

Dokumentation des Bürgerforums am 1.3.2017



PLANUNGS- WERKSTATT 2030



Inhalt

Einführung	5
Themen der Wohnstandortentwicklung	8
Einwohner-Entwicklung und Neubaubedarf	8
Entwicklungs-Szenarien	10
Bauland-Entwicklung	10
Siedlungsdichten	12
Kriterienkatalog für die Auswahl von Wohnbauflächen	12
- Kriterien Grünordnung & Umwelt	13
- Kriterien Infrastruktur: Verkehr	16
- Kriterien Infrastruktur: Wohnungsnahe Grundversorgung	17
- Kriterien Realisierbarkeit	18
Stadtentwicklungs-Café - Ergebnisse	19
Gruppe 1 Einwohner-Entwicklung und Neubaubedarf	19
Gruppe 2 Entwicklungs-Szenarien	21
Gruppe 3 Bauland-Entwicklung	23
Gruppe 4 Siedlungsdichten	24
Gruppe 5 Grünordnung & Umwelt	26
Gruppe 6 Infrastruktur: Verkehr	28
Gruppe 7 Infrastruktur: Wohnungsnahe Grundversorgung	29
Fazit und Ausblick	31
Anhang	33
Abschrift der Karten aus der Gruppendiskussion	33
Vorbereitung und Durchführung des Bürgerforums am 1. März 2017	37



Impressum

Veranstalter / Herausgeber



Amt für
Stadtentwicklung,
Stadtplanung,
Verkehrsplanung

Kontakt: Mattias Bartmann
bartmann@stadt-muenster.de

Moderation

Prof. Elke Pahl-Weber, TU Berlin
pahl-weber@isr.tu-berlin.de

Dokumentation

Stadt+Bild

Dipl. Ing. Nicoletta Rehsöft
kontakt@stadtundbild.de



Die dargestellten Abbildungen wurden, sofern nicht anders gekennzeichnet, von der Stadt Münster bereitgestellt. Die Quellenrecherche ist mit größtmöglicher Sorgfalt erfolgt. Sollte es dennoch Defizite geben, bitten wir diese mitzuteilen.

Fotos der Veranstaltung: Britta Roski und Nicoletta Rehsöft



Einführung

Münster wächst – bis 2030 wird von einem Zuwachs von 20.000 bis 42.000 Einwohnern ausgegangen, gleichzeitig werden die Haushaltsgrößen voraussichtlich weiter abnehmen. Dadurch entsteht ein Neubaubedarf von 21.500 bis 30.000 Wohnungen. Neben dem Baulandprogramm, welches bis zum Jahr 2025 ausgelegt ist, ist daher bereits heute die Bestimmung und Verortung weiterer Wohnbauflächen mit einer geplanten Baureife bis 2030 erforderlich.

Mit der Planungswerkstatt 2030 wird die räumliche Steuerung des zukünftigen Stadtwachstums von Münster in einen intensiven Dialog mit Verwaltung, Politik, Fach- und Stadtöffentlichkeit eingebettet. Im Rahmen mehrerer Werkstattsitzungen und Bürgerforen werden gemeinsam Rahmenbedingungen und räumliche Schwerpunkte diskutiert. Die Ergebnisse münden in die Fortschreibung des Wohnsiedlungsflächenkonzepts der Stadt Münster bis 2030.

Bisher wurden in zwei Werkstattsitzungen mit Politik, Verwaltung und Fachöffentlichkeit der künftige Wohnbauflächenbedarf von Münster abgeschätzt, daraus alternative Wachstumsszenarien abgeleitet und ein erster Kriterienkatalog für eine transparente und qualifizierte Flächenauswahl erarbeitet.

Mit dem Bürgerforum tritt die Planungswerkstatt 2030 zum ersten Mal an die Öffentlichkeit, um die Arbeitsergebnisse gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Politik und Verwaltung zu diskutieren und daraus Schwerpunkte und Ziele für die weitere Werkstattarbeit abzuleiten.

Zukunftsprozess Münster

Die Planungswerkstatt 2030 ist Teil des Prozesses „Münster Zukünfte 20 - 30 - 50“, der den Bogen von aktuellen bürgerschaftlichen Projekten („Gutes Morgen Münster“) über mittelfristige Perspektiven für die integrierte Stadtentwicklung bis 2030



(Integriertes Stadtentwicklungskonzept) bis zu langfristigen alternativen Entwicklungsszenarien bis 2050 spannt.

„Die Initiierung des Zukunftsprozesses ist eine der Hauptaufgaben der Stadt Münster im Jahr 2017“, begrüßt Oberbürgermeister Markus Lewe ca. 120 Teilnehmende, die in die Stadtwerke am Hafenplatz gekommen sind. Münster hat hier sehr gute Voraussetzungen: Es ist eine der attraktivsten und am stärksten wachsenden deutschen Städte. Neben erheblichen Zuzügen sind die vielen jungen Familien Teil dieses Wachstums – in Münster kann man



auch mit Kindern gut leben! Um die hohen Qualitäten Münsters zu sichern, ist eine Steuerung des Wachstums erforderlich.

Dabei sind bestimmte Punkte von besonderer Bedeutung:

- Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum als integrierter Quartiersbestandteil, v.a. für Familien,
- der Ausbau des Schienen- und Radwegenetzes, um die Anbindung der Umlandgemeinden zu verbessern und den Wohnungsmarkt in Münster zu entlasten,
- die Optimierung der Bildungslandschaft mit Betreuung ab dem 1. Lebensjahr und Diversität der Schullandschaft, um allen Kindern in der Stadt gute Startbedingungen und Grundlagen für ihr weiteres Leben zu geben.

