

Anlage II

Faktenlage und Handlungsspielräume

Stadthafen 1 Nord und Süd

Vertiefungsschwerpunkt „Ehemaliges Osmo-Gelände“

Präsentation von Christian Schowe, Stadt Münster

Stadthafen 1 Nord und Süd

Vertiefungsschwerpunkt „Stadtbereichszentrum“

Präsentation von Christian Schowe, Stadt Münster

Präsentation von Stefan Kruse, Junker und Kruse, Dortmund

Stadthafen 2

Präsentation von Christian Schowe, Stadt Münster

STADT MÜNSTER

HAFENFORUM

- Impuls zum Workshop 1 -

Gesamtentwicklung Stadthafen 1, Nord und Süd
Vertiefungsschwerpunkt OSMO-Hallen

21. und 23. Februar 2011



STADT MÜNSTER

HAFENFORUM

Grundlagen- / Perspektivplan Masterplan Stadthäfen

- Bestehende Entwicklungsbarrieren werden aufgrund der Aufgabe von gewerblichen Nutzungen absehbar entfallen (z.B. Fa. Lehnkering Ende 2016)
- Jedoch wird sich auch künftig die Entwicklung im Spannungsfeld zwischen einer Wohnnutzung im Hansa- und Herz-Jesu-Viertel und der emittierenden Versorgungsnutzung der Stadtwerke (Kraftwerkstandort) bewegen müssen. Die Sicherung und der Ausbau der Versorgungsfunktion der Stadtwerke am heutigen Betriebsstandort ist erklärtes Ziel. Der Betrieb des Kraftwerkes und die weitere Entwicklung des Hafengebietes erfordern daher eine nachhaltige planerische Steuerung.
- Die Perspektiven (Wohnen und Einzelhandel) für das ehem. OSMO-Areal sind am 28.10.2008 vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Wirtschaft und Verkehr im Grundsatz positiv aufgenommen worden.
- Für weitere Hafengebiete werden Perspektiven aufgebaut, deren Rahmensetzungen große Spielräume für Detaillierungen und Konkretisierungen besitzen.

STADT MÜNSTER

HAFENFORUM



Liegenschaftliche Verfügbarkeit:

- Grundstücke unterliegen einem Insolvenzverfahren mit Gläubigeransprüchen, Verkauf der ehem. OSMO-Teilflächen an Investoren Deilmann/Kresing zum 31.03.2011
- Stadtwerke Münster GmbH
- Stadt Münster

STADT MÜNSTER

HAFENFORUM

Liegenschaftliche Verfügbarkeit

- Ein umfassendes liegenschaftliches Portfolio des Konzerns Stadt Münster (Stadt + Stadtwerke) im Bereich der Stadthäfen eröffnet grundsätzlich einen großen und flexiblen Gestaltungsspielraum.
- Große Grundstücksbereiche in z. T. strategisch bedeutsamer Lage unterliegen jedoch laufenden Insolvenzverfahren (eine Teilfläche des ehem. OSMO-Areals –ist zum 31.03.2011 verkauft worden) aus denen bestehende Gläubigeransprüche befriedigt werden müssen.



HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Erhalt hafentypischer Objekte

- Bei Gebäuden unter Denkmalschutz (Flechtheimspeicher) ist der Erhalt grundsätzlich gesichert.
- Weitere Objekte sind bereits im Masterplan 2004 dokumentiert und konnten in Kooperation mit den Eigentümern durch die Stadt oder die Stadtwerke gesichert werden (Rhenus-Kran / Weber-Kran / Elevator).
- Für die Erhaltung dieser und weiterer Objekte wäre privates Engagement sehr hilfreich und wünschenswert.

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Hafencharakter

- Einbeziehung hafentypischer Elemente und Gebäude
 - Osmo-Hallen als hafentypisches Gebäude ganz oder teilweise erhalten bzw. in adäquater Form erneuern
- Erhalt des Hafens als Identität stiftenden Ort
- Erhalt des Hafencharmes
- Stadthafen zur Förderung des Tourismus nutzen

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Bisheriges Ziel: Wohnen auf dem ehem. OSMO-Gelände

- Realisierung eines attraktiven urbanen Wohnquartiers.
- Städtebauliche Verknüpfung von Hafenweg / „Kreativkai“ mit angrenzenden Wohnquartieren „Herz-Jesu“ und „Hansa-Viertel.“
- Schaffung von innerstädtischem Wohnraum in einem Wohnquartier mit eigenständigem Charakter und verschiedensten Angebotssegmenten inkl. öffentlich geförderter Wohnungen.
- Umsetzung eines Städtebaus in strukturell angemessener und anspruchsvoller architektonischer Ausprägung.

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Wohnungsbedarf im gesamtstädtischen Kontext

- Demographischer und gesellschaftlicher Wandel werden die quantitative und qualitative Nachfrage nach neuen Wohnungen in Münster künftig stark beeinflussen.
- Der gesamte quantitative Bedarf (Orientierungswert) in Münster wird auf ca. 25.000 neue Wohnungen bis 2030 geschätzt.
- Der gesellschaftliche Trend führt künftig zu einer weiteren Ausdifferenzierung unterschiedlicher Lebens- und Wohnstile. Ein- und Zwei-Personen-Haushalte mit starker Nachfrage nach urbanen Wohnstandorten werden deutlich zunehmen.
- Freiflächen an den Stadträndern sollen aus ökologischen und ökonomischen Gründen nur noch zurückhaltend für neue Wohnstandorte in Anspruch genommen werden. Innenentwicklung (Nachfolgenutzung, Verdichtung, Konversion) hat daher weiterhin Vorrang vor Außenentwicklung.

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Wohnen

<p><u>pro Wohnbebauung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ verträgliches Nebeneinander Wohnen - Freizeit / Gastronomie entwickeln ▪ Toleranz bzgl. Lärm durch Gastronomie / Veranstaltungen wird erwartet ▪ Wettbewerb für Wohnbebauung Osmo-Gelände: Wohn- und Stadtbau als Investor möglich? ▪ <u>allgemein:</u> soziale Aspekte berücksichtigen - bezahlbaren Wohnraum bewahren bzw. bei Neuplanungen berücksichtigen - Wohnungsbau für unterschiedliche Zielgruppen (Familien, Senioren, Studenten) 	↔	<p><u>contra Wohnbebauung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen am Wasser schränkt Freizeitnutzung + Gastronomie zu sehr ein ▪ zu hohe Lärmbelastung im Wohnumfeld durch Gastronomie / Veranstaltungen ▪ gegen Wohnbebauung auf Osmo-Gelände: Erhalt der jetzigen Nutzung möglich?
--	---	---

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zur Nutzung

- kleinteilige Nutzungsmischung (weiter-) entwickeln
- Kreativkai erhalten: kulturelle Einrichtungen, Gastronomie, Ort für Kreative, Ort mit Freizeit- und Erholungswert, Ort zum Ausgehen
- soziale Aspekte berücksichtigen

Nutzung Osmo-Hallen

<p><u>Erhalt der Hallen</u> mit ihrer heutigen Nutzung</p> <p><u>alternative Nutzungsvorschläge:</u> Sportstätten, Kinder-Kultur-Erlebniswelt</p>	↔	<p><u>Kein Erhalt der Hallen</u> mit ihren heutigen Nutzungen</p> <p><u>Teilerhalt der Hallen mit heutiger Nutzung:</u> ergänzend Wohnen und Büronutzung</p>
---	---	--

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Freiraum + Kinder im Quartier

- mehr öffentlich nutzbare Räume
- mehr Grünflächen
- mehr Durchlässigkeit schaffen, öffentliche Wegeführung entlang der Wasserkante
- Belange von Kindern bei der Entwicklung berücksichtigen
- „Hafenbadeanstalt“

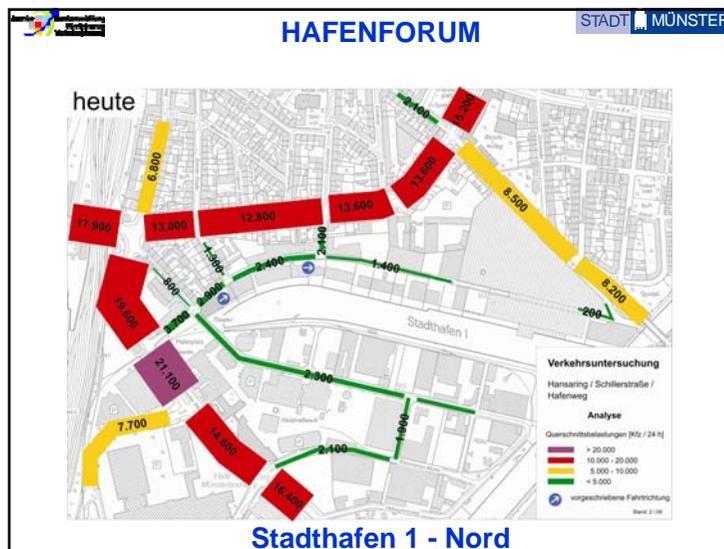
Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Lärm, Sauberkeit, Ordnung

