

Anlage I

Beantwortung der Sach- und Verständnisfragen

Workshop Stadthafen 1 Nord und Süd Vertiefungsschwerpunkt „Ehemaliges Osmo-Gelände“

21. u. 23.02.2011, 17:30 – 21:30 Uhr, Rotunde des Stadthauses 3

Herr Schowe stellt während der Diskussionen noch einmal klar, dass es sich um ein offenes Verfahren unter Bürgerbeteiligung handelt und der Planungsausschuss eindeutig den Diskurs mit den Bürgerinnen und Bürgern gewünscht hat. In den Workshops sollen Alternativen angeführt werden, die nicht bis ins Detail durchgeplant werden können. Es handelt sich um ein „Clearingverfahren“ für den Planungsausschuss und den Rat um heraus zu finden, in welche Richtung die Überlegungen realistischer Weise gehen könnten. Daher sollen fachlich fundiert und unter Berücksichtigung der Bürgerinteressen mehrere Varianten erarbeitet werden um ein zukunftsfähiges Konzept für diesen Standort zu entwickeln. Daher ist in der Diskussion stets auch die wirtschaftliche Tragfähigkeit der vorgeschlagenen Ideen und Konzepte wichtig.

Sach- und Verständnisfragen

Sind auf dem Osmo- Gelände Altlasten vorhanden?

Eine entsprechende Untersuchung wurde nach der Insolvenz durchgeführt. Punktuell sind Altlasten in geringem Umfang vorhanden. Möglicherweise sind noch Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg im Boden. Die Dächer sind asbestbelastet.

Findet der Betrieb der Postfiliale weiterhin auf dem Stroetmann-Gelände statt?

Der Betrieb der Postfiliale soll an diesem Standort eingestellt werden, das Unternehmen Stroetmann hat bereits einen anderen Standort gefunden.

Thema Eigentumsverhältnisse

Wie stellen sich die Eigentumsverhältnisse des OSMO-Geländes derzeit dar?

Wer ist Eigentümer des Geländes zwischen Hafengeweg und Wasserkante im Bereich Osmo? Sind diese Grundstücke bereits ausgeschrieben worden?

Die Eigentumsverhältnisse stellen eine ungewöhnliche rechtliche Situation dar. Das deutsche Recht kennt kein Auseinanderfallen zwischen Grundstück und Gebäude. Wem das Grundstück gehört, dem gehört in der Regel auch das Gebäude. In diesem Fall ist es so, dass das Grundstück bis zum Hafengeweg mit wirtschaftlichem Übergang zum 31.03.2011 von dem Insolvenzverwalter Mönig auf Deilmann & Kresing übergegangen ist. Die Grundstücke des Geländes zwischen Hafengeweg und Wasserkante sind im Besitz der Stadtwerke, die Hallen jedoch im Besitz der Insolvenzverwaltung Mönig bis zum Ende des Mietvertrages Ende 2016. Diese Grundstücke sind bislang nicht ausgeschrieben worden. Die Grenze stellt eindeutig der Hafengeweg dar. Bevor die Grundstücke vermarktet werden, werden die Ergebnisse des Hafenforums abgewartet.

Wenn die Hallen nach Ablauf des Pachtvertrages noch dort stehen, werden die Stadtwerke dann automatisch Eigentümer der Hallen?

Es gibt einen längerfristigen Nutzungsvertrag. Der Vertrag sieht in den allgemeinen Geschäftsbedingungen bei Beendigung des Vertrages die Verpflichtung des Mieters vor, das Grundstück „besenrein“ zu übergeben, d.h. alles abzureißen um das Grundstück als solches zurück zu geben.

Bestehen Bestrebungen seitens der Stadtwerke, die Wassergrundstücke zeitnah zu veräußern bzw. beabsichtigen Deilmann & Kresing, die Grundstücke zusätzlich zu erwerben?

Die Stadtwerke haben kein eigenes Entwicklungsinteresse und werden daher Entwicklungen weder forcieren noch blockieren. Deshalb werden die Flächen für eine weitere Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Herren Deilmann & Kresing sehen nicht zwangsläufig die Notwendigkeit, eine gemeinsame Entwicklung mit den Stadtwerken vorzunehmen. Dennoch plädieren sie grundsätzlich für eine städtebauliche Gesamtplanung.

Es gibt derzeit im zentralen Bereich vier Eigentümer: die Stadtwerke, die Stadt Münster, Deilmann & Kresing und das Unternehmen Stroetmann. Gibt es bereits weitere Verfahrensüberlegungen? Wer hat die Planungshoheit?

Herr Schowe erläutert, dass die Planungshoheit dem Rat der Stadt Münster obliegt, der über die Aufstellung eines Bebauungsplanes und somit über die weitere Entwicklung entscheidet. In einem zweiten Schritt werden die konkreten Umsetzungsmöglichkeiten analysiert. Grundsätzlich wäre vorstellbar, dass man die Eigentumsverhältnisse ideell behält, aber neu ordnet. Der Grundstückseigentümer bestimmt nicht automatisch die Planungsinhalte. Es geht darum, welche Entwicklungen an gewissen Standorten möglich sind, welche Nutzungen dort sinnvoll sind, und dass zugleich nicht nur die Interessen der Bürger/innen berücksichtigt werden, sondern auch städtebauliche Lösungen anvisiert werden. Dennoch dürfen die Eigentümerinteressen auch nicht außer Acht gelassen werden. In dieser Gemengelage muss eine Abwägung der Interessen vieler Akteure berücksichtigt werden. Wichtig dabei ist, dass man zu einem Lösungsansatz kommt, der nachhaltig ist. Von der Stadt Münster kann keine Lösung kommen, die alle zufrieden stellen wird. Der Anspruch sollte grundsätzlich ein städtebaulicher Ansatz sein.