Die Wohnstandortentwicklung umfasst ein Bündel von Maßnahmen, die gemeinsam mit Politik und Verwaltung entwickelt wurden. Ein wichtiges Instrument ist dabei die Sozialgerechte Bodennutzung Münster, die 2014 mit dem Ziel der Kostendämpfung auf dem Grundstücks- und Wohnungsmarkt etabliert wurde und bereits erste Erfolge zeigt. Die Erschließung ausreichender Wohnbauflächen an den Siedlungsrändern gehört zur Kernaufgabe der Wohnstandortentwicklung, ebenso wie die Aktivierung von Potenzialen im Bestand. Beides kann zu Konflikten mit betroffenen Anwohnern führen oder den Belangen der Grünplanung und des Umweltschutzes entgegenstehen.



Hier die richtigen Strategien im Ausgleich der divergierenden Interessen zu entwickeln, ist einer der Hauptaufgaben der Planungswerkstatt 2030 und des heutigen Forums, dessen Ergebnisse in die weitere Arbeit einfließen werden.

Warum Wachstum und für wen?

„Allen Menschen, die in Münster voraussichtlich eine Wohnung suchen werden, soll adäquater, bezahlbarer Wohnraum in Quartieren mit hohen städtebaulichen Qualitäten geboten werden können“, beschreibt Moderatorin Prof. Elke Pahl-Weer die Zielsetzung, die der Wachstumsstrategie der Stadt zugrunde liegt.

Warum ist Wachstum notwendig? Wir befinden uns in einer Phase der Urbanisierung: In diesem Jahrhundert werden so viele Menschen in die Städte wandern wie nie zuvor. Der Urbanisierungsgrad in Europa liegt schon seit geraumer Zeit über



70 % und könnte noch einmal leicht steigen. In anderen Teilen der Welt ist er deutlich geringer als in Europa, hat allerdings bereits in den letzten 20 Jahren stark zugenommen: In Afrika könnte sich der Anteil der Bevölkerung, der in Städten lebt, bis 2050 noch einmal verdoppeln. Als wirksame Magneten erweisen sich seit Jahren die großen Universitäten und Hochschulen – Wissens-Städte wie Münster werden auch weiterhin Kristallisationspunkte des Stadtwachstums sein. Gleichzeitig steht den Städten mit der Digitalisierung, mit völlig neuen Kommunikationsmitteln, Mobilität, technischer und sozialer Infrastruktur ein ähnlich radikaler Wandel wie zur Zeit der industriellen Revolution bevor.



„Wir müssen uns mit den Anforderungen auseinandersetzen und den Wandel aktiv gestalten - nichts zu tun in der Hoffnung, dass alles so bleibt wie es ist, ist keine Option. Wir müssen Einfluss auf die Richtung behalten! Wir wissen heute nicht, wie die Städte in Zukunft aussehen werden – wie arbeiten wir z.B. in 30 Jahren, wie wird sich das Verhältnis von Lebens- und Arbeitsort ändern? – dennoch müssen und können wir heute unsere Anforderungen an die Zukunft formulieren. Die Kernfrage lautet: Was sind die zentralen Aspekte, um unsere Städte als lebenswerte Orte zu erhalten?“ – so Prof. Elke Pahl-Weber.

Die Diskussion von Zielen und Strategien für die Zukunft stellt die Teilnehmenden vor die Herausforderung, neben den eigenen Bedürfnissen auch die der zukünftigen Bewohner Münsters zu berücksichtigen. Prof. Elke Pahl-Weber appelliert daher an die Anwesenden, nicht nur die eigenen Interessen zu vertreten, sondern zukünftige Bewohner Münsters als potenzielle Nachbarn oder Freunde – auch ihrer Kinder und Enkel – zu verstehen. Ziel der Diskussion sollte sein, auch für diese Menschen gute Bedingungen zu schaffen. Nur mit dem Zuzug jüngerer Menschen kann angesichts des demografischen Wandels einer Überalterung der Stadtgesellschaft entgegengewirkt werden: Heute gibt es in Deutschland ca. dreimal so viele Menschen unter 65 Jahre wie Senioren, im Jahr 2060 wird das Verhältnis ausgeglichen sein.

Nicht nur hinsichtlich der Frage von Pflege und Nachbarschaftshilfe gibt es hier dringenden Handlungsbedarf. „Formulieren sie heute auch die Interessen der Menschen, die neu nach Münster kommen werden!“

Im Bürgerforum wird der Fokus zunächst auf die Quantitäten der Wohnstandortentwicklung von Münster gelegt – der erforderliche Neubauumfang im Bestand und am Stadtrand und der Ausbau der Infrastruktur. Außerdem werden grundsätzliche Qualitäten neuer Wohnstandorte – ihre Lage in Bezug auf vorhandene Grünflächen, zu Standorten der Nahversorgung usw. – thematisiert. Damit sollen die Grundlagen für den nächsten, wichtigen Schritt der Planungswerkstatt 2030 geschaffen werden: die Bestimmung konkreter Flächen für das weitere Wachstum der Stadt Münster.



Themen der Wohnstandortentwicklung

Im Workshop-Teil des Bürgerforums werden gemeinsam mit allen Anwesenden verschiedene Aspekte der Wohnstandortentwicklung erörtert, die für die Diskussion sieben Themengruppen zugeordnet sind.