<u>keine Konflikte</u>	↔	<u>Konflikte</u>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ in Bezug auf Lärm, Sauberkeit und Ordnung ▪ Befürwortung eines lebendigen Viertels, insb. für junge Menschen ▪ keine Klagen über mangelnde Sauberkeit, auch die Gastronomie engagiert sich ▪ Appell an Toleranz bzgl. Lärm im Viertel 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lärm, Schmutz und Vandalismus durch Freizeitverhalten ▪ damit verbundene Minderung der Wohnqualität ▪ Lösungen zur Entzerrung von Lärm und Wohnen bei neuen Entwicklungen auf dem OSMO-Gelände werden gefordert ▪ Bebauung Stadtbereichszentrum als Lärmschutz für angrenzende Quartiere

Stadthafen 1 - Nord

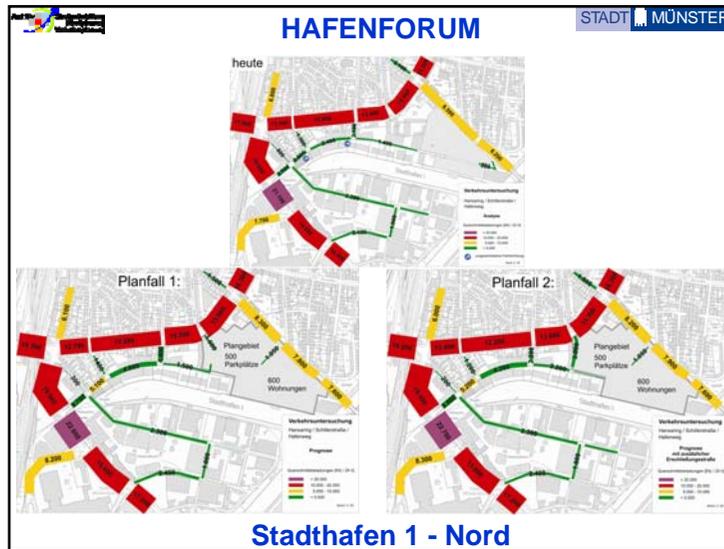


HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Verkehrsuntersuchung – Bestand

- Grundlage einer jeden Verkehrsuntersuchung ist die Aufbereitung der Ist-Situation:
 - Der Hansaring wird von bis zu 13.600 Kfz/24h,
 - der Albersloher Weg von bis zu 21.100 Kfz/24h und
 - die Schillerstraße von bis zu 8.500 Kfz/24h belastet.
- Die Verkehrsbelastungen der Erschließungsstraßen Dortmund Str., Soester Str., Bernhard-Ernst-Str. und Hafenweg mit maximal 3.700 Kfz/24h liegen heute deutlich niedriger.
- Die Durchgangsverkehre über die Dortmunder Str. und die Soester Str. könnten durch die Einrichtung von Abbiegeverboten spürbar reduziert werden.
- Insgesamt kann das vorhandene Verkehrsaufkommen mit ausreichender Verkehrsqualität abgewickelt werden. Die unbefriedigende städtebauliche Situation im Zuge der Bahnunterführung ist bekannt, kann jedoch nur langfristig behoben werden.

Stadthafen 1 - Nord



HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Verkehrsuntersuchung - Prognose Planfall 1:

Annahmen:

- Errichtung des geplanten „Hafen-Centers“ am Hansaring,
- Bebauung des Geländes Osmo-Hallen mit 600 Wohneinheiten,
- Bau von insgesamt 500 Stellplätzen (200 Quartiersstellplätze und 300 Stellplätze für Hafen-Center),
- die Rücknahme der Abbiegeverbote im Zuge des Hafenweges.

• Das „Hafen-Center“ mit ca. 300 Stellplätzen und die 600 Wohneinheiten erzeugen täglich ca. 2.900 Kfz-Fahrten. Die geplanten 200 Quartiersparkplätze erzeugen keinen Neuverkehr, sondern dienen der Neuordnung der Parksituation entlang des Hafenweges. Es wird erwartet, dass durch dieses Angebot der Parksuchverkehr im Hansa-Viertel abnimmt.

• Die zusätzlichen Verkehre werden vorrangig an den Hansaring (Versorgungszentrum) und die Schillerstraße (Wohnbebauung) angebunden. Im Hauptverkehrsstraßennetz können diese zusätzlichen Verkehre abgewickelt werden.

• Die Verkehrsbelastungen im Zuge der Dortmunder Str. steigen auf 4.400 Kfz/24h an (Durchgangsverkehr). Die Verkehrsbelastung in der Soester Str. ist konstant und die der Bernhard-Ernst-Str. nimmt ab. Im Vergleich hierzu liegen die Verkehrsbelastungen in Bremer Str. und Schillerstr. (Straßen mit überwiegend geschlossener Wohnbebauung) mit 6.100 bzw. 8.300 Fahrzeugen täglich deutlich darüber.

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Verkehrsuntersuchung Prognose – Planfall 2:

- Dieser Planfall untersucht die verkehrlichen Auswirkungen einer zusätzlichen Erschließungsstraße zwischen dem Hafenweg und dem Hansaring.
- Eine entsprechende Option sah der Masterplan 2004 vor, allerdings unter der damaligen Zielsetzung einer hohen Verdichtung des OSMO-Areals mit gemischt-gewerblichen Strukturen.
- Die „Planstraße“ führt nicht zu relevanten Auswirkungen auf das angrenzende Hauptverkehrsstraßennetz (Hansaring, Albersloher Weg, Schillerstr.), sondern die „Planstraße“ wirkt sich vor allem auf die Verkehrsbelastung in der Dortmunder Str. aus. Die Durchgangsverkehrsströme verlagern sich auf die „Planstraße“, die voraussichtlich dann von ca. 3.000 Kfz/24h befahren wird.
- Die Verkehrsbelastungen der Dortmunder Str. liegen danach bei 2.200 Kfz/24h und entsprechen damit in etwa der heutigen Belastung.
- Insgesamt werden durch die zusätzliche „Planstraße“ weitere Durchgangsverkehre ausgelöst. Aufgrund der Belastungszahlen im Vergleich zu vergleichbaren innerstädtischen Straßenräumen ist die Errichtung der zusätzlichen Erschließungsspanne aus fachlichen Erwägungen nicht erforderlich.

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Verkehr

- hohe Verkehrsbelastung bereits im Bestand und damit verbundene Lärmbelastung
 - Ansätze zur Reduzierung von Verkehr entwickeln
 - keine neuen Verkehrsmagneten schaffen (Einkaufszentrum, Wohnen)
 - wenn EKZ, dann Verkehrsfluss gewährleisten
- schwierige Parkplatzsituation bereits im Bestand
 - zusätzlicher Parkraum erforderlich (Anwohner, Schüler, Besucher, Beschäftigte)
 - veranschlagte Anzahl an Stellplätzen für das Einkaufszentrum wird als zu gering erachtet
 - Entlastung angrenzender, kleiner Straßen vom Parkdruck erforderlich

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Verkehr

- Wegeverbindungen
 - Durchquerungen bei weiterer Entwicklung berücksichtigen
 - Zugänge zum Wasser schaffen
 - Sackgasse Hafengeweg auflösen (zusätzliche Verbindung zu Hansaring bzw. Schillerstraße)
 - Verbindung Hafennord- und Hafensüdseite für Radfahrer und Fußgänger (Brücke / Fähre) ermöglichen, wenn dies mit entsprechenden Nutzungen begründet ist
 - Eine Brücke wird aus gestalterischer Sicht kontrovers diskutiert.
- ÖPNV, Fahrrad, Fußwege
 - Verkehrskonzept zur Förderung alternativer Verkehrsmittel
 - Verbesserung der Fußgängerverbindung zur Innenstadt
- autofreies oder in Teilen autofreies Quartier

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Sicherung und Erweiterung des Kraftwerks- und Betriebsstandorts der Stadtwerke:

- Sicherung der stadtnahen Energieversorgung
- Gewährleistung einer immissionsschutzrechtlich verträglichen Gewerbeentwicklung im Umfeld (nichtstörendes Gewerbe)

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Sicherung / Erweiterung des Kraftwerks- und Betriebsstandorts Stadtwerke

- Die Stadtwerke haben in ihren Konzernsitz in den letzten Jahren ca. 160 Mio. € investiert. Zuletzt wurde das neue Gas- und Dampfturbinen-Kraftwerk in 2006 fertig gestellt. Dieses liefert ca. 600 Mio. KWh Fernwärme und mit ca. 570 Mio. KWh Strom die Hälfte des städtischen Strombedarfs.
- In Anbetracht der bestehenden Wohnnutzungen im Hansa-Viertel und evtl. weiterer potenzieller Wohnentwicklungen auf dem ehem. OSMO-Gelände müssen neue gewerbliche Entwicklungen südlich des Stadthafen 1 das Emissionskontingent des Kraftwerkes berücksichtigen und entsprechend nichtstörende Nutzungen ausüben. Eine Wohnnutzung im Bereich südlich Stadthafen 1 ist aufgrund der Emissionssituation grundsätzlich auszuschließen.