Thema Wohnen vs. Emissionen

Wie wirkt sich der eventuelle Ausbau der GuD-Anlage (Gas- und Dampfturbinen-Anlage) auf die möglichen Nutzungen in der Umgebung, insbesondere an der Nordseite, aus? Muss bei Inbetriebnahme einer dritten Turbine ein höherer Abstand von Wohnen zum Kraftwerk eingehalten werden?

Das permanente Surren, welches vom Kraftwerk ausgeht, könnte bei einer Wohnbebauung möglicherweise zu Konflikten und Beschwerden führen. Vorbehaltlich einer möglichen Einschränkung bei dem Betrieb des Kraftwerkes wurden bereits Untersuchungen vorgenommen, inwieweit Abhilfe geschaffen werden kann. Durch entsprechende Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen können auch bei einer Erhöhung der Kapazitäten die einzuhaltenden Abstände zu einer Wohnbebauung verringert werden.

Soll an der Wasserkante auf dem ehemaligen Osmo-Gelände ein Misch- oder Kerngebiet und auf den übrigen Flächen ein allgemeines Wohngebiet entwickelt werden, so sind am Kraftwerk Investitionen für Lärmschutz in Höhe von etwa 1,3 Mio. Euro zu tätigen. Bei Realisierung einer dritten Turbine müssten etwa 2,2 Mio. Euro in Lärmschutzmaßnahmen investiert werden.

Auf der Südseite ist Wohnnutzung ausgeschlossen.

Das hieße im Umkehrschluss, wenn der Masterplan aus 2004 (Kultur, Dienstleistungen, kein Wohnen) umgesetzt würde, dann wären auch keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich?

Herr Dr. Müller-Tengelmann bestätigt noch einmal, dass nach seinem Verständnis die Probleme nur bei einer künftigen Wohnnutzung auftreten würden.

Wer kommt für die Kosten der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen auf, wenn auf der Nordseite Wohnungen entstehen?

Grundsätzlich wird hier das Verursacherprinzip angewendet. Wenn das Kraftwerk seine Kapazität erhöht und dadurch höhere Anforderungen an den Lärmschutz entstehen, muss das Kraftwerk die Kosten dafür tragen.

Werden die heute gewerblichen Flächen umgewidmet und eine Wohnbebauung ermöglicht, steigt der Bodenwert der heutigen Osmo-Flächen. Dieser Mehrwert soll für den Emissionsschutz eingesetzt werden.

Thema Verkehr

Aus welchem Grund wird durch eine Verkehrsspanne mehr Verkehr auf der Lippstädter Straße erwartet?

Heute sind verkehrslenkende Maßnahmen (Einbahnstraßenregelungen) vorhanden, welche in beiden Planfällen auf Grund planerischer Erwägungen wegfallen. Dies bewirkt eine Veränderung der Verkehrsströme auch auf der Lippstädter Straße. Die Zahlen in den Planfällen 1 und 2 unterscheiden sich nur gering. Da die Zahlen gerundet sind, kann es sein, dass der Unterschied nur marginal ist. In beiden Planfällen ist das Stadtbereichszentrum berücksichtigt. Die Verkehrsspanne wird an dessen Rand entlang geführt.

Ist untersucht worden, ob das ehemalige Osmo-Gelände von der Theodor-Scheiwe-Straße erschlossen werden kann?

Die Brücke Schillerstraße wird zwar erneuert, aber eine Änderung des Querschnitts ist nicht vorgesehen. Von der Schillerstraße aus sollen mehrere Stiche in das Osmo-Gelände hinein gehen.

Die Theodor-Scheiwe-Straße wird als Schleichweg wahrgenommen. Sie ist eine Privatstraße. Diese als öffentliche Straße zu ertüchtigen, würde vermutlich hohe Investitionskosten erfordern. Dies wurde bislang nicht untersucht.

Es wird festgestellt, dass eine deutliche Verkehrszunahme auf dem Hansaring, vor allem in den letzten Monaten, stattgefunden hat. Ist es richtig, dass durch die Erweiterung der Berufsschule mehr Verkehr entstanden ist?

Durch die Baumaßnahmen im Zuge des Ausbaus des Hafenwegs ist die Linksabbiegerspur vom Hansaring in den Albersloher Weg überlastet. Die Ampelanlage ist für diese vorübergehende Maßnahme nicht angepasst worden.

Die Stadt Münster führt regelmäßig Verkehrszählungen durch. Die subjektiv wahrgenommene Zunahme des Verkehrs durch die Berufsschule wird sich ggf. in den nächsten Zählungen bestätigen.

Ist es vorstellbar, den Querschnitt der Schillerstraße zu verändern und die Funktionen (Verkehrsfluss, Radfahrer, Fußgänger, Parken) zu entzerren?

Der Querschnitt soll im Bereich der jetzigen Osmo-Hallen auf einer Länge von etwa 120 m um 3,50 m aufgeweitet werden, um die Verkehrsflächen zu optimieren. Die Fahrbahnbreiten sollen nicht verändert werden. Der Radweg, Begrünung und die Parkbuchten sollen neu angelegt werden.

Nutzung

Gibt es Vorgaben seitens der Stadt bzgl. der Nutzung der Flächen des ehemaligen Osmo-Geländes? Welche Funktion hat das Hafentforum in diesem Zusammenhang?

Verbindliche Entscheidungen bzgl. planerischer Vorgaben liegen noch nicht vor.