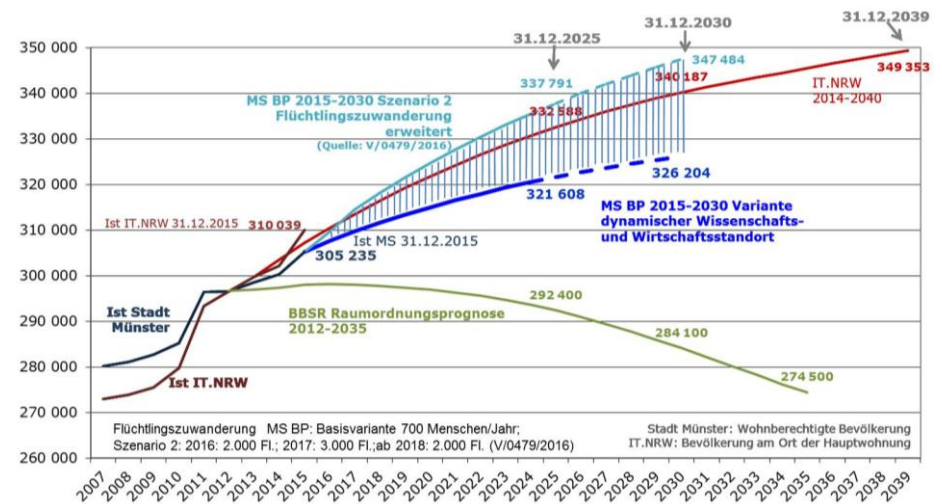
In den bisherigen Sitzungen der Planungswerkstatt 2030 wurde hierzu bereits Grundlagenarbeit geleistet, Es wurden Empfehlungen erarbeitet, z.B. zu Zielzahlen für den Wohnungsneubau, zum Anteil von Innen- und Außenentwicklung, zur Mindestsiedlungsdichte, zu Kriterien für die Flächenauswahl u.v.m. Die Kernergebnisse werden einleitend von Christian Schowe, Leiter des Amtes für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehrsplanung, erläutert und in den Diskussionsgruppen vertieft.

Einwohner-Entwicklung und Neubaubedarf

Als Berechnungsgrundlage für den Wohnbauflächenbedarf dient der aktuelle Entwurf der gesamtstädtischen Bevölkerungsvorausberechnung MS BP 2015 – 2030, in der neben einer Basisvariante auch zwei Szenarien mit zusätzlicher Flüchtlingswanderung gerechnet worden sind. Die Vorausberechnungen gehen basie-

rend auf rund 305.200 Einwohner (EW) im Jahr 2015 von einem Zuwachskorridor von ca. 326.200 EW bis 347.500 EW im Jahr 2030 aus. Dies bedeutet ein Wachstumsfenster von ca. 21.000 bis 42.300 EW in 15 Jahren.

Weiterhin wird angenommen, dass angesichts der demografischen Entwicklung, des Nachholbedarfs aufgrund der Wohnungsknappheit, des

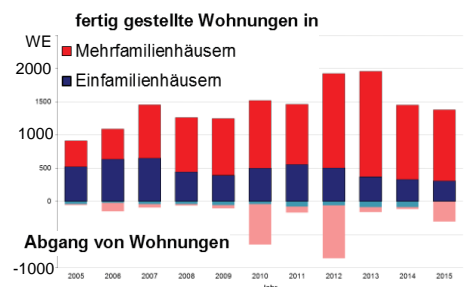


Bevölkerungs-Vorausberechnungen 2015 bis 2030



Wachstumsmotors Wissenschaftsstadt und des Trends zur Multilokalität die Haushaltsgößen bis 2030 weiter sinken. In den letzten Jahren ist die Haushaltsgröße im Schnitt jährlich um 0,27 % gesunken und lag 2015 bei 1,8 Personen/ Haushalt. Bis 2030 wird eine weitere Abnahme der Haushaltsgrößen von insgesamt 4 % angenommen. Für den zusätzlichen Wohnungsbedarf für Flüchtlinge wird mit 2,5 Personen/ Haushalt gerechnet.

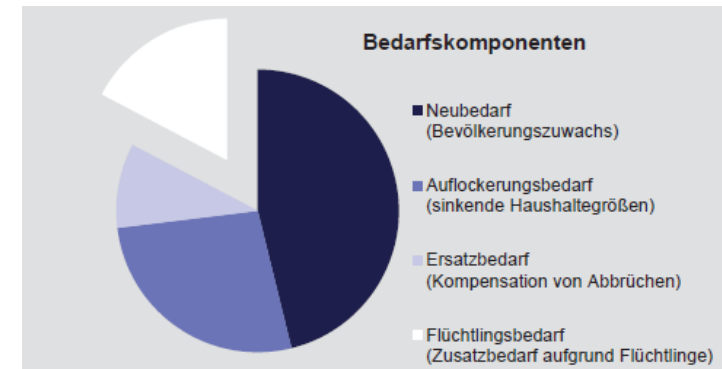
Zudem wird davon ausgegangen, dass die Zahl der Wohnungsabbrüche, die in den letzten Jahren im Durchschnitt bei ca. 147 Wohneinheiten (WE)/ Jahr lag, weiterhin leicht zunehmen wird und ein Ersatzbedarf bis 2030 von insgesamt ca. 2.500 WE erforderlich sein wird.



Auf dieser Grundlage wird ein Neubaubedarf von 27.500 bis 30.000 Wohneinheiten bis zum Jahr 2030 abgeschätzt, wobei ca. 10.000 WE durch Auflockerungs- und Ersatzbedarf entstehen und bis zu 8.500 zusätzliche Wohnungen für Flüchtlinge errichtet werden müssen. (Sofern der Zustrom in einem Umfang wie in Variante 2 der Bevölkerungsvorberechnung angenommen anhält.)

Pro Jahr bedeutet dies einen Neubaubedarf von ca. 1.450 Wohneinheiten bis 2030 und einen möglichen Zusatzbedarf von bis zu 550 WE für Flüchtlinge. Um die Bedarfe der wachsenden Bevölkerung und der Flüchtlinge decken zu können, wird deshalb eine **Zielzahl für den Wohnungsneubau von 2.000 Wohneinheiten pro Jahr** empfohlen. Vor dem Hintergrund derzeit niedrigerer Flüchtlingszuwanderung beinhaltet dieser Wert eine planerische Reserve, auf die die Stadt vorbereitet sein sollte, die aber nicht zwingend in Anspruch genommen werden muss.