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Verlagerung bzw. Auslaufen von Industrienutzungen:
- ermöglicht Entwicklungsoptionen für künftiges Wohnen auf dem ehemaligen OSMO-Gelände

Stadthafen 1 - Süd

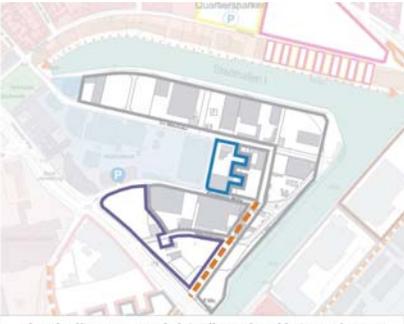
HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Verlagerung bzw. Auslaufen von Industrie- bzw. Gewerbenutzungen

- Die Erbbaurechtsverträge mit den Gefahrgutlagern der Fa. Lehnkering laufen Ende 2016 aus; die Nutzung als Gefahrstofflager wird dann eingestellt.
- Das Baustoffunternehmen Weber wird aufgrund des bevorstehenden Ausbaus des DEK seinen Standort am Parallelhafen absehbar verlassen.

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Ansiedlung von nichtstörenden Unternehmen:
- Stärkung des Gewerbestandortes Münster mit Berücksichtigung der Entwicklungsoptionen Wohnen/OSMO und Erweiterung Kraftwerk Stadtwerke

- Klassische Büronutzungen
- Versorgungsfläche der Stadtwerke
- Gewerbliche Nutzungen

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Ansiedlung von nichtstörenden Unternehmen

- Entlang des Albersloher Weges wird die Fortführung der bereits eingeleiteten Verwaltungs- und Dienstleistungsstrukturen vorgeschlagen.
- Neben einer Fläche für die Erweiterung der Stadtwerke Münster sind die übrigen Flächen für allgemeines, nichtstörendes Gewerbe vorgesehen (u. a. Büro, Herstellung, Ausstellung).
- Eine Wiederholung der Struktur „Kreativkai“, insbesondere weiterer umfangreicher gastronomischer Strukturen, auf der südlichen Seite ist nicht vorgesehen.
- Kreative Nutzungen sind ebenso in dem hier vorgesehenen allgemeinen, nichtstörenden Gewerbegebiet möglich.

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Nutzung und Gestaltung der südlichen Kaifläche:

- Sicherung der öffentlichen Begehrbarkeit
- Sicherung von erhaltenswerten Objekten
- Optimierung von Anlegemöglichkeiten für Freizeitschiffe

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Nutzung und Gestaltung der südlichen Kaifläche

- Im Rahmen des Hafenforums ist über den Umfang und die Art einer öffentlichen Begehrbarkeit der südlichen Kaiflächen zu diskutieren.
- Ggf. sollte über die Optimierung der Anlegemöglichkeiten für Freizeitschiffe, wie z.B. über die Einrichtung von technischen Versorgungsstationen, nachgedacht werden.

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Hafencharakter / Freiraum

- Blickbeziehungen Nordseite
- Hafencharakter bewahren
 - hafentypische Elemente erhalten (Gebäude / Kräne)
 - Wasserkante freihalten, Blickbeziehungen zur Nordseite sichern
- öffentliche Grün- und Erholungsflächen
- öffentliche Wasserkante

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Nutzung

- Fortbestand und Ansiedlung von „klassischem“ Gewerbe
- Kultureinrichtungen, Freizeit- und Veranstaltungsmöglichkeiten
- Wohnen
- Büroflächen, speziell Büroflächen für Gründer
- Orte für Kreativität, Kultur und „Originale“
- Ort für Skater, Inliner und BMXer auf dem Vorplatz der Stadtwerke
- soziale Aspekte berücksichtigen; Aufwertung entgegensteuern
- verschiedene wasserbezogene Freizeitmöglichkeiten ermöglichen
- keine weitere gastronomische Nutzung („Marktsättigung“) ↔ Gastronomie und Freizeitnutzung in geringem Umfang

Stadthafen 1 - Süd

 **HAFENFORUM**  STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Verkehr

- Verbindung zwischen Hafennord- und Hafensüdseite mit einer Brücke ↔
- keine Brücke
- neue Parkmöglichkeiten auf der Südseite

Stadthafen 1 - Süd

 **HAFENFORUM**  STADT MÜNSTER

Die Spielräume für eine zukünftige Entwicklung des OSMO-Areals haben wir tabellarisch aufgearbeitet und liegen auf den Tischen. Auf dieser Grundlage möchten wir die Diskussion führen.

 **HAFENFORUM**  STADT MÜNSTER

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

HAFENFORUM
- Impuls zum Workshop 2 -

Gesamtentwicklung Stadthafen 1, Nord und Süd
Vertiefungsschwerpunkt Stadtbereichszentrum / Hafencenter

22. Februar 2011



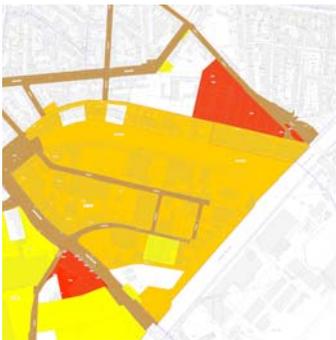
HAFENFORUM

Grundlagen- / Perspektivplan Masterplan Stadthäfen

- Bestehende Entwicklungsbarrieren werden aufgrund der Aufgabe von gewerblichen Nutzungen absehbar entfallen (z.B. Fa. Lehnkering Ende 2016)
- Jedoch wird sich auch künftig die Entwicklung im Spannungsfeld zwischen einer Wohnnutzung im Hansa- und Herz-Jesu-Viertel und der emittierenden Versorgungsnutzung der Stadtwerke (Kraftwerkstandort) bewegen müssen. Die Sicherung und der Ausbau der Versorgungsfunktion der Stadtwerke am heutigen Betriebsstandort ist erklärtes Ziel. Der Betrieb des Kraftwerkes und die weitere Entwicklung des Hafengebietes erfordern daher eine nachhaltige planerische Steuerung.
- Die Perspektiven (Wohnen und Einzelhandel) für das ehem. OSMO-Areal sind am 28.10.2008 vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Wirtschaft und Verkehr im Grundsatz positiv aufgenommen worden.
- Für weitere Hafengebiete werden Perspektiven aufgebaut, deren Rahmensetzungen große Spielräume für Detaillierungen und Konkretisierungen besitzen.

HAFENFORUM

Liegenschaftliche Verfügbarkeit:



Grundstücke unterliegen einem Insolvenzverfahren mit Gläubigeransprüchen, Verkauf der ehem. OSMO-Teilflächen an Investoren Deilmann/Kresing zum 31.03.2011

Stadtwerke Münster GmbH

Stadt Münster

HAFENFORUM

Liegenschaftliche Verfügbarkeit

- Ein umfassendes liegenschaftliches Portfolio des Konzerns Stadt Münster (Stadt + Stadtwerke) im Bereich der Stadthäfen eröffnet grundsätzlich einen großen und flexiblen Gestaltungsspielraum.
- Große Grundstücksbereiche in z. T. strategisch bedeutsamer Lage unterliegen jedoch laufenden Insolvenzverfahren (eine Teilfläche des ehem. OSMO-Areals –ist zum 31.03.2011 verkauft worden) aus denen bestehende Gläubigeransprüche befriedigt werden müssen.



HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Erhalt hafentypischer Objekte

- Bei Gebäuden unter Denkmalschutz (Flechtheimspeicher) ist der Erhalt grundsätzlich gesichert.
- Weitere Objekte sind bereits im Masterplan 2004 dokumentiert und konnten in Kooperation mit den Eigentümern durch die Stadt oder die Stadtwerke gesichert werden (Rhenus-Kran / Weber-Kran / Elevator).
- Für die Erhaltung dieser und weiterer Objekte wäre privates Engagement sehr hilfreich und wünschenswert.