Heute sieht das Planungsrecht im Bereich „Osmo“ Gewerbe vor. Für eine Wohnbebauung muss eine Änderung des Planungsrechts erfolgen. Insofern ist über die Entwicklung des Bebauungsplans eine Einflussnahme seitens des Rats der Stadt Münster auf die Entwicklung des Gebiets möglich. Gleiches gilt für die Fläche des Stadtbereichszentrums. Das Hafenforum findet in einer Phase statt, in der viele Entscheidungen noch offen sind. Der Beitrag des Hafenforums wird von der Politik aufgenommen und fließt damit in die Entscheidungsfindung ein.

Aus verschiedenen Gründen ist in Münster eine hohe Nachfrage nach Wohnraum vorhanden (demographischer Wandel, Zuzug, Trend zum innerstädtischen Wohnen). Das Konzept für die Wohnstandortentwicklung sieht vor, zentrale Gebiete mit hoher Lagegunst als Wohnstandorte zu entwickeln. Dies deckt sich mit einer entsprechenden Entwicklung des Osmo-Geländes.

Die Zielaussage aus der Vergangenheit „Wohnentwicklung Osmo-Gelände“ wird heute als Szenario diskutiert. Vor etwa zwei Jahren wurde ein entsprechendes Projekt bereits im Planungsausschuss vorgestellt und wohlwollend anerkannt – jedoch wurde nichts entschieden. Sozialer Wohnungsbau war im damaligen Konzept bereits enthalten.

Wenn im Bereich der Osmo-Hallen entlang der Wasserkante Wohnen entsteht, ist eine Wohnnutzung dann auch in den bereits bestehenden Gebäuden entlang des Hafenbeckens auf der Nordseite denkbar?

Planungsrechtlich ist Wohnnutzung heute ausgeschlossen, da die Flächen als Gewerbegebiet ausgewiesen sind. Da die Gebäude heute alle gewerblich genutzt sind, gab es bislang keinen Anlass, über eine Umwidmung nachzudenken. Die gewerbliche Nutzung funktioniert an diesem Standort gut, und es gibt kein Konfliktpotenzial mit der bestehenden gastronomischen Nutzung an der Wasserkante.

Städtebau

Ist vorgeschrieben, dass die Kaikante freigehalten wird?

Es ist eine klare städtebauliche Zielsetzung der Stadt, die öffentliche Begehbarkeit fortzusetzen. Festgeschrieben ist dies noch nicht. Es gibt auch noch keine Aussage über evtl. überkragende Geschosse.

Herr Kresing als Miteigentümer des nördlich des Hafens gelegen Teils des ehemaligen Osmo-Geländes erläutert seine heutigen Vorstellungen von der zukünftigen Entwicklung des Geländes:

Aus Sicht von Herrn Kresing soll auf dem Gelände primär Wohnen (ca. 600 Wohnungen) entstehen und ca. 15 % andere Nutzung in den Erdgeschossen. Dabei sieht er die Entwicklung des Geländes als Chance für Hansa- und Herz-Jesu-Viertel, einen neuen Mittelpunkt/ ein kleines Zentrum zu realisieren, welches die Identität des Stadtteils abbildet. Dies trifft besonders vor dem Hintergrund der Schließung der Kirche an der Dortmunder Straße und dem damit verbundenen Wegfall eines Zentrums im Viertel zu.

Herr Kresing formuliert den Anspruch, für die Entwicklung der Wohnbebauung, des Stadtbereichszentrums und der Nutzung der Flächen, welche sich im Besitz der Stadtwerke befinden, eine Gesamtkonzeption zu entwerfen. Dabei ist eine Durchlässigkeit aus dem Gebiet oberhalb der Schillerstraße bis zur Wasserseite erstrebenswert. Idealerweise sollte Wohnen mit einer Anbindung ans Wasser erreicht werden.

Herr Kresing ist offen für eine Diskussion über einen etwaigen Teilerhalt der Osmo-Hallen. Es wird beabsichtigt, den Spänebunker auf jeden Fall zu erhalten.

Eine Lösung müsse gefunden werden für die Interimsnutzungen, die sich mittlerweile etabliert haben, aber auch zu Konflikten im Viertel führen.

Fragen an Herrn Kresing

Gibt es schon Planungen für die Wohnungen bzgl. Wohnungsgrößen und Zielgruppen?

Vorgesehen sind 10 % – 15 % sozialer Wohnungsbau, Single-Wohnungen, familiengerechte und altersgerechte Wohnungen.

Die Idee ist, das Gelände zur Schillerstraße hin zu öffnen, die Längsstruktur der Hallen aufzugreifen und eine Anbindung an die bestehenden Viertel zu schaffen. Entsprechend der Lage am Hafen soll Wasser durch das Anlegen von Grachten in die Struktur einbezogen werden, so dass auf den Vorder- und Rückseiten gleichwertige Qualitäten entstehen. Ggf. könnten auch 3 - 4-geschossige Stadthäuser entstehen.

Wie beurteilen Sie die Nachbarschaft zum künftigen Stadtbereichszentrum, für das die Planungen im zentralen Bereich Stellplätze sowie die Anlieferung entlang der Grundstücksgrenze zum ehemaligen Osmo-Gelände vorsehen?

Eine Lösung, wie die Nutzungen „Anlieferung“ und „Wohnen“ verträglich zueinander strukturiert werden können, sei zu entwickeln.

Die Entwicklung beider Gelände – Stadtbereichszentrum und ehemaliges Osmo-Gelände – sollte einer Gesamtkonzeption folgen. Hierin läge eine große Chance für das Hafenviertel und die angrenzenden Quartiere.

Wünschenswert wäre es, wenn im zentralen Bereich nicht nur Stellplätze, sondern auch Verweilqualität geschaffen würden.

Wie sieht das Parkkonzept für die neuen Wohnungen aus?

Herr Kresing stellt sich vor, dass allen Wohnungen ein Stellplatz in einer unter der Wohnbebauung liegenden Tiefgarage zugeordnet ist, die von der Schillerstraße her angefahren wird. Die Wohngebäude sind von der Tiefgarage aus zugänglich.