Entwicklung der Fertigstellungen/ Abbrüche 2005 bis 2015



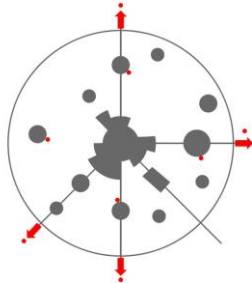
- **Neubedarf**
Bevölkerungszuwachs 2016 – 2030: ~ 21.000 Einwohner = ~ 12.000 WE
- Auflockerungsbedarf**
➤ Durchschnittliche Haushaltgröße 2030: ~ 1,73 Personen / HH = ~ 7.000 WE
- Ersatzbedarf**
➤ Anzahl der Wohnungsabbrüche bis 2030: ~ 2.500 WE
- Summe der vorgenannten Bedarfe**
Neu-, Auflockerungs-, Ersatzbedarf: ~ 21.500 WE in 15 J. = ~ 1.450 WE / Jahr
- Zusatzbedarf Flüchtlinge**
➤ Erhöhter Bevölkerungszuwachs: ~ 21.300 Einwohner = ~ 8.500 WE
- Gesamtbedarf**
Summe alle Bedarfe (worst case): ~ 30.000 WE in 15 J. = ~ 2.000 WE / Jahr

Empfohlener jährlicher Neubaubedarf 2015 bis 2030 in Münster
Zusammensetzung der Bedarfskomponenten



Entwicklungs-Szenarien

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, das Stadtwachstum in Münster und der Stadtregion zu verorten. Um die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Modelle zu veranschaulichen und Chancen und Risiken zu diskutieren, wurden vier Entwicklungsszenarien erarbeitet.

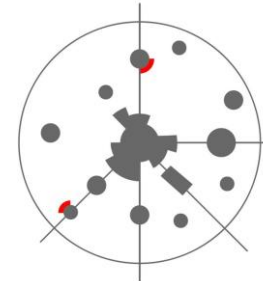
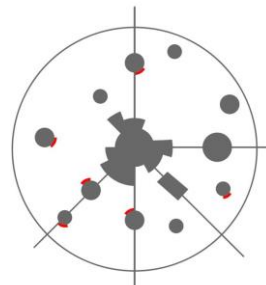


Szenario A „Wohnen in der Stadtregion“ geht davon aus, dass die Stadt Münster die Nachfrage nach Wohnraum im Stadtgebiet nicht befriedigen will bzw. kann. Nur ein Teil des erforderlichen Wohnraums wird daher in Münster geschaffen. Der nicht befriedigte Teil der Nachfrage wird in der Stadtregion gedeckt.

Die Arbeitsteilung zwischen Stadt und Umland kann den Wachstumsdruck auf Münster reduzieren.

In **Szenario B „Fortführung Zwiebelschalenmodell“** nimmt die Stadt die Herausforderungen des Wachstums an und deckt die Nachfrage nach Wohnraum – neben der Innenentwicklung – in einer Vielzahl kleinerer Außenbereichs-Wohngebiete. Diese gliedern sich wie Zwiebelschalen an bestehende Stadtteile an. Orientierungsgröße für solche Stadtteilarrondierungen: ca. 50 bis 500 WE.

Szenario B entspricht dem Wachstumsmodell Münsters der letzten Jahre, wie es z.B. in Roxel, Sprakel oder Handorf umgesetzt wurde.



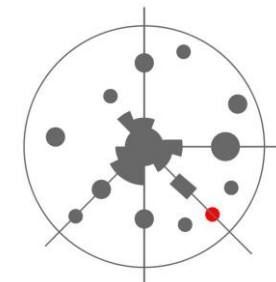
Szenario C „großflächige Stadteilerweiterung(en)“ deckt die Nachfrage nach Wohnraum neben der Innenentwicklung in einigen wenigen größeren Außenbereichs-Wohngebieten als großflächige Erweiterung eines bestehenden Stadtteils ab. Orientierungsgröße für solche Stadteilerweiterungen: ab ca. 1.000 WE.

Auch dieses Modell wurde in Münster bereits mehrfach angewendet; die letzte große Stadteilerweiterung war in den 1990er Jahren in Gievenbeck West.

In **Szenario D „Bau eines neuen Stadtteils“** begegnet die Stadt den Herausforderungen des Wachstums mit dem Bau eines neuen Stadtteils,

mit dem – neben den Innenentwicklungspotenzialen und entsprechend sehr reduzierter Anwendung des Zwiebelschalenmodells (gemäß Szenario B) – der Großteil der Wohnraumnachfrage gedeckt wird. Ein solcher Stadtteil stellt einen völlig neuen Siedlungsansatz im Außenbereich dar bzw. gliedert sich an untergeordnete Wohnsiedlungsstrukturen an. Orientierungsgröße für einen solchen neuen Stadtteil: ab ca. 2.000 bis 3.000 WE.

Bereits vor 25 Jahren wurde in Münster der Bau eines neuen Stadtteils diskutiert, letztlich aber nicht weiterverfolgt: In Häger sollte, angegliedert an die bestehende Wohnbebauung, ein neuer Stadtteil für bis zu 12.000 Einwohner gebaut werden.



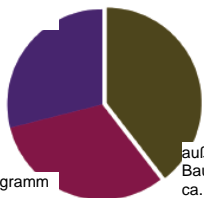


Bauland-Entwicklung

Wo in der Stadt sollen die 2.000 neuen Wohnungen pro Jahr realisiert werden? Wie viele Wohnungen können im Bestand realisiert werden, in welchem Umfang müssen Flächen im Außenbereich in Anspruch genommen werden?