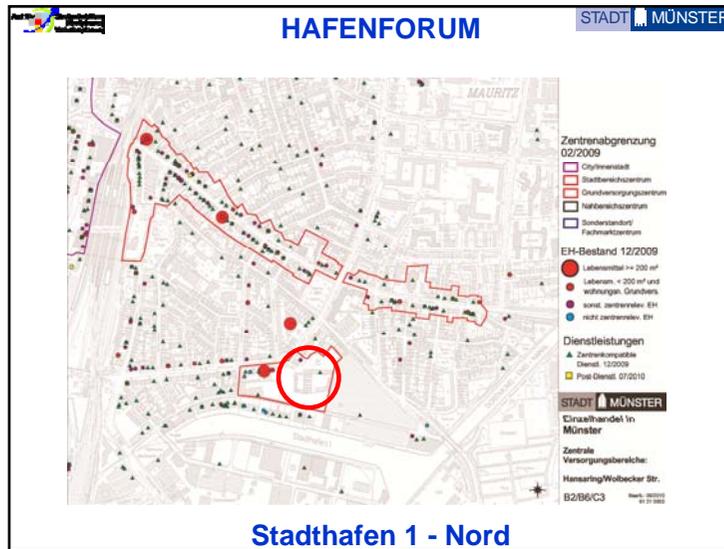
HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Hafencharakter

- Einbeziehung hafentypischer Elemente und Gebäude
 - Osmo-Hallen als hafentypisches Gebäude ganz oder teilweise erhalten bzw. in adäquater Form erneuern
 - Erhalt Postgebäude prüfen
- Erhalt des Hafens als Identität stiftenden Ort
- Erhalt des Hafencharmes
- Stadthafen zur Förderung des Tourismus nutzen

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Stadthafen 1 - Nord



HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Planungsziele für das Stadtbereichszentrum Hansaring gem. Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster von 2009

- Etablierung eines integrierten Versorgungszentrums mittelzentraler Stufe.
- Option für die zukunftsfähige Neuaufstellung von Versorgungsangeboten im Stadtbereich durch die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe (mehr als 800 qm Verkaufsfläche), auch im Lebensmittelbereich.
- Die Dimension der Einzelhandelsansiedlungen muss verträglich gegenüber vorhandenen Strukturen sein und sich auf den zugeordneten Versorgungsraum beziehen.
- An das Projekt sind hohe Anforderungen an städtebaulicher, funktionaler und architektonischer Qualität zu stellen.

Stadthafen 1 - Nord



HAFENFORUM STADT MÜNSTER

- Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 535 bzgl. des betreffenden Stadtbereichszentrums ist am 07.07.2010 gefasst worden. Das Vorhaben betrifft das heutige Postgelände und das ehem. Wehmeyer-Gelände, das ehem. OSMO-Gelände selbst ist davon nicht direkt betroffen.
- Nach letztem Planungsstand sind im „Hafen-Center“ insgesamt geplant:
 - ca. 6.500 m² Verkaufsfläche (E-Center, Discounter, Fachmärkte, kleinteiliger Einzelhandel)
 - ca. 1.500 m² Büro- und Praxisflächen
 - ca. 2.900 m² Wohnfläche (je zwischen 40 und 130 m² Wohnfläche).
- Abschließende Gutachten hinsichtlich potenzieller Verkaufsflächen bzw. möglicher Verkehrs- und Lärmentwicklung stehen jedoch noch aus.

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

- Im Zusammenhang mit dem Beschluss zur Durchführung des Hafensforums in Bezug auf das Stadtbereichszentrum / Hafencenter (Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft am 02.06.2010) wurde im Ausschuss festgestellt:

„... dass ein so dimensioniertes Vorhaben nicht am Hafensforum vorbeigehen könne. Gleichzeitig solle das Projekt nicht ausgebremst werden. Einzelhandel sei entsprechend dem Einzelhandelskonzept an dem Standort vorstellbar, insbesondere Lebensmittelhandel. Die Frage des übrigen Einzelhandelsbesatzes müsse diskutiert werden, ebenso wie die Frage der erforderlichen Stellplätze und der verkehrlichen Belange.“

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Versorgung

contra Einkaufszentrum

- Versorgung ist ausreichend
- Sorge, dass bestehende Versorgungsstrukturen verschwinden / Leerstände an Wolbecker Str. / Hansaring entstehen
- neue Versorgungsstrukturen am Bedarf ausrichten
- wenn Einzelhandel, dann kleinteilig
- Verdrängungswettbewerb verhindern
- Verträglichkeit neuen Einzelhandels sicherstellen

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Versorgung

pro Einkaufszentrum

- Entwicklung innerstädtischer Versorgungsstandorte mit großflächigem Einzelhandel entspricht grundsätzlicher Zielsetzung der Stadt- und Landesplanung
- Stadtbereichszentrum kann Impuls setzen für die städtebauliche Aufwertung im Bereich Hansaring / Hafen

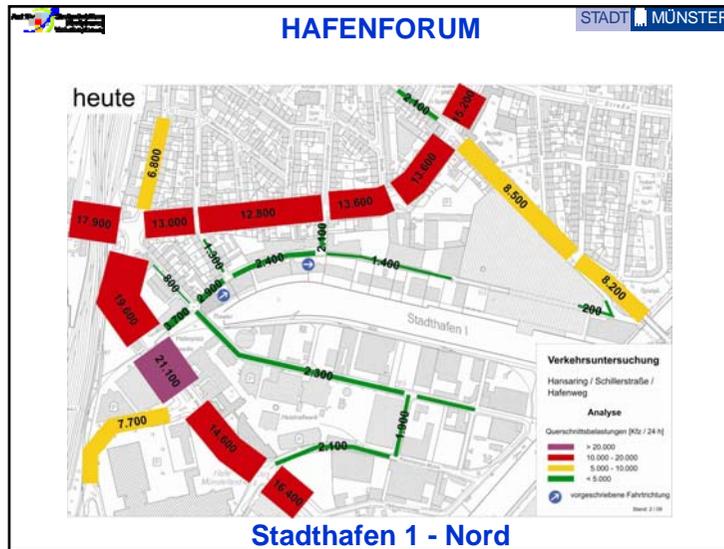
Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Freiraum + Kinder im Quartier

- mehr öffentlich nutzbare Räume
- mehr Grünflächen
- mehr Durchlässigkeit schaffen, öffentliche Wegeführung entlang der Wasserkante
- Belange von Kindern bei der Entwicklung berücksichtigen
- „Hafenbadeanstalt“

Stadthafen 1 - Nord

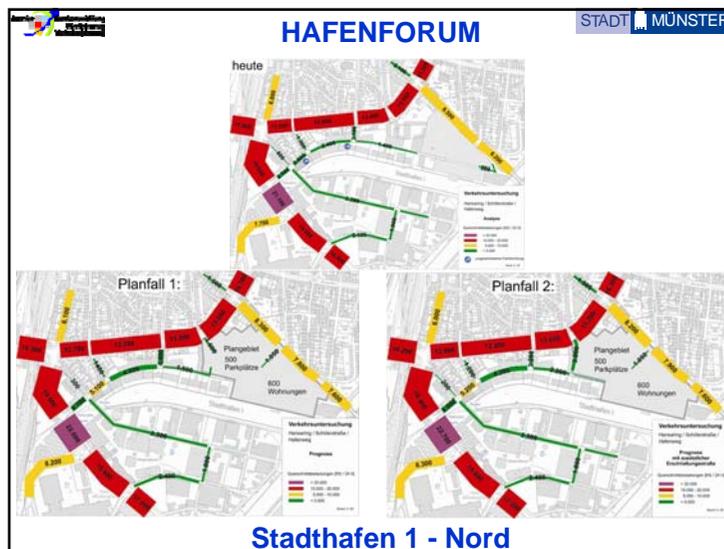


HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Verkehrsuntersuchung – Bestand

- Grundlage einer jeden Verkehrsuntersuchung ist die Aufbereitung der Ist-Situation:
 - Der Hansaring wird von bis zu 13.600 Kfz/24h,
 - der Albersloher Weg von bis zu 21.100 Kfz/24h und
 - die Schillerstraße von bis zu 8.500 Kfz/24h belastet.
- Die Verkehrsbelastungen der Erschließungsstraßen Dortmunder Str., Soester Str., Bernhard-Ernst-Str. und Hafenweg mit maximal 3.700 Kfz/24h liegen heute deutlich niedriger.
- Die Durchgangsverkehre über die Dortmunder Str. und die Soester Str. konnten durch die Einrichtung von Abbiegeverböten spürbar reduziert werden.
- Insgesamt kann das vorhandene Verkehrsaufkommen mit ausreichender Verkehrsqualität abgewickelt werden. Die unbefriedigende städtebauliche Situation im Zuge der Bahnunterführung ist bekannt, kann jedoch nur langfristig behoben werden.

Stadthafen 1 - Nord



HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Verkehrsuntersuchung - Prognose Planfall 1:

Annahmen:

- Errichtung des geplanten „Hafen-Centers“ am Hansaring,
- Bebauung des Geländes Osmo-Hallen mit 600 Wohneinheiten,
- Bau von insgesamt 500 Stellplätzen (200 Quartiersstellplätze und 300 Stellplätze für Hafen-Center),
- die Rücknahme der Abbiegeverböten im Zuge des Hafenweges.

- Das „Hafen-Center“ mit ca. 300 Stellplätzen und die 600 Wohneinheiten erzeugen täglich ca. 2.900 Kfz-Fahrten. Die geplanten 200 Quartiersparkplätze erzeugen keinen Neukehr, sondern dienen der Neuordnung der Parksituation entlang des Hafenweges. Es wird erwartet, dass durch dieses Angebot der Parksuchverkehr im Hansa-Viertel abnimmt.
- Die zusätzlichen Verkehre werden vorrangig an den Hansaring (Versorgungcenter) und die Schillerstraße (Wohnbebauung) angebunden. Im Hauptverkehrsstraßennetz können diese zusätzlichen Verkehre abgewickelt werden.
- Die Verkehrsbelastungen im Zuge der Dortmunder Str. steigen auf 4.400 Kfz/24h an (Durchgangsverkehre). Die Verkehrsbelastung in der Soester Str. ist konstant und die der Bernhard-Ernst-Str. nimmt ab. Im Vergleich hierzu liegen die Verkehrsbelastungen in Bremer Str. und Schillerstr. (Straßen mit überwiegend geschlossener Wohnbebauung) mit 6.100 bzw. 8.300 Fahrzeugen täglich deutlich darüber.