Workshop Stadthafen 1 Nord und Süd Vertiefungsschwerpunkt „Stadtbereichszentrum“

22.02.2011, 17:30 – 21:30 Uhr, Raum E 751 des Stadthauses 3

Sach- und Verständnisfragen

In welchen Zeiträumen sollen Stadtbereichszentrum und Osmo-Gelände entwickelt werden?

Wann Baumaßnahmen im Bereich Osmo-Gelände/Stadtbereichszentrum beginnen, kann derzeit nicht vorausgesehen werden. Der Planungsprozess soll offen und transparent durchgeführt werden. In der zweiten Jahreshälfte 2011 soll dem Rat ein Entwurf als Entscheidungsvorlage vorgelegt werden. Danach kann ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden. Baumaßnahmen sind nicht vor Ende 2012 zu erwarten.

Thema Verkehr

Vor dem Hintergrund, dass die Verkehrszahlen ständig fortgeschrieben werden ist es unverstänlich, dass in den vorgestellten Prognosen mit Zahlen aus dem Jahr 2009 gearbeitet wird.

Eine Aktualisierung der Zahlen wird derzeit vorgenommen. Dem weiteren Prozess werden dann die aktuellen Zahlen zu Grunde gelegt.

Wie kommen die Annahmen für eine zusätzliche Verkehrsbelastung in den Planfällen 1 und 2 bei zusätzlichen 600 Wohnungen zustande?

Die Einschätzung erfolgt anhand der Erfahrungen bzgl. der Verkehrsentwicklung auf der Friedrich-Ebert-Straße nach der Errichtung des Einkaufszentrums.

Zusatzbelastungen durch die Erweiterung der Handelsschule werden im Quartier wahrgenommen, außerdem nimmt der Abkürzungsverkehr zum Albersloher Weg zu. Zusätzlichen Verkehr bringt auch der Praktiker-Baumarkt.

Der Eindruck wird seitens der Experten der Stadt Münster bestätigt. Daher beobachtet die Stadt Münster die Verkehre sehr genau und berücksichtigt aktuelle Entwicklungen bei den zukünftigen Planungen.

Es wird befürchtet, dass ein zusätzliches Einzelhandelszentrum noch mehr Verkehr auf den bereits überlasteten Hansaring bringt. Die Situation wird als „unerträglich“ beschrieben“.

In den letzten vier Monaten entstand durch die Bauarbeiten am Hafenweg eine Ausnahmesituation, weil die Ampelschaltung für den Linksabbiegeverkehr vom Hansaring auf den Albersloher Weg für diese vorübergehende Maßnahme aus Kostengründen nicht angepasst wurde.

Im November letzten Jahres wurden Verkehrszählungen an allen Knotenpunkten durchgeführt, wobei insgesamt keine Zunahme des Verkehrs festgestellt wurde. Allerdings ergab die Zählung eine erhebliche Zunahme des Schleichverkehrs über die Theodor-Scheiwe-Straße zur Schillerstraße. Die Verkehrsteilnehmer wollen offensichtlich den Hansaring meiden, auf dem es zu Spitzenzeiten durchaus zu Rückstauungen an den Ampeln kommen kann.

In den Plänen ist „Quartiersparken“ dargestellt. Kann eine kostenpflichtige Nutzung der Stellplätze tatsächlich zu einer Entlastung des Quartiers führen?

Da es sich um eine bewirtschaftete Anlage handelt, werden Gebühren erhoben. Mit der Nutzung der Anlage sind entsprechende Vorteile verbunden (z. B. keine Parkplatzsuche). Eine Entlastung des Quartiers kann über die Konditionen für Anlieger gesteuert werden. Insgesamt sind ca. 550 Parkplätze vorgesehen, davon sind etwa 200 zur öffentlichen Nutzung.

Etwa 160 Stellplätze sind ebenerdig angeordnet, die weiteren in einer Tiefgarage. Die Erschließung erfolgt vom Hafenweg. Ein detailliertes Bewirtschaftungskonzept liegt noch nicht vor.

Thema Einzelhandel

Wie ist der Begriff „Stadtbereichszentrum“ definiert?

Ein Stadtbereichszentrum ist eine Kategorie innerhalb des Zentrensystems Münsters. Die Innenstadt ist das Hauptzentrum mit allen Wohnformen, dichter Bebauung, vielfältiger horizontaler und vertikaler Nutzungsmischung. Ein Stadtbereichszentrum ist ein mittelzentraler Raum mit Versorgungseinrichtungen für einen größeren Teilraum als für einen Stadtteil. Dort sind ebenfalls dichte Bebauung, horizontale und vertikale Nutzungsmischung, vielfältige Angebote, idealerweise eine Platzsituation mit Aufenthaltsqualität vorhanden. Ein Stadtbereichszentrum ist grundsätzlich für eine Ansiedlung von Verkaufsflächen größer als 800 m² geeignet.

Der Einzelhandel des Hansaringes hat eine hohe Qualität. Warum ist er im Zentrensystem der Stadt Münster der Wolbecker Straße nicht gleichgestellt?

Die Einzelhandelsdichte an der Wolbecker Straße ist wesentlich höher als am Hansaring. Der Hansaring ist keine durchgehende Geschäftsachse in den Erdgeschossen. Aufgrund dieser strukturellen Unterschiede ist der Hansaring der Wolbecker Straße nicht gleichgestellt.

Warum wurde der vorhandene REWE-Markt nicht in die Abgrenzung des Stadtbereichszentrums einbezogen?