Es wird davon ausgegangen, dass die Bautätigkeit im Bestand weiterhin hoch sein wird und in bestehenden Strukturen mit vorhandenem Baurecht ca. ein Drittel des Neubedarfs von 2.000 WE/ Jahr abgedeckt werden kann. Im Rahmen des Baulandprogramms müssten demnach jährlich 1.250 Wohnungen entwickelt werden. In den bisherigen Sitzungen der Planungswerkstatt 2030 wurde empfohlen, dass diese zur Hälfte im Innen- und Außenbereich liegen soll-

im Baulandprogramm - Außenbereich ca. 11.000 WE



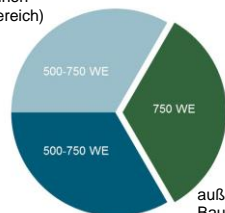
im Baulandprogramm - Innenbereich ca. 12.000 WE

Lage der Wohnungsneubauten 1990-2015

ten – demnach **ca. 500 bis 750 WE pro Jahr im Außenbereich.**

Bei einer durchschnittlichen Siedlungsdichte von 55 bis 65 WE/ ha müssten demnach im **Außenbereich ca. 75 bis 100 ha Bruttobauland für die Jahre 2025 bis 2030** entwickelt werden. Das aktuelle Baulandprogramm deckt die erforderlichen Bauflächen bis 2025 ab, ca. 7.500 Wohnungen sind bereits in der konkreten Planung (Stufe 1 bis 2020). Stufe 2 enthält weitere 250 ha potenzielle Wohnbaufläche, von denen schätzungsweise die Hälfte entwickelt werden wird. Über diesen Zeithorizont hinaus müssen bereits heute weitere Flächen bestimmt werden, die den Bedarf bis 2030 abdecken können.

Baulandprogramm - 1.250 WE (Innen- und Außenbereich)



außerhalb des Baulandprogramms 750 WE

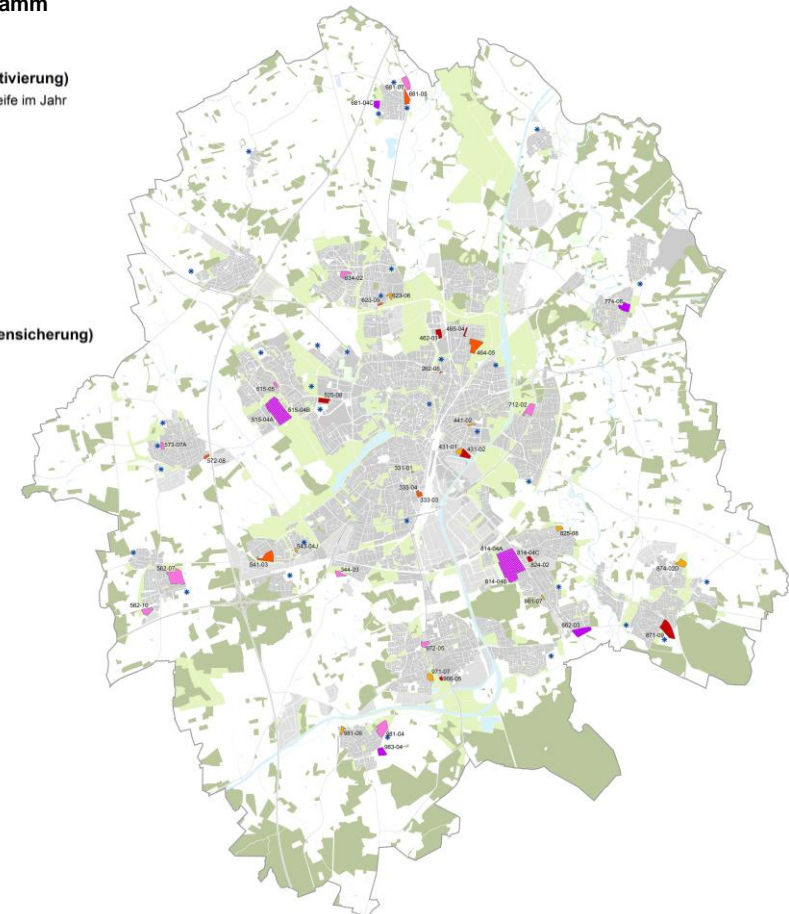
Lage der Wohnungsneubauten Zielgröße bis 2030

Baugebiete im Baulandprogramm 2016 - 2025

Stufe 1 (Baulandaktivierung) geplante Baureife im Jahr



* Stufe 2 (Flächensicherung)





Vergleich ausgewählter Wohngebiete in Münster

Dichtewert (Fläche der bebauten Grundstücke) und Anteil der Mehrfamilienhäuser (Flächenanteil an bebauten Grundstücken)

Angelmodde - östlich Twenhövenweg			ca. 25 WE / ha ca. 4 % Mehrfamilienhäuser
Hiltrup - westlich Meesenstiege			ca. 35 WE / ha ca. 11 % Mehrfamilienhäuser
Kinderhaus - südlich Westhoffstraße			ca. 50-55 WE / ha ca. 27 % Mehrfamilienhäuser
Mauritz-Ost - südlich Wolbecker Straße			ca. 55 WE / ha ca. 22 % Mehrfamilienhäuser
Uppenberg - Prins-Claus Kaserne			ca. 55-60 WE / ha ca. 33 % Mehrfamilienhäuser
Gievenbeck Süd - nördlicher Teil			ca. 65-70 WE / ha ca. 33 % Mehrfamilienhäuser
Uppenberg - ehemalige Lincoln-Kaserne			ca. 110 WE / ha ca. 80 % Mehrfamilienhäuser
Schützenhof - Scheibenstraße			ca. 125 WE / ha ca. 100 % Mehrfamilienhäuser
Kreuzviertel - Schulstraße			ca. 145 WE / ha ca. 100 % Mehrfamilienhäuser