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Verkehrsuntersuchung Prognose – Planfall 2:

- Dieser Planfall untersucht die verkehrlichen Auswirkungen einer zusätzlichen Erschließungsstraße zwischen dem Hafengeweg und dem Hansaring.
- Eine entsprechende Option sah der Masterplan 2004 vor, allerdings unter der damaligen Zielsetzung einer hohen Verdichtung des OSMO-Areals mit gemischt-gewerblichen Strukturen.
- Die „Planstraße“ führt nicht zu relevanten Auswirkungen auf das angrenzende Hauptverkehrsstraßennetz (Hansaring, Albersloher Weg, Schillerstr.), sondern die „Planstraße“ wirkt sich vor allem auf die Verkehrsbelastung in der Dortmunder Str. aus. Die Durchgangsverkehrsströme verlagern sich auf die „Planstraße“, die voraussichtlich dann von ca. 3.000 Kfz/24h befahren wird.
- Die Verkehrsbelastungen der Dortmunder Str. liegen danach bei 2.200 Kfz/24h und entsprechen damit in etwa der heutigen Belastung.
- Insgesamt werden durch die zusätzliche „Planstraße“ weitere Durchgangsverkehre ausgelöst. Aufgrund der Belastungszahlen im Vergleich zu vergleichbaren innerstädtischen Straßenräumen ist die Errichtung der zusätzlichen Erschließungsspanne aus fachlichen Erwägungen nicht erforderlich.

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Verkehr

- hohe Verkehrsbelastung bereits im Bestand und damit verbundene Lärmbelastung
 - Ansätze zur Reduzierung von Verkehr entwickeln
 - keine neuen Verkehrsmagneten schaffen (Einkaufszentrum, Wohnen)
 - wenn EKZ, dann Verkehrsfluss gewährleisten
- schwierige Parkplatzsituation bereits im Bestand
 - zusätzlicher Parkraum erforderlich (Anwohner, Schüler, Besucher, Beschäftigte)
 - veranschlagte Anzahl an Stellplätzen für das Einkaufszentrum wird als zu gering erachtet
 - Entlastung angrenzender, kleiner Straßen vom Parkdruck erforderlich

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Verkehr

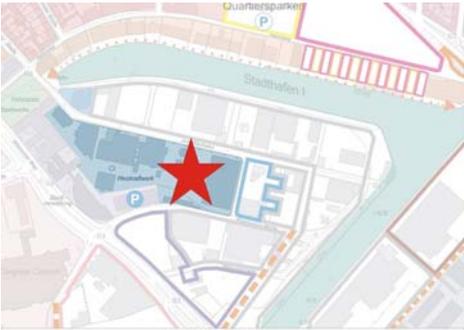
- Wegeverbindungen
 - Durchquerungen bei weiterer Entwicklung berücksichtigen
 - Zugänge zum Wasser schaffen
 - Sackgasse Hafengeweg auflösen (zusätzliche Verbindung zu Hansaring bzw. Schillerstraße)
 - Verbindung Hafennord- und Hafensüdseite für Radfahrer und Fußgänger (Brücke / Fähre) ermöglichen, wenn dies mit entsprechenden Nutzungen begründet ist
 - Eine Brücke wird aus gestalterischer Sicht kontrovers diskutiert.
- ÖPNV, Fahrrad, Fußwege
 - Verkehrskonzept zur Förderung alternativer Verkehrsmittel
 - Verbesserung der Fußgängerverbindung zur Innenstadt
- autofreies oder in Teilen autofreies Quartier

Stadthafen 1 - Nord

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Sicherung und Erweiterung des Kraftwerks- und Betriebsstandorts der Stadtwerke:

- Sicherung der stadtnahen Energieversorgung
- Gewährleistung einer immissionsschutzrechtlich verträglichen Gewerbeentwicklung im Umfeld (nichtstörendes Gewerbe)

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Sicherung / Erweiterung des Kraftwerks- und Betriebsstandorts Stadtwerke

- Die Stadtwerke haben in ihren Konzernsitz in den letzten Jahren ca. 160 Mio. € investiert. Zuletzt wurde das neue Gas- und Dampfturbinen-Kraftwerk in 2006 fertig gestellt. Dieses liefert ca. 600 Mio. KWh Fernwärme und mit ca. 570 Mio. KWh Strom die Hälfte des städtischen Strombedarfs.

In Anbetracht der bestehenden Wohnnutzungen im Hansa-Viertel und evtl. weiterer potenzieller Wohnentwicklungen auf dem ehem. OSMO-Gelände müssen neue gewerbliche Entwicklungen südlich des Stadthafen 1 das Emissionskontingent des Kraftwerkes berücksichtigen und entsprechend nichtstörende Nutzungen ausüben. Eine Wohnnutzung im Bereich südlich Stadthafen 1 ist aufgrund der Emissionssituation grundsätzlich auszuschließen.

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Verlagerung bzw. Auslaufen von Industrienutzungen:

- ermöglicht Entwicklungsoptionen für künftiges Wohnen auf dem ehemaligen OSMO-Gelände

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Verlagerung bzw. Auslaufen von Industrie- bzw. Gewerbenutzungen

- Die Erbbaurechtsverträge mit den Gefahrgutlagern der Fa. Lehnkering laufen Ende 2016 aus; die Nutzung als Gefahrstofflager wird dann eingestellt.
- Das Baustoffunternehmen Weber wird aufgrund des bevorstehenden Ausbaus des DEK seinen Standort am Parallelhafen absehbar verlassen.

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Ansiedlung von nichtstörenden Unternehmen:
 - Stärkung des Gewerbestandes Münster mit Berücksichtigung der Entwicklungsoptionen Wohnen/OSMO und Erweiterung Kraftwerk Stadtwerke

- Klassische Büronutzungen
- Versorgungsfläche der Stadtwerke
- Gewerbliche Nutzungen

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Ansiedlung von nichtstörenden Unternehmen

- Entlang des Albersloher Weges wird die Fortführung der bereits eingeleiteten Verwaltungs- und Dienstleistungsstrukturen vorgeschlagen.
- Neben einer Fläche für die Erweiterung der Stadtwerke Münster sind die übrigen Flächen für allgemeines, nichtstörendes Gewerbe vorgesehen (u. a. Büro, Herstellung, Ausstellung).
- Eine Wiederholung der Struktur „Kreativkai“, insbesondere weiterer umfangreicher gastronomischer Strukturen, auf der südlichen Seite ist nicht vorgesehen.
- Kreative Nutzungen sind ebenso in dem hier vorgesehenen allgemeinen, nichtstörenden Gewerbegebiet möglich.

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Nutzung und Gestaltung der südlichen Kaifläche:
 - Sicherung der öffentlichen Begehbarkeit
 - Sicherung von erhaltenswerten Objekten
 - Optimierung von Anlegemöglichkeiten für Freizeitschiffe

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Nutzung und Gestaltung der südlichen Kaifläche

- Im Rahmen des Hafensforums ist über den Umfang und die Art einer öffentlichen Begehbarkeit der südlichen Kaiflächen zu diskutieren.
- Ggf. sollte über die Optimierung der Anlegemöglichkeiten für Freizeitschiffe, wie z.B. über die Einrichtung von technischen Versorgungsstationen, nachgedacht werden.

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Hafencharakter / Freiraum

- Blickbeziehungen Nordseite
- Hafencharakter bewahren
 - hafentypische Elemente erhalten (Gebäude / Kräne)
 - Wasserkante freihalten, Blickbeziehungen zur Nordseite sichern
- öffentliche Grün- und Erholungsflächen
- öffentliche Wasserkante

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Nutzung

- Fortbestand und Ansiedlung von „klassischem“ Gewerbe
- Kultureinrichtungen, Freizeit- und Veranstaltungsmöglichkeiten
- Wohnen
- Büroflächen, speziell Büroflächen für Gründer
- Orte für Kreativität, Kultur und „Originale“
- Ort für Skater, Inliner und BMXer auf dem Vorplatz der Stadtwerke
- soziale Aspekte berücksichtigen; Aufwertung entgegensteuern
- verschiedene wasserbezogene Freizeitmöglichkeiten ermöglichen
- keine weitere gastronomische Nutzung („Marktsättigung“) ↔ Gastronomie und Freizeitnutzung in geringem Umfang

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Verkehr

- Verbindung zwischen Hafennord- und Hafensüdseite mit einer Brücke ↔ keine Brücke
- neue Parkmöglichkeiten auf der Südseite

Stadthafen 1 - Süd

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Die Spielräume für eine zukünftige Entwicklung des Stadtbereichszentrums / Hafencenter haben wir tabellarisch aufgearbeitet und liegen auf den Tischen. Auf dieser Grundlage möchten wir die Diskussion führen.



*Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!*

Städtebauliche Wirkungsanalyse
für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen (Hansaring)

E

Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen (Hansaring)

Kernergebnisse der städtebaulichen Wirkungsanalyse

HAFENFORUM - Workshop am 22. Februar 2011

Lunker und Kruse - Stadtforschung ■ Planung - Dortmund

Städtebauliche Wirkungsanalyse
für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen

Aufgabenstellung und Vorgehensweise

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

- Untersuchungsgegenstand: geplante Einzelhandelsbausteine am Münsteraner Stadthafen am Hansaring
- Aufgabe: Untersuchung möglicher städtebaulicher Auswirkungen durch das o.g. Projekt in Folge möglicher Umsatzumverteilungen; ggf. Empfehlungen zur Vorhabendimensionierung
- Grundlagen: Nutzungskonzept des Investors, aktuelle Bevölkerungs- und Kaufkraftdaten sowie Einzelhandelsbestandsdaten der Stadt Münster, rechtliche Grundlagen (BauGB, LEPro, etc.), beschlossenes Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster
- Ziel: Fachlich fundierte und empirisch abgesicherte Bewertung der städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen des Einzelhandelsvorhabens im Bereich Hansaring / Hafen

Lunker und Kruse - Stadtforschung ■ Planung - Dortmund

Städtebauliche Wirkungsanalyse
für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen

Methodik der Verträglichkeitsuntersuchung

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

- Komplexes Modell zur Abbildung der branchenspezifischen **Umsatzumverteilungen** unter Berücksichtigung der aktuellen Nachfrage- und Angebotsituation im Untersuchungsraum
- Rechtsprechung macht eine „**Worst-Case-Betrachtung**“ erforderlich
- **Eingangsparameter des Gravitationsmodells:**
 - Einzugsgebiet des Vorhabens (Annahmen zur Kunden- und Umsatzherkunft)
 - Nachfragesituation (Kaufkraftpotenzial)
 - Aktuelle Angebotsituation (Verkaufsflächen / Umsätze)
 - Raumüberwindungswiderstände (Distanz in Fahrzeiten zwischen Angebotstandorten und Nachfragebereichen)
 - Umsatzprognose für das Vorhaben
 - Einschätzung relevanter Konkurrenzstandorte (Attraktivität, ökonomische Leistungsfähigkeit)

Lunker und Kruse - Stadtforschung ■ Planung - Dortmund

Städtebauliche Wirkungsanalyse
für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen

Methodik der Verträglichkeitsuntersuchung

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

- „Umschlagen“ wettbewerblicher Auswirkungen in städtebaulich negative Auswirkungen oder versorgungsstrukturelle Auswirkungen?
 - Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungsbereiches?
 - Beeinträchtigung der Grundversorgung der Bevölkerung?
- „Demarkationslinie“ (10%) nicht als Zumutbarkeitsschwelle anwendbar, konkrete Angebotsituation im ZVB zu berücksichtigen, Werte deutlich über 10% können „verträglich“ sein, „unverträglich“ allerdings auch Werte darunter (verschiedene Urteile)

Städtebauliche Analyse notwendig

Lunker und Kruse - Stadtforschung ■ Planung - Dortmund

Städtebauliche Wirkungsanalyse für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen

Methodik der Verträglichkeitsuntersuchung

Umsatzumverteilung

„Erheblichkeitsschwelle“ hinsichtlich der Untersuchung möglicher Auswirkungen:

In der Regel **ab 7% in zentralen Versorgungsbereichen** (Ausnahme: Zentrum Hansaring / OSMO selbst)

8 - 10% in sonstigen Lagen (mögliche Ausnahme: einzelne Streulagen und nicht integrierte Lagen im Untersuchungsgebiet)

Analysekriterien

- Struktur der zentralen Versorgungsbereiche
- Städtebauliche Qualität / Atmosphäre
- Qualität der Läden und des Straßenraumes
- Einzelhandelsdichte
- Bedeutung „betroffener“ Betriebe
- Magnetbetriebe

Lunker und Kruse · Stadtforschung ■ Planung · Dortmund

Städtebauliche Wirkungsanalyse für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen

Maximale Gesamtverkaufsfläche Einzelhandel: rd. 6.900 m²

Davon untersuchungsrelevant:

- Nahrungs- und Genussmittel: rd. 3.600 m² Verkaufsfläche (Anteile aus Verbrauchermarkt, LM-Discounter und Drogeriemarkt)
- Gesundheits- und Körperpflegeartikel: rd. 760 m² Verkaufsfläche (Anteile aus Verbrauchermarkt, LM-Discounter und Drogeriemarkt)
- Bekleidung: 700 m² Verkaufsfläche
- Schuhe/Lederwaren: 300 m² Verkaufsfläche

Warengruppe	Untersuchungsrelevante Verkaufsfläche (m ²)	Worst Case-Variante		Moderate Case-Variante	
		Flächenproduktivität (Euro/ m ²)	Umsatz (Mio. Euro)	Flächenproduktivität (Euro/ m ²)	Umsatz (Mio. Euro)
Nahrungs- und Genussmittel	3.600	4.400	15,8	3.900	14,1
Gesundheit und Körperpflege	760	rd. 4.900	3,7	rd. 3.900	2,9
Bekleidung / Wäsche	700	3.200	2,2	3.100	2,2
Schuhe / Lederwaren	300	3.100	0,9	3.000	0,9

Lunker und Kruse · Stadtforschung ■ Planung · Dortmund

Städtebauliche Wirkungsanalyse für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen

Warengruppe	Verkaufsfläche in m ²	Anteil an der Gesamtfläche in %	Verkaufsfläche pro EW in m ²
Nahrungs- und Genussmittel	34.530	22,1	0,48
Gesundheits- und Körperpflegeartikel	8.370	5,4	0,12
Bekleidung / Wäsche	7.410	4,8	0,10
Schuhe / Lederwaren	1.490	1,0	0,02

Warengruppe	Umsatz insgesamt in Mio. €	Kaufkraftpotenzial in Mio. €	Zentralität
Nahrungs- und Genussmittel	160,2	145,3	1,10
Gesundheits- und Körperpflegeartikel	33,4	22,5	1,49
Bekleidung / Wäsche	26,1	33,0	0,79
Schuhe / Lederwaren	5,3	7,9	0,67

Lunker und Kruse · Stadtforschung ■ Planung · Dortmund

Städtebauliche Wirkungsanalyse für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen

Einordnung und Bewertung des Planvorhabens

- z.T. breite Spannweiten
- Umsatzverluste zwischen 4% bis max. 26%
- Von Bedeutung v.a.: Zentrum Wolbecker Straße (8% - 12%); städtebauliche Bewertung notwendig
- Umstrukturierung innerhalb des Zentrums Hansaring / OSMO städtebaulich irrelevant
- Umverteilungen in integrierten Lagen bis 22% sind städtebaulich abzuwägen

Angebotsstandort	Moderate-Case-Variante		Worst-Case-Variante	
	Monetär (Mio. Euro)*	in %	Monetär (Mio. Euro)*	in %
Östliche City-Randlagen	0,4	9%	0,4	10%
Stadtbereichszentren				
Warendorfer Straße / Schiffahrter Damm	1,5	6%	1,7	7%
Wolbecker Straße (westlich)	1,1	11%	1,2	12%
Hammer Straße	0,5	7%	0,6	7%
(Hansaring / OSMO)	(0,8)	(23%)	(0,9)	(26%)
Friedrich-Ebert-Straße	1,0	5%	1,2	6%
Gremmendorf / Yorkkasern	0,4	4%	0,4	4%
Grundversorgungscentren				
Wolbecker Straße (östlich)	0,1	8%	0,1	9%
Mauritz-Öst / Wolbecker Straße	0,4	6%	0,5	7%
Nahbereichszentren				
St. Mauritz Ost / Mondstraße	0,1	4%	0,1	4%
Angelmöde / Waldsiedlung	-	-	-	-
Böhweg	0,3	4%	0,3	5%
Integrierte Streulagen	3,2	20%	3,6	22%
Sonderstandorte	2,2	8%	2,5	8%
Sonstige nicht integrierte Lagen	2,0	12%	2,3	14%

* Umsatzumverteilungen von weniger als 0,1 Mio. Euro sind rechnerisch nicht nachweisbar; Quelle: Eigene Berechnungen

Lunker und Kruse · Stadtforschung ■ Planung · Dortmund

Städtebauliche Wirkungsanalyse
für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen

Umschlagen in negative städtebauliche Auswirkungen?