Der REWE-Markt ist nicht von weiteren Einzelhandelseinrichtungen umgeben. Deshalb erstreckt sich das Stadtbereichszentrum nicht – wie etwa an der Wolbecker Straße – entlang des Hansarings. Der REWE-Markt ist als bestehende Einzelhandelseinrichtung aber erfasst und in die Begutachtung einbezogen worden.

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

Herr Stefan Kruse vom Büro Junker und Kruse, Stadtforschung Planung, erläutert das Vorgehen und die Ergebnisse der Verträglichkeitsanalyse, welches das Büro im Auftrag des Investors L. Stroetmann GmbH & Co. KG erstellt hat.

Fragen und Anmerkungen zu den Ausführungen von Herrn Kruse (Junker und Kruse)

Gibt es weitere (neutrale) Gutachten?

Grundsätzlich kann ein solches Gutachten durch die Kommune oder durch einen Investor in Auftrag gegeben werden. Der Gutachter ist zur Unabhängigkeit verpflichtet. Die Stadt Münster prüft die gutachterlichen Aussagen sehr intensiv, u. a. unter Beteiligung der IHK, dem Einzelhandelsverband und der Bezirksregierung.

Vor dem Hintergrund, dass ca. 10 % Umsatzumverteilung als verträglich angesehen werden: Ist es aus städtebaulicher Sicht irrelevant, ob der REWE-Markt künftig weiterhin bestehen wird oder nicht? Entsteht dann mit einem Leerstand nicht ein neues städtebauliches Problem?

Der Gesetzgeber gibt vor, dass keine negativen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche oder die so genannte verbrauchernahe Versorgung entstehen dürfen. Stehen zwei Märkte durch ihre räumliche Nähe in unmittelbarer Konkurrenz zueinander, und schließt einer der beiden Märkte, so übernimmt der andere Markt die verbrauchernahe (fußläufige) Versorgung. Die Schließung des REWE-Marktes ist städtebaulich hinnehmbar, weil es keine Versorgungslücke gibt.

Die bauliche Hülle des geschlossenen Marktes kann ein städtebauliches Problem in anderem Sinne sein. Die Art der Nutzung behält jedoch Bestandsschutz, so dass dort auch wieder ein Lebensmittelmarkt einziehen könnte. Dies könnte insgesamt auch zu einer positiven Entwicklung beitragen.

Es ist nicht Aufgabe und nicht das Recht der Stadt Münster, in den Wettbewerb schützend einzugreifen.

Hierzu wird kritisch angemerkt, dass durch das Einzelhandelskonzept der Stadt Münster eine bedeutend größere Einzelhandelsfläche vorgesehen ist, als bislang im Viertel vorhanden. Dadurch entstünde ein Wettbewerb zwischen bestehenden Einzelhandelseinrichtungen und dem neuen Stadtbereichszentrum unter ungleichen Voraussetzungen.

Es werden Bedenken geäußert, dass die erwartete Umsatzumverteilung zu einer massiven Verdrängung bestehender Geschäfte führt, da von einer 100 %-igen Sättigung des Marktes gesprochen wird. Gerade die Kleinteiligkeit in der Versorgung sei von großer Bedeutung für die Nahversorgung vor dem Hintergrund des demographischen Wandels.

Auf den gesamten Untersuchungsraum bezogen ist diese Sättigung tatsächlich vorhanden. Der Untersuchungsraum sollte aber differenziert betrachtet werden, da der Ratio-Markt mit 18.000 m² Verkaufsfläche sehr groß ist. Dadurch ist die Marktsättigung nicht an allen Orten innerhalb des Untersuchungsraumes gleichermaßen vorhanden.

Das Gutachten trifft keine Aussage darüber, ob die Versorgung im Gebiet gewährleistet ist, sondern es betrachtet die Auswirkungen einer Neuansiedlung auf bestehende Strukturen. Es ist nicht Aufgabe des Gutachtens, die Sinnhaftigkeit der Entwicklung eines Stadtbereichszentrums an der vorgesehenen Stelle zu prüfen.

Die zentralen Versorgungsbereiche werden durch die Stadt ausgewiesen. Auf landesgesetzlicher Ebene ist geregelt, dass die Versorgung in Zentren und nicht auf der „Grünen Wiese“ stattfinden soll. Großflächiger Einzelhandel darf nur in ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereichen entstehen. Die Ausweisung der Versorgungsbereiche folgt dem Ziel, Einzelhandelseinrichtungen in der Innenstadt, in Stadtteilzentren und in den Ortsteilen zu konzentrieren. Diese Bereiche wurden mit dem Einzelhandelskonzept für das gesamte Stadtgebiet definiert.

Weitere Fragen an die Vertreter der Stadt Münster

Auf Nachfrage wird die Beschlusslage der Stadt Münster zum Stadtbereichszentrum dargelegt:

Februar 2009:

Beschluss des Zentren- und Einzelhandelskonzepts der Stadt Münster

Am Standort soll ein Stadtbereichszentrum entwickelt werden. Anforderungen sind u. a. großflächiger Einzelhandel mit einer Verkaufsfläche größer als 800 m² und das Vorhandensein verschiedener Funktionen (z. B. Einzelhandel, Wohnen). (s. o. Definition des Begriffs „Stadtbereichszentrum“)

Juni 2010:

Aufstellungsbeschluss für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Mit dem Aufstellungsbeschluss ist ein geregeltetes Beteiligungsverfahren in Gang gesetzt worden, innerhalb dessen nun die Diskussion über das Projekt stattfindet.

Ist nicht eine Stärkung der bestehenden radialen Stadtbereichszentren sinnvoller als die Einrichtung eines zusätzlichen Stadtbereichszentrums? Inwieweit ist ein Stadtbereichszentrum an dieser Stelle überhaupt notwendig?