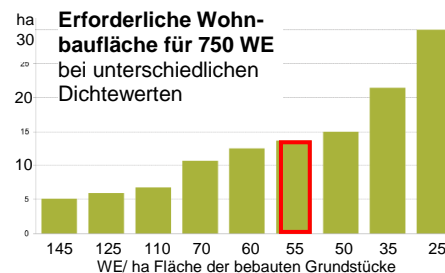
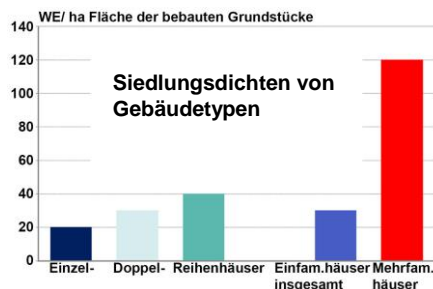
Siedlungsdichten

Für den Flächenbedarf des Stadtwachstums sind die zukünftig realisierten Siedlungsdichten entscheidend. Wie viele Wohnungen auf einer Fläche gebaut werden können wird maßgeblich von städtebaulichen Strukturen und Gebäudetypologien bestimmt. Die strukturellen Vorteile hoher Dichten werden zwar häufig erkannt, gleichzeitig wird sowohl bei Bestandsentwicklung als auch Neubau häufig der Verlust von Qualitäten befürchtet.

Um sich einer Zielgröße für anzustrebende und verträgliche Mindestdichten zu nähern, werden beispielhaft Wohnbaugebiete der letzten 20 Jahre verglichen. Sie weisen sehr unterschiedliche Dichtewerte auf,

von 25 WE/ ha in Angelmodde bis 145 WE/ ha im Quartier Schulstraße. Der Vergleich zeigt, dass **die Dichte maßgeblich durch den Anteil der Mehrfamilienhausbebauung bestimmt wird**, während die Dichtewerte innerhalb der Bauformen relativ gleich sind.

Auf Grundlage eines Ratsbeschlusses von 2012 soll die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Münster jährlich um maximal 30 ha zunehmen. Unter der Annahme, dass davon maximal 20 ha für Wohnbauflächen genutzt werden und davon ca. 1/3 für Freiflächen und Infrastruktur benötigt wird, ergibt sich ein Wert von ca. 13,5 ha für Nettowohnbau land. Um auf dieser Fläche die angestrebten 750 Wohnungen/ Jahr bauen zu können, wäre eine Dichte von mindestens 55 WE/ ha erforderlich.





Kriterienkatalog für die Auswahl von Wohnbauflächen

Um eine zielgerichtete, transparente Auswahl neuer Wohnbauflächen zu gewährleisten, wurde ein Kriterienkatalog erarbeitet, der auf dem Bürgerforum zur Diskussion gestellt wird.

Der Kriterienkatalog gibt eine Übersicht über Tabukriterien, Widerstände, Hemmnisse und Förderfaktoren für die Wohnbauflächenentwicklung, die nach einzelnen Fachthemen sortiert sind und bei der Abwägung der Flächenauswahl angewendet werden sollen:

Einschlägige Tabukriterien schließen eine neue Wohnbauflächenentwicklung aus, da sie rechtlich bzw. faktisch an dieser Stelle nicht möglich ist. Eine weitere Betrachtung und Abwägung ist nicht erforderlich.

Erhebliche Widerstände erschweren eine neue Wohnbauflächenentwicklung. Sie wäre an dieser Stelle zwar möglich, wird aber durch bestehende Konzepte, Ratsbeschlüsse, Normen, gewichtige Fachbelange und Wirtschaftlichkeitsaspekte ganz erheblich beeinträchtigt und sollte daher nur im besonderen Einzelfall erfolgen.

Zu beachtende Hemmnisse sprechen eher gegen eine neue Wohnbauflächenentwicklung. Eine solche Fläche sollte i.d.R. gegenüber anderen möglichen Flächenentwicklungen, die diese Hemmnisse nicht aufweisen, zurückgestellt werden.

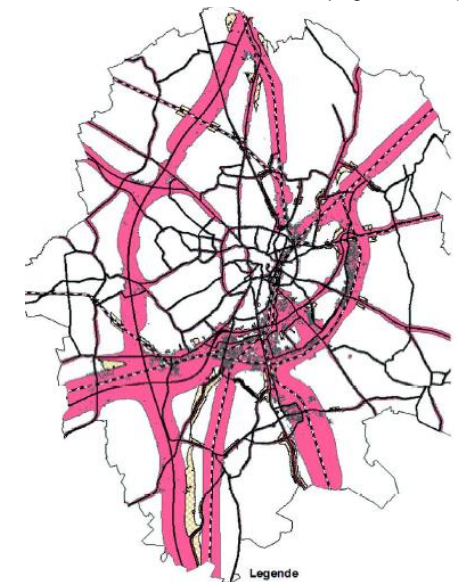
Zu berücksichtigende Förderfaktoren sprechen für eine neue Wohnbauflächenentwicklung. Eine solche Fläche sollte gegenüber anderen Flächenentwicklungen, die diese Förderfaktoren nicht aufweisen, bevorzugt werden.

Kriterien Grünordnung & Umwelt

Die Abwägungskriterien zur Grünordnung und Umwelt umfassen neben harten, rechtlichen Restriktionen auch weiche Kriterien, bei denen bei einer angemessenen Kompensation des Eingriffs eine Bauflächenentwicklung erwogen werden kann.

Rechtliche Vorgaben zum Lärm-, Natur- oder Wasserschutz sind bindend und schließen Projekte, die diesen entgegenstehen, grundsätzlich aus. Dabei kann Restriktionen, die z.B. durch Verkehrs- oder Gewerbelärm entstehen, i.d.R. planerisch und rechtlich begegnet werden. Bei Geruchsemissionen oberhalb der Richtwerte ist dagegen keine Wohnbebauung möglich, hier müsste ggf. über den Ankauf eines emittierenden Betriebes nachgedacht werden.

