümer die Herstellung der Flächen zu eigenen Kosten parallel durchführen. Eine Verpflichtung zum Umbau besteht jedoch ausdrücklich nicht. Die Abstimmungen mit den Anliegenden werden nach dem Planungsbeschluss geführt.

zu Beschlusspunkt 3

Für die Gremmendorfer Ortsmitte wurde Anfang 2023 als erstes Stadtteilzentrum in Münster ein umfassendes Zentrenmanagement eingerichtet. Dank der erfolgreichen Bewerbung im „Sofortprogramm zur Stärkung unserer Innenstädte und Zentren“ standen für die Einrichtung des Zentrenmanagements Fördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen in Höhe von 89.000 € zur Verfügung. Ziel des Prozesses war, die Akteure rund um die Gremmendorfer Meile zu unterstützen und die vielfältigen Prozesse im Stadtteil kontinuierlich und transparent in die Öffentlichkeit hinein zu kommunizieren und zeitgleich Rückmeldungen aus dem Stadtteil in die Verwaltung zu spiegeln.

Nach Auslaufen der Förderung wird das Zentrenmanagement auf der geschaffenen Grundlage fortgeführt und weiter ausgebaut. So wird für die nächsten fünf Jahre eine hauptamtliche Kraft als Zentrenmanager oder Zentrenmanagerin für und in Gremmendorf wirken. Der neue Zentrenmanager bzw. die neue Zentrenmanagerin wird insbesondere Immobilieneigentümerinnen und -eigentümern, den Gewebetreibenden und Anwohnenden vor Ort fortlaufend für Gesprächs- und Beratungsangebote zur Seite stehen. Aber auch alle anderen Bürgerinnen und Bürger steht das Zentrenmanagement mit Rat und Tat zur Verfügung.

Der bereits etablierte Lenkungsreis wird fortgeführt. Für die Entwicklung des Stadtteils wird jedoch darüber hinaus auch das Wissen und die Hilfe derer gebraucht, die Gremmendorf gut kennen, die dort leben und sich für ihr Lebensumfeld engagieren. Deshalb wurde zusätzlich ein Zentrenbeirat gegründet, der die Stadt künftig in den anstehenden Fragen der Stadtteilentwicklung beraten wird.

Nähere Informationen zum Zentrenmanagement für Gremmendorf können der Anlage 2 entnommen werden.

In Vertretung

gez.
Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Übersichtsplan: Planungsbereiche Gestaltungskonzept und Verkehrstechnischer Entwurf

Anlage 2: Bericht „Ein neues Stadtteilzentrum für Gremmendorf“

Anlage 3: Lageplan Gestaltungskonzept

Anlage 4: Verkehrstechnischer Entwurf

Anlage 5: Folgelastenberechnung