Eine Verschiebung von kleinteiligen Strukturen zu großflächigen Strukturen scheint absehbar. Gerade der kleinteilige Einzelhandel bringt eine hohe Qualität und Identität des Viertels und sollte erhalten bleiben. Die Kleinteiligkeit wird auch als Standortvorteil des Wohngebiets gesehen.

Die Kleinteiligkeit ist ein Alleinstellungsmerkmal für das Viertel. Kleinteiligkeit und Großflächigkeit sollten in Ergänzung gesehen und als Chance für das Viertel begriffen werden.

Vertiefungsschwerpunkt „Stadtbereichszentrum“

erstellt durch: büro frauns kommunikation | planung | marketing, Münster

Die parallele Diskussion über das Stadtbereichszentrum und das Osmo-Gelände wird kritisiert. Die Entwicklungen auf dem Osmo-Gelände sollten im Zusammenhang mit der Entwicklung des Stadtbereichszentrums betrachtet werden. Es wird kritisch hinterfragt, ob die Ergebnisse der Workshops in die weitere Entscheidungsfindung überhaupt einfließen werden.

Eine direkte Abhängigkeit des Stadtbereichszentrums von einer etwaigen Wohnbebauung auf dem Osmo-Gelände gibt es nicht, auch wenn die zusätzliche Bevölkerung versorgt werden muss. Die zusätzliche Bevölkerung im Gebiet stellt aber nicht die notwendige Substanz für ein Stadtbereichszentrum dar. Wechselwirkungen der beiden Areale „Stadtbereichszentrum“ und „Osmo“ sind Gegenstand der Diskussion in den Workshops. Die Workshops bieten die Chance, konstruktiv Vorstellungen einzubringen und zu diskutieren. Die Ergebnisse der Workshops werden der Politik zur Verfügung gestellt, die diese in die weitere Entscheidungsfindung zur Entwicklung des Hafengebietes einbeziehen wird.

Zum Verfahren wird kritisiert, dass die Bürgerinnen und Bürger erst zu einem Zeitpunkt einbezogen werden, zu dem durch den Beschluss des Einzelhandelskonzeptes durch die Stadt Münster und den Grundstückskauf durch die Fa. L. Stroetmann GmbH & Co. KG bereits Fakten geschaffen wurden. Weiter wird kritisiert, dass der Masterplan 2004, vor dessen Hintergrund dieser Grundstückskauf scheinbar getätigt wurde, ohne die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger beschlossen wurde.

Die Stadt beteiligt die Bürgerinnen und Bürger in diesem Fall sehr früh – nämlich zu einem Zeitpunkt, an dem erste Überlegungen bekannt sind. Bezüglich der konkreten Gestaltung des Stadtbereichszentrums sind bislang keinerlei Entscheidungen gefallen. Es ist nicht möglich, im Vorfeld eines Grundstücksverkaufs Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen, da die Stadt häufig gar keine Kenntnis über etwaige Grundstücksverkäufe hat.

Der Masterplan stellt keine rechtsverbindliche Grundlage dar. Der Masterplan ist ein „Leitplan“ für die Verwaltung, aufgestellt für etwa 10 – 15 Jahre. Der Masterplan von 2004 wird nun unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger weiterentwickelt. Aus heutiger Sicht würde man einen Masterplan nicht mehr ohne Bürgerbeteiligung aufstellen.

Die Bürgerbeteiligung im Rahmen des Hafenforums ist ein Baustein, der in die darauf folgende Abwägung durch die Verwaltung einbezogen wird. Die Verwaltung wird der Politik eine Empfehlung für die Entscheidung vorlegen.

Was bedeutet genau „großflächiger Einzelhandel“? Wird im Workshop über großflächigen Einzelhandel mit ca. 3.000 m² gesprochen oder zählen die vorgesehenen kleineren Geschäfte ebenfalls dazu, so dass über rund 6.400 m² gesprochen werden muss?

Ab einer Größenordnung von 800 m² Verkaufsfläche spricht man von großflächigem Einzelhandel. Das Einzelhandelskonzept definiert keine „Zielzahlen“ in Bezug auf die Verkaufsflächen, sondern es definiert die Funktion der Versorgungsbereiche. Am Hansaring ist ein Stadtbereichszentrum vorgesehen, bei dem großflächiger Einzelhandel ein Bestandteil ist. Es liegt derzeit ein Konzept vor, dass rund 6.400 m² Verkaufsfläche vorsieht, worin ein Lebensmittelmarkt mit rund 3.000 m² enthalten ist. Eine Abwägung bzgl. der Größe der Verkaufsfläche hat noch nicht stattgefunden.

Das Gutachterbüro hat in einem ersten Schritt eine Verkaufsfläche von 8.000 m² überprüft mit dem Ergebnis, dass die Verkaufsfläche auf 6.400 m² reduziert werden musste.

Fragen an Herrn Stroetmann

Hat das Kartellamt den neuen Lebensmittelmarkt bereits genehmigt?

Hierzu gibt es noch keine Aussage des Kartellamtes. Herr Stroetmann führt aus, dass der REWE-Konzern mehrere Lebensmittelmärkte im Umfeld des künftigen Stadtbereichszentrums betreibt. Dazu gehören u. a. der REWE-Markt an der Wolbecker Straße und der Kaufpark am Schiffahrter Damm.

Wäre Herr Stroetmann bereit, für jemand anderen zu investieren, wenn das Kartellamt vor dem Hintergrund des Erwerbs der Ratio durch Edeka einem dem weiteren Edeka-Markt im Stadtbereich nicht zustimmen würde?