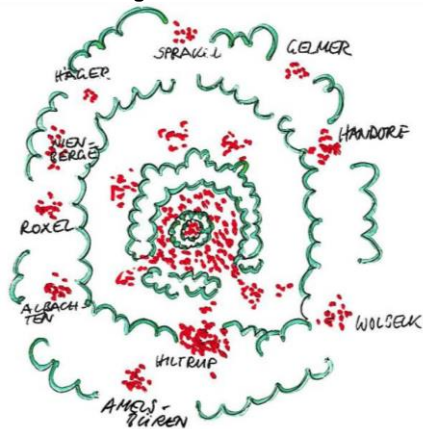
Von Lärm betroffene Bereiche
Gesamtpegel >55 db(A)



Zentrale Entscheidungsgrundlage für „weiche“ Faktoren ist das Grünsystem Münster mit 3 grünen Ringen und 7 Grünzügen:



3 Grüne Ringe



Der 1. Grüne Ring umfasst die Promenade mit Lindenallee, Rad- und Fußwegen sowie den Schlossgarten. Der 2. Grüne Ring verläuft zwischen der Innenstadt und den äußeren Stadtteilen. Er umfasst öffentliche Grünflächen, Kleingärten, Kinderspielflächen, große Parkanlagen und landwirtschaftliche Flächen. Der 3. Grüne Ring wird von der typischen Münsterländer Parklandschaft mit Hecken, kleinteiligem Ackerbau und Weideflächen geprägt. Er reicht bis an die Stadtgrenzen Münsters.



7 Grünzüge

Die grünen Ringe sind über 7 radiale Grünzüge verbunden wie z.B. das westliche Aatal. Sie verlaufen entlang der Hauptgewässer der Stadt und verbinden die Innenstadt mit dem Umland. Als Klimaschneisen sind sie zentral zur Durchlüftung der Siedlungsgebiete und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Die Grünzüge dienen der Naherholung und umfassen Rad- und Fußwege, die bis in die Region laufen.

Der bisher in den Sitzungen der Planungswerkstatt 2030 erarbeitete Kriterienkatalog verdeutlicht den Stellenwert, den das Grünkonzept der Stadt Münster für Stadtentwicklung hat. Eine Bebauung innerhalb von Ring 1 (Promenade) wird generell ausgeschlossen. Projekte im Ring 2 oder den Hauptgrünzügen sind prinzipiell zu vermeiden. Nur im begründeten Ausnahmefall, im Rahmen

einer Einzelfallprüfung könnten bauliche Eingriffe in diese Räume denkbar sein, wenn sie sich aus der Randlage zu diesen Zonen ergeben und in diese Grünbereiche hineinragen und die an diese Freiräume gebundenen Funktionen nicht in Frage stellen. Als unproblematisch wird eine Bebauung innerhalb von Ring 3 gesehen, sofern das Grundkonzept gesichert wird.

Kriterienbereich	Tabukriterium
Natur und Landschaft	Lage im ersten Grünring (Historischer Promadenring)
	Vorhandene funktionalisierte Grünanlagen (Parks, Friedhöfe)
Umweltschutz	Lage im Naturschutzgebiet, FFH- oder Vogelschutzgebiet, gesetzlich geschützten Biotop, geschützten Landschaftsbestandteil inkl. realisierter Ausgleichsfläche
	Lage im Wasserschutzgebiet I oder II
Infrastruktur	keine
Umsetzung	keine

Tabukriterien für die Wohnbauflächenentwicklung



Kriterienkatalog	Widerstände	Hemmnisse	Förderfaktoren
Hauptgrünzüge	Lage gänzlich innerhalb eines Hauptgrünzuges Hauptgrünzug wird in seiner Funktion grundsätzlich in Frage gestellt	Hauptgrünzug wird räumlich tangiert (Hineinragen) Hauptgrünzug wird beeinträchtigt, aber in seiner Funktion nicht grundsätzlich in Frage gestellt	Lage außerhalb eines Hauptgrünzuges
Grünringe	Lage gänzlich innerhalb des 2. Grünrings Der 2. Grünring wird in seiner Funktion grundsätzlich in Frage gestellt	Der 2. Grünring wird räumlich tangiert (Hineinragen) Der 2. Grünring wird beeinträchtigt, aber in seiner Funktion nicht grundsätzlich in Frage gestellt	Lage außerhalb des 2. Grünrings
Vorrangflächen zur Freiraumsicherung	Vorhandene funktionalisierte Grünanlagen (Sport- und Spielplätze, Kleingärten)	Vorrangfläche zur Freiraumsicherung wird tangiert Lage innerhalb einer Freifläche, die zur Sicherung der Freiraumfunktionen keine bauliche Entwicklung zulassen sollte Lage gänzlich innerhalb einer Freifläche, in der stadökologische und/ oder grünstrukturelle Anforderungen Vorrang haben sollten	Lage weitestgehend außerhalb einer Vorrangfläche zur Freiraumsicherung
Schutzgebiete	Lage gänzlich innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes Ziele des Landschaftsplanes werden grundsätzlich in Frage gestellt Lage im 300-m-Abstandsbereich zu FFH- und Vogelschutzgebieten	Landschaftsschutzgebiet wird räumlich tangiert (Hineinragen) Landschaftsschutzgebiet wird beeinträchtigt, aber in seiner Funktion nicht grundsätzlich in Frage gestellt Festgesetzte, aber noch nicht realisierte Ausgleichsflächen	Lage außerhalb eines naturräumlichen Schutzgebietes