Umsatzumverteilung

10%

7%

Hinsichtlich möglicher städtebaulicher Auswirkungen des Vorhabens werden alle Zentren mit Umsatzumverteilungen von mehr als sieben Prozent untersucht

Analysekriterien

- Struktur des zentralen Versorgungsbereiches
- Städtebauliche Qualität / Atmosphäre
- Qualität der Läden und des Straßenraumes
- Handlungsdichte
- Bedeutung „betroffener“ Betriebe
- Magnetbetriebe

9 Junker und Kruse Städteforschung ■ Planung Dortmund

Städtebauliche Wirkungsanalyse
für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen

Kernergebnisse und Fazit (I)

- Zusätzliches Angebot bedeutet zweifelsfrei Konkurrenz zu bestehenden Angeboten, insbesondere in benachbarten Streulagen sowie zum Zentrum Wolbecker Straße
- Aufgrund nahezu deckungsgleicher Versorgungsgebiete bedeuten kleinräumige Angebotsverschiebungen keine Angebotsverschlechterung
- auch bleibt „zurückverteilter“ Umsatz modelltheoretisch unberücksichtigt
- Positionierung der Zentren gegenüber nicht integrierten Standorten städtebaulich grundsätzlich zu befürworten
- Die nicht auszuschließende Aufgabe einzelner Betriebe im Zentrum Wolbecker Straße wird nicht zu einem Funktionsverlust des Zentrums insgesamt führen
- Sonstige Zentren im Untersuchungsgebiet aus städtebaulicher Sicht nicht bzw. nur marginal betroffen

10 Junker und Kruse Städteforschung ■ Planung Dortmund

Städtebauliche Wirkungsanalyse
für Einzelhandelsbausteine im Bereich Münster-Hafen

Kernergebnisse und Fazit (II)

- Begrenzung zentrenprägender Sortimente wie Bekleidung und Schuhe sinnvoll (im Laufe des Verfahrens durch Investor nach unten korrigiert)
- Festsetzung eines „Flächenpools“ für das Sondergebiet mit folgenden: max. Gesamtverkaufsflächen:
 - Nahrungs- und Genussmittel: max. 3.600 m²
 - Drogeriewaren: max. 800 m²
 - Bekleidung: max. 800 m²
 - Schuhe / Lederwaren max. 300 m²
- Wenige kleinteilige Ergänzungsangebote des Planvorhabens grundsätzlich unkritisch (max. 600 m² insgesamt)
- Nicht-zentrenrelevante Kernsortimente grundsätzlich möglich

Vorhaben ist kompatibel mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster sowie bundes- und landesrechtlicher Rahmenbedingungen; mögliche städtebaulich-strukturelle Auswirkungen im Zentrum Wolbecker Straße sind gegenüber der Neuaufstellung Hansaring / OSMO abzuwägen.

11 Junker und Kruse Städteforschung ■ Planung Dortmund

STADT MÜNSTER

HAFENFORUM

- Impuls zum Workshop 3 -

Gesamtentwicklung Stadthafen 2

02. März 2011



STADT MÜNSTER

HAFENFORUM

vorhandene Verkehrserschließung Hafen



Legende

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Straßen des Vorbehaltensnetzes
- Erschließungsstraße

STADT MÜNSTER

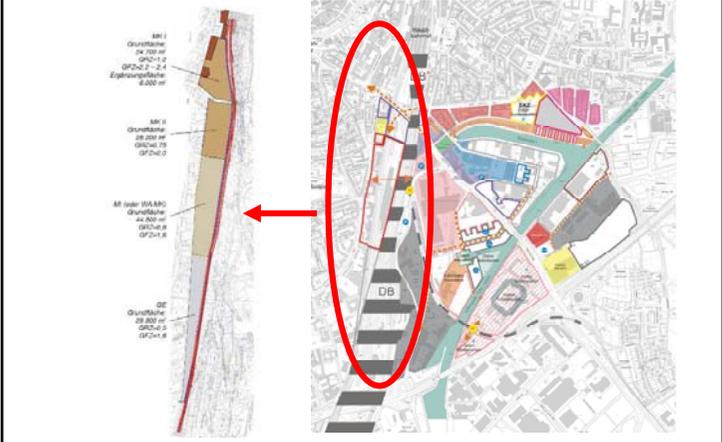
HAFENFORUM

Das Hafengebiet ist insgesamt verkehrlich gut erschlossen

- Es wird über den vierstreifigen Albersloher Weg im Süden an die B 51 und im Norden an den Hansaring angeschlossen.
- Die Knotenpunkte entlang des Albersloher Weges
 - Albersloher Weg/Theodor-Scheiwe-Str./Nieberdingstr.
 - Albersloher Weg/Am Hawerkamp/Kiesekampsmühle
 - Albersloher Weg/Lippstädter Str.
 sind leistungsfähig ausgebaut. Der Ausbau berücksichtigt bereits die Strukturentwicklungen mit einem wachsenden Verkehrsaufkommen im Hafengebiet.
- Im Westen wird der Hafen zusätzlich parallel zum Albersloher Weg über die Lippstädter Straße / den Industrieweg an die B 51 angebunden.
- Wie bereits im Masterplan 2004 dargestellt, soll mit dem Neubau der Unterführung der Bahnlinien im Zuge der Verbindung Hafenstraße – Albersloher Weg langfristig auch die Anbindung des Bereichs der Stadthäfen an die City verbessert werden.

STADT MÜNSTER

HAFENFORUM



MK I
 Grundfläche
 19.700 m²
 GRZ=1,0
 Ertüchtigungsfähigkeit
 5.000 m²

MK II
 Grundfläche
 28.200 m²
 GRZ=1,0
 Ertüchtigungsfähigkeit
 5.000 m²

M (aber WAKM)
 Grundfläche
 4.400 m²
 GRZ=1,0
 Ertüchtigungsfähigkeit
 5.000 m²

OE
 Grundfläche
 22.200 m²
 GRZ=1,0
 Ertüchtigungsfähigkeit
 5.000 m²

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Erweiterung des Plangebietes um das Areal Stückgutbahnhof

Die potenzielle Entwicklung des Stückgutbahnhofareals ist eine Option für die Zukunft, die jedoch nur unter der Voraussetzung der betriebstechnischen Neuorganisation der Gleisanlagen möglich ist:

- Eine potenzielle Entwicklung des Stückgutbahnhofareals ermöglicht eine bessere Verknüpfung der Südstadt mit dem Hafenaereal.
- Eine geradlinige Verbindung Albersloher Weg / Hafenstraße würde in diesem Zuge möglich werden.
- Ein Wirtschaftlichkeitsgutachten aus dem Jahr 2004 hat die Realisierungskosten auf ca. 60,5 Mio. € beziffert.
- Eine belastbare wirtschaftliche Refinanzierung der Gesamtmaßnahme konnte jedoch nicht dargestellt werden.
- Der Raum („Bahnlinie“) stellt somit ein wichtiges, jedoch erst langfristig realisierbares Potenzial für die Innenentwicklung dar.

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Eigenumsstruktur

Grundstücke unterliegen einem Insolvenzverfahren mit Gläubigeransprüchen, Verkauf der ehem. OSMO-Teilflächen an Investoren Deilmann/Kresing zum 31.03.2011

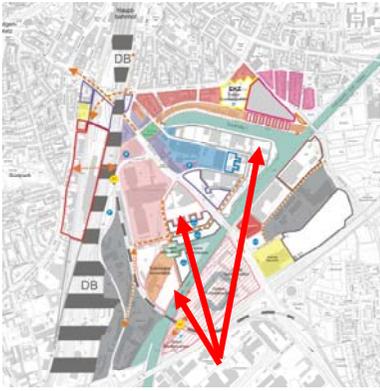
- Stadtwerke Münster GmbH
- Stadt Münster

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Liegenschaftliche Verfügbarkeit

- Ein umfassendes liegenschaftliches Portfolio des Konzerns Stadt Münster (Stadt + Stadtwerke) im Bereich der Stadthäfen eröffnet grundsätzlich einen großen und flexiblen Gestaltungsspielraum.
- Große Grundstücksbereiche in z. T. strategisch bedeutsamer Lage unterliegen jedoch laufenden Insolvenzverfahren (ehem. OSMO-Areal, ehem. Autohaus Kiffe) aus denen bestehende Gläubigeransprüche befriedigt werden müssen.

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



z.T. langfristige Entwicklungsoptionen bieten Spielraum für temporäre Zwischennutzungen

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Temporäre Zwischennutzungen

- Z. T. wird das Hafengebiet bereits jetzt durch Zwischennutzungen geprägt.
- Auch weiterhin sind Zielperspektiven z. T. sehr langfristig angesetzt (sh. Bereich Stadthafen 2 und in Teilen südlich Stadthafen 1). Hieraus ergeben sich weiterhin Möglichkeiten für temporäre Zwischennutzungen.

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Beispiele für hafentypische Objekte

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Erhalt hafentypischer Objekte

- Bei Gebäuden unter Denkmalschutz (ehem. Autohaus Kiffe, Flechtheimspeicher) ist der Erhalt grundsätzlich gesichert.
- Weitere Objekte sind bereits im Masterplan 2004 dokumentiert und konnten in Kooperation mit den Eigentümern durch die Stadt oder die Stadtwerke gesichert werden (Rhenus-Kran / Weber-Kran / Elevator).
- Für die Erhaltung dieser und weiterer Objekte wäre privates Engagement sehr hilfreich und wünschenswert.