Die L. Stroetmann GmbH & Co. KG ist ein Großhandelsunternehmen, das mit Edeka kooperiert. Insofern ist der Erwerb der Ratio durch Edeka für das Unternehmen Stroetmann nur bedingt von Bedeutung. Im Viertel gibt es als zweiten großen Marktteilnehmer Rewe. Beide Unternehmen leben in einem dauerhaften Konkurrenzverhältnis.

Die Fa. L. Stroetmann GmbH & Co. KG sieht die vorgesehenen 6.400 m² Verkaufsfläche als untere Grenze der Wirtschaftlichkeit. Die Integration der großflächigen Handelsnutzung in das Stadtbereichszentrum ist Voraussetzung für die Investition durch die Fa. L. Stroetmann GmbH & Co. KG.

Herr Stroetmann richtet an Herrn Liemen (REWE-Markt) die Frage, ob er bereit wäre, den neuen Lebensmittelmarkt mit 3.000 m² zu betreiben.

Herr Liemen könnte sich dies unter Vorbehalt vorstellen. Herr Stroetmann interpretiert diese Antwort dahingehend, dass der geplante Lebensmittelmarkt auch aus Sicht des heutigen Betreibers des REWE-Marktes zukunftssträftig sei.

Zum Vergleich: Wie groß ist die Verkaufsfläche des Marktes an der Friedrich-Ebert-Straße?

Gesamtfläche 8.000 m², Edeka-Markt 2.700 m² (Netto-Verkaufsfläche)

Workshop Stadthafen 2

02.03.2011, 17:30 – 20:30 Uhr, Rotunde des Stadthauses 3

Sach- und Verständnisfragen

Wie sind die Besitzverhältnisse bei den Wasserstraßen?

Die Wasserwege Stadthafen 1 und 2 sind im Besitz der Stadtwerke. Sie sind keine Bundeswasserstraßen. Der Stadthafen 1 ist noch als Hafen gewidmet während dies beim Stadthafen 2 nicht mehr der Fall ist.

In welchem Zeitrahmen ist die Verbreiterung des Dortmund-Ems-Kanals vorgesehen?

Erste bauvorbereitende Maßnahmen wurden bereits durchgeführt. Der aktuelle Zeitplan des Wasser- und Schifffahrtsamtes der Stadt Münster sieht vor, in einem Jahr mit der ersten direkt zum Kanalausbau gehörenden Maßnahme zu beginnen. Zunächst werden die Laerer-Landweg-Brücke und der Petershafen-Düker erneuert. Die Baumaßnahmen werden etwa 1,5 Jahre in Anspruch nehmen.

Der eigentliche Kanalausbau im Abschnitt des Loses 11 (von der Umgehungsstraße bis zur Wolbecker Straße) beginnt Mitte 2017 und wird etwa 2 Jahre dauern. Die Erneuerung der Brücke Albersloher Weg ist bereits erfolgt.

Wie ist der Stand der Dinge bzgl. der Planungen für die Brücken im Bereich Los 11, die im Zuge des Kanalausbaus erneuert werden müssen?

Die Umgehungsstraßenbrücke und die Brücke Albersloher Weg sind fertig gestellt.

Die Brücke der Westfälischen Landeseisenbahn WLE muss neu gebaut werden. Dies betrifft auch die Unterführung zur Eulerstraße. Hier gibt es noch keinen Entwurf. Vorgesehen ist, dass die WLE selbst einen Entwurf erarbeitet, der dann mit der Wasserschifffahrtsverwaltung und der Stadtverwaltung abgestimmt wird. Baubeginn ist 2015 vorgesehen.

Die erste zu erneuernde Brücke ist die Laerer-Landweg-Brücke (2012), danach folgt die Schillerstraßenbrücke (ab Mitte 2013). Im Zusammenhang mit der Schillerstraßenbrücke wird auch der Stadthafen-Düker erneuert. Deutlich später ist die Erneuerung der Brücke Wolbecker Straße (ab Mitte 2016) vorgesehen.

Die Gestaltung der Brücken Schillerstraße und Wolbecker Straße ist durch die Gremien gegangen und abgestimmt, die Ausschreibung wird derzeit vom Wasser- und Schifffahrtsamt vorbereitet.

Welche Planungen gibt es bzgl. des Umfeldes der Halle Münsterland? Gibt es bereits konkrete Anfragen?

Für den Bereich Stadthafen 2 (südlich des Kiffe-Areals) gibt es immer mal wieder Anfragen von potenziellen Interessenten, häufig für Groß- oder Einzelhandelsprojekte. Eine kleinteilige Nachfrage gibt es kaum, da sich innerhalb Geländes keine Erschließung befindet.

Anders für das Kiffe-Areal, auf dem auf eine Nachnutzung hingearbeitet wird. Jovel und andere haben das Gebäude für sich entdeckt. Die Rahmenbedingungen erschweren aber eine Nutzung durch mehrere, kleinere Nutzer. Einen Interessenten, der das gesamte Gebäude nutzen würde, gibt es derzeit nicht. Die Halle Münsterland nutzt das Kiffe-Gebäude hin und wieder als Ausweichfläche. Eine dauerhafte Nutzung durch die Halle Münsterland ist nicht vorgesehen. Ziel ist, Dienstleistungen/ messeanfine Nutzungen anzusiedeln, die das Angebot der Halle Münsterland ergänzen (z. B. Hotel, Messebauer o. ä.). Konkrete Anfragen sind derzeit nicht vorhanden.

Wie ist der Stand der Planungen bzgl. einer Querverbindung vom Albersloher Weg zur Lippestädter Straße?

Fakt ist die Unterführung Albersloher Weg, die bereits gebaut ist. Bei der Konzeption des inneren Erschließungssystems kann auf bestehende und künftige Nutzungen Rücksicht genommen werden. Es wäre zu begrüßen, wenn eine gestaltete öffentliche Fläche („Hafenplatz 2“) realisiert werden könnte.