Bisher erarbeitete Abwägungskriterien Natur und Landschaft

Kriterienkatalog	Widerstände	Hemmnisse	Förderfaktoren
Vorrangflächen zur Klimaanpassung	Vorrangfläche zur Klimaanpassung wird in ihrer Funktion gänzlich in Frage gestellt	Vorrangfläche zur Klimaanpassung wird beeinträchtigt, aber in ihrer Funktion nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Vorrangfläche zur Klimaanpassung wird räumlich tangiert (Hineinragen)	Lage außerhalb einer Vorrangfläche zur Klimaanpassung
Immissionen	Sehr hohe Lärmbelastung durch unmittelbare Nähe zur Autobahn, zu stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen oder Hauptschienenstrecken Geruchsimmissionen durch landwirtschaftliche Betriebe vsl. oberhalb der Richtwerte - daher Ankauf oder technische Kompensation erforderlich	Hohe Lärmbelastung aufgrund benachbarter Verkehrswege, gewerblicher, sportlicher oder freizeitorientierter Nutzung	Keine besondere Immissions-situation zu erwarten
Hochwasser / Urbane Sturzfluten Wasserschutz	Lage im faktischen Überschwemmungsbereich	Lage in einem hochwassergefährdeten Bereich Lage im Wasserschutzgebiet III	Lage außerhalb Hochwassergefährdungs- und Wasserschutzgebieten

Bisher erarbeitete Abwägungskriterien Umweltschutz

Widerstände erschweren eine neue Wohnbauflächenentwicklung erheblich

Hemmnisse sprechen i.d.R. eher gegen eine neue Wohnbauflächenentwicklung

Förderfaktoren sprechen für eine neue Wohnbauflächenentwicklung



Kriterien Infrastruktur: Verkehr

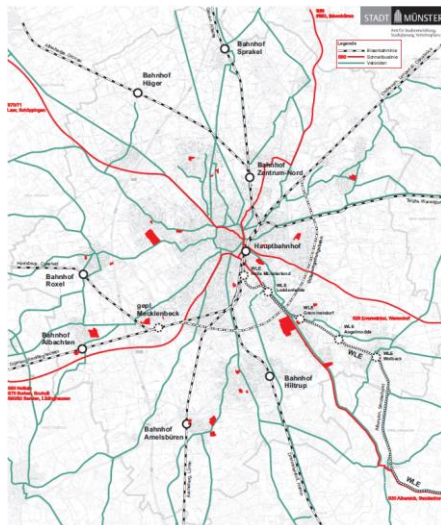
Beurteilt werden Netzstruktur und Ausbaubedarf für Kfz, Fußgänger, Radfahrer und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Die erforderliche interne Erschließung kann i.d.R. gemeinsam mit dem Wohnungsbau erstellt werden. Gerade bei größeren Baumaßnahmen für Straßen und Entwässerung entstehen jedoch für die externe Erschließung ggf. erhebliche Kosten, so dass die Nutzung vorhandener Strukturen grundsätzlich positiv zu bewerten ist.

Haltepunkte des Schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) lassen sich nur bei entsprechenden Einwohnerzahlen im Einzugsbereich neu errichten. Neue Wohngebiete sollten daher möglichst im Einzugsbereich vorhandener Haltepunkte gebaut werden. Eine neue Busanbindung ist dagegen in vielen Fällen relativ unproblematisch und kosten-

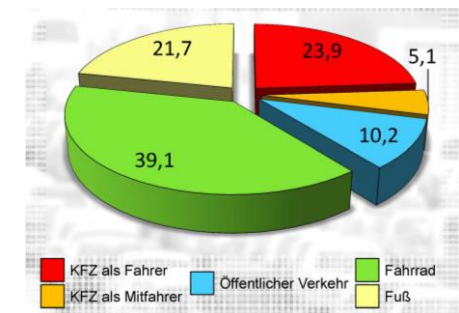
günstig zu realisieren.

Wichtiger Förderfaktor im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist zudem eine gute Fahrradbindung zur Innenstadt.



Veloroutennetz und ÖPNV

Kriterienkatalog	Widerstände	Hemmnisse	Förderfaktoren
Straßenanbindung	Erheblicher, kostenintensiver Straßenneu- und -ausbau erforderlich, der nicht im Verhältnis zur Größe des neuen Baugebiets steht	Umfangreicher Straßenausbau (bspw. Neubau von Straßen, erhebliche Erweiterung) zur äußeren Erschließung erforderlich	Ausreichend leistungsfähige Straßenanbindung vorhanden, nur geringfügiger Ausbau erforderlich Lage in der Nähe der geplanten Velorouten oder anderweitig guter Fahrradbindung an die Innenstadt
SPNV- / ÖPNV-Anbindung	Weder SPNV- noch andere ÖPNV-Anbindung vorhanden und - auf Grundlage der Lage und Größe des neuen Baugebiets - auch nicht entwickelbar	Schienehaltepunkt nicht mehr in Fahrrad-Kurzstrecken-Distanz (i.d.R. < 2.000 m) erreichbar ÖPNV-Erschließung aufwendig	Fahrad-Kurzstrecken-Distanz (i.d.R. < 2.000 m) zu einem Schienehaltepunkt ist gegeben Bestehende ÖPNV-Linie in der Nähe vorhanden
Entwässerung	Erheblicher, kostenintensiver Neu- und Ausbau der Entwässerungsanlagen erforderlich, der nicht im Verhältnis zur Größe des neuen Baugebiets steht	Umfangreicher Ausbau der Entwässerungsanlagen zur äußeren Erschließung erforderlich Hohe Anforderungen an Niederschlagswasserbewirtschaftung bei Böden mit schlechten Versickerungsmöglichkeiten	Ausreichend leistungsfähige Entwässerungsanlagen vorhanden, nur geringfügiger Ausbau erforderlich



Modal Split 2013

Bisher erarbeitete Abwägungskriterien Infrastruktur: Verkehr