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Stadthafen 2

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Messe-Kongress, Entertainment, Groß-Veranstaltungen, Stadion:
 - Stärkung der oberzentralen Funktion Münsters
 - Grundsatzbeschluss zum Stadionstandort

Stadthafen 2

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Messe-Congress, Entertainment, Groß-Veranstaltungen, Stadion

- Die Flächen bieten die Möglichkeit die oberzentrale Funktion Münsters in den Bereichen Messe, Kongress und Entertainment auszubauen und zu stärken.
- Zudem ist in diesem relativ unsensiblen Umfeld die Möglichkeit gegeben, Großveranstaltungen / Open-Air-Veranstaltungen durchzuführen.
- Für das Gelände der Nieberdingstr. besteht der Grundsatzbeschluss zur Standortsicherung für ein Münsterland-Stadion (Beschluss des Rates vom 16.07.2003, Vorlage 412/2003).
- Den entsprechenden Beschluss zur FNP-Änderung mit der Flächenausweisung Sondergebiet „Stadion“ hat der Rat der Stadt Münster am 18.06.2008 gefasst.

Stadthafen 2

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kulturszene Hawerkamp:
 - Option zur Fortsetzung der Selbstverwaltung

Stadthafen 2

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kulturszene Hawerkamp

- Der Verein „Erhaltet den Hawerkamp e.V.“ besitzt einen Selbstverwaltungsvertrag bis 2015. Momentan wird eine Verlängerung der Vertragslaufzeit bis 2025 zwischen Stadt und Verein verhandelt.

Stadthafen 2

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Stadthafen 2 / Hafennutzung:
 - Option für einen potenziellen Güterumschlag per Schiff nach Ausbau DEK

Stadthafen 2

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Stadthafen 2, Hafennutzung

- Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) wird im Bereich der Stadtstrecke Münster in den kommenden 10 Jahren ausgebaut. Ein Planfeststellungsbeschluss liegt hierfür seit 2008 vor. Vorgesehener Neubau der WLE-Brücken Anfang 2015 bis Ende 2016, vorgesehener Streckenausbau Los 11 Mitte 2017 bis Mitte 2019.
- Durch die Investitionen in das Bundeswasserstraßennetz und durch die allgemein erwartete Entwicklung der Energiepreise wird in Zukunft der Gütertransport auf Binnenwasserstraßen weiter an Bedeutung gewinnen. Die Bereiche am Stadthafen 2 sollen deshalb für die „Option Hafenumschlag“ langfristig offen gehalten werden. Dieser Standort kann die übrigen städtischen Hafenstandorte (Amelsbüren, Hessenweg, Hafen Agravis) ergänzen.
- Das Emissionsverhalten dieses Standortes muss sich aufgrund der gewerblichen Vorbelastung der Stadthäfen (u. a. Kraftwerk der Stadtwerke Münster) begrenzen. Dementsprechend ist nicht von einem großvolumigen Massenumschlag auszugehen.

Stadthafen 2

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Hawerkamp und Niederdingstraße

- Kulturszene am Hawerkamp erhalten
- preiswertes Wohnen erhalten und weiterentwickeln
- Kiezcharakter erhalten
- künftig: Wohnen in behördlich genutzten Gebäuden
- bestandserhaltende bzw. -erneuernde Maßnahmen (klimaneutral)
- kein neues Stadion, stattdessen urbanes, nutzungsgemischtes Quartier

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Nutzung und Freiraum

- allgemein: Nutzungsmischung mit Freizeitmöglichkeiten
- kein Industriebereich ↔ industrielle Nutzung soll an Südseite möglich sein
- Brachflächen = Potenzial für kulturelle Nutzungen, Veranstaltungen und Gewerbe
- gewerbliche Nutzung rings um die Stadtwerke vorgegeben (Emissionen)
- innerstädtische, gewerblich nutzbare Fläche notwendig, um „Geld zu verdienen“
- Freiräume schaffen
- Grünflächen erhalten / Erhalt von städtischen Brachflächen
- attraktive Gestaltung der Uferbereiche: Rad- und Wanderwege, Grünflächen, Wohnen am Wasser, Feiern am Wasser

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Optimierung der inneren Quartierserschließung:

- Verknüpfung mit Stadthafen 1
- Verschwenk der Straße „Am Hawerkamp“ mit Option für Hafensplatz 2
- Zusätzliche Anbindung an überörtliches Straßennetz
- Niederdingstraße - Hawerkamp für Fußgänger/Radfahrer verbinden

Stadthafen 2

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Optimierung der inneren Erschließung

- Durch die Verlegung der Straße „Am Hawerkamp“ erhält das Messe und Congress Centrum Halle Münsterland weitere Stellplätze. Der neue Verlauf der Straße „Am Hawerkamp“ schafft die Option für einen zweiten Hafensplatz.
- Das Brückenbauwerk Albersloher Weg ist bereits mit einer Unterführungs-konstruktion ausgestattet, so dass der Bau einer Erschließungsspanne zum Stadthafen 1 möglich ist. Diese Erschließungsspanne soll bis zur Lippstädter Straße fortgeführt werden.
- Die Lippstädter Straße wird optional mit einer Unterführung an den Industrieweg angebunden. Hierdurch entsteht eine zusätzliche Anbindung an das überörtliche Straßennetz.
- Mit einer Fuß- und Radweg-Brücke werden der Bereich Niederdingstraße und Am Hawerkamp verbunden.
- Im Zuge einer möglichen Reaktivierung der WLE – Strecke für den Personen-verkehr ist über (Bedarfs-) Haltestellen am geplanten Stadion und dem Messe und Congress Centrum Halle Münsterland nachzudenken.

Stadthafen 2

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Verkehr

- Verkehrssituation bei Großveranstaltungen in der Halle Münsterland optimieren
 - ÖPNV-Anbindung
 - Parksituation (Vorschlag: Stellplätze im Mittelhafen)
 - Verkehrsführung
 - Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe
- Anbindung zum Südviertel über Dahlweg

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Sicherung von Betriebsstandorten:

- Standortsicherung des bestehenden Farbwerkes mit angrenzenden Erweiterungsoptionen

Theodor-Scheiwe-Straße

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Sicherung von Betriebsstandorten

- Das bestehende Farbwerk wird in seinen industriellen Strukturen berücksichtigt und entsprechend planungsrechtlich gesichert.
- Ebenso soll eine betriebliche Erweiterungsoption hin zur B 51 offen gehalten werden.

Theodor-Scheiwe-Straße

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Gewährleistung des Immissionsschutzes:
- Änderung B-Plan 348 erforderlich um die Wohnentwicklung im Bereich OSMO zu ermöglichen

Theodor-Scheiwe-Straße

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Gewährleistung des Immissionsschutzes

- Mit der Zielperspektive Wohnen auf dem ehem. OSMO-Areal ist eine Änderung des Bebauungsplanes Nr. 348 für das Gelände Theodor-Scheiwe-Straße notwendig.
- Hierbei wird die o. g. Sicherung des Farbwerkes als Industrienutzung berücksichtigt.
- An der Kanalseite ist eine Änderung der Industrieausweisung (GI) zu Gewerbe (GE) erforderlich.
- Eine Beschneidung faktischer Nutzungen ist momentan nicht erkennbar.

Theodor-Scheiwe-Straße

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Städtebauliche Inwertsetzung der exponierten Kanallage:
- Entwicklung der wasserseitigen Gewerbeflächen für kreatives Gewerbe mit hohem Präsentationsanspruch

Theodor-Scheiwe-Straße

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Städtebauliche Inwertsetzung der exponierten Kanallage

- Die Lage gegenüber dem Stadthafen 1 besitzt aufgrund der Wasserlage einen attraktiven Standort mit einer hohen öffentlichen Wirksamkeit.
- Angedacht sind in diesem Bereich deswegen (Kunst-) handwerkliche Nutzungen mit einem hohen Präsentationsanspruch.

Theodor-Scheiwe-Straße

HAFENFORUM STADT MÜNSTER



Optimierung der Quartierserschließung
- Funktion der Theodor-Scheiwe-Straße als Verbindung zwischen Albersloher Weg und Lütkenbecker Weg

Theodor-Scheiwe-Straße

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Optimierung der Quartierserschließung

- Die Verbindungsstraße zwischen Theodor-Scheiwe-Str. und dem Lütkenbecker Weg ist in privater Hand.
- Je nach Konkretisierung der Nutzungsperspektiven für die angrenzenden Flächen ist über eine Neuorganisation (als öffentliche Straßenverbindung) nachzudenken.

Theodor-Scheiwe-Straße

HAFENFORUM STADT MÜNSTER

Kernaussagen aus Auftakt- und Reflexionsveranstaltung zu Nutzungsmischung und Verkehr

- Wandel von der industriellen Nutzung hin zu einer Nutzungsmischung mit Wohnen, Gewerbebetrieben mit Wasserbezug und Freizeitmöglichkeiten
- Industrienutzung sichern
- innerstädtisches Flächenangebot für Industrie, Gewerbe und Handel wichtig
- Umgang mit dem privaten Abschnitt zwischen Theodor-Scheiwe-Straße und Lütkenbecker Weg überdenken
- Schleichweg Theodor-Scheiwe-Straße führt zu verstärktem Verkehr auf der Schillerstraße



*Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!*