Welche Perspektiven bestehen für die Fläche nördlich des Hawerkamp?

Hier besteht eine große Offenheit für Nutzungen, die im Zusammenhang mit der Halle Münsterland oder des Hawerkamps stehen. Denkbar sind auch temporäre Zwischennutzungen.

Gibt es Informationen bzgl. einer eventuellen Schließung des Kreiswehersatzamtes an der Niederdingstraße im Zuge der Aussetzung der Wehrpflicht? Gibt es Informationen über eine eventuelle Standortverlagerung?

Es ist noch nicht bekannt, welche Standorte von Schließungen der Kreiswehersatzämter im Zuge der Strukturreform der Bundeswehr betroffen sind. Laut Presse sollen voraussichtlich noch vor Mitte dieses Jahres neue Informationen zur Verfügung stehen.

Das Kreiswehersatzamt gehört zu den Bundesliegenschaften. Mit der BIMA (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben) besteht ein enger Kontakt und ein regelmäßiger Austausch. Über eine eventuelle Verlagerung des Standortes des Kreiswehersatzamtes wurde bislang nicht gesprochen.

In Vorbereitung der Flächennutzungsplanänderung für die Standortsicherung eines Fußballstadions hat die Stadt Gespräche mit den betroffenen Eigentümern geführt, die alle zugesichert haben, einer solchen Zielplanung im Grundsatz nicht im Wege zu stehen.

Welche Perspektiven bestehen für das Eichamt (Landesliegenschaft)? Wie wird mit den heutigen Nutzungen auf den städtischen Liegenschaften umgegangen?

In Vorbereitung der Flächennutzungsplanänderung ist auch mit dem Land gesprochen worden. Es gilt gleiches wie für die Gespräche mit dem Bund: Im Grundsatz ist der Standort für ein Stadion vorabgestimmt. Konkrete Veränderungen in den Besitzverhältnissen stehen derzeit nicht an.

Vor dem Hintergrund des Flächennutzungsplans: Ist es richtig, dass neue Gebäude, z. B. für temporäre Nutzungen nicht errichtet werden dürfen?

Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen Flächennutzungsplan und Bebauungsplan. Der Flächennutzungsplan schafft kein Baurecht, sondern zeigt die Zielperspektive für die Nutzung der Flächen für einen Zeithorizont von etwa 15 – 20 Jahren auf. Derzeit ist für das Gebiet kein Bebauungsplan vorhanden. Sollte ein Stadion gebaut werden, so müsste das Baurecht zunächst durch einen Bebauungsplan geschaffen werden. Heute richten sich die Möglichkeiten der Nutzung nach anderen baulichen Vorschriften.

Raum für Temporäres ist durchaus vorhanden. Es besteht die Möglichkeit, Nutzungsrechte auf einen bestimmten Zeitraum zu befristen, anhand dessen auch abgewogen werden kann, welche Investitionen sinnvoll sind.

Welche Perspektiven sieht die Stadt Münster zukünftig für den Stadthafen, insbesondere auch vor dem Hintergrund eines veränderten Güterumschlags und welche Auswirkungen hat das auf das Stadtgebiet?

Der Dortmund-Ems-Kanal im Stadtbereich Münster ist ein Teil der Verbindung Rotterdam – Berlin und noch weiter. Künftig sind größere Schiffe mit größeren Tonnagen einschließlich Containerverkehr zu erwarten. In Münster ist nicht ein zentraler Hafen, sondern es sind mehrere dezentrale Häfen im Stadtgebiet vorhanden, u. a. den Stadthafen 2. Diese stellen ein Angebot an die Unternehmen dar, Güterumschlag organisieren zu können. Es wird sich zeigen, wie dieses Angebot von der regionalen Wirtschaft angenommen werden kann. Mit dem Kanalausbau ist der Transport größerer Tonnagen zu erwarten, die nicht unbedingt in Münster umgeschlagen werden.

Vertiefungsschwerpunkt „Stadthafen 2“

erstellt durch: büro frauns kommunikation | planung | marketing, Münster

Am Nieberding ist im Flächennutzungsplan ein Stadionbau vorgesehen. Wie wird das neue Stadion finanziert?

Die Finanzierung des Stadions ist zum heutigen Zeitpunkt nicht geklärt.

Welche Einschränkungen für die Nutzung der Flächen müssen in der Diskussion berücksichtigt werden?

Einschränkungen ergeben sich aus den bestehenden Strukturen. Zum Beispiel ergeben sich aus der industriellen Nutzung durch die Westfalen AG Einschränkungen, so dass eine Wohnnutzung auf Grund einzuhaltender Abstände an dieser Stelle ausgeschlossen werden muss. Ein anderes Beispiel ist die Nutzung durch großflächige Einzelhandelseinrichtungen, welche mit zentrenrelevanten Sortimenten im Stadthafen 2 nicht zulässig sind.

Denkbare Nutzungen können sich im Bereich des Kulturellen, des Veranstaltungswesens in Ergänzung zur Halle Münsterland und zu einem möglichen Stadion bewegen.

Frage an die Bewohner der Nieberdingstraße: Wie lebt es sich eigentlich in einer solchen Randlage ohne Lebensmittelgeschäfte, Bäcker, Kindergärten, Schulen usw.?

Im Gebiet leben in 56 Wohnungen ca. 120 Menschen. Verschiedene Versorgungseinrichtungen sind mit dem Fahrrad gut zu erreichen, manche lassen sich auch zu Fuß gut erreichen. Ein Getränkemarkt ist direkt im Gebiet. Durch Beziehungen zu einem Bioland-Hof ist die gesamte Nachbarschaft versorgt. Die Bewohner haben einen selbst organisierten Kindergarten eingerichtet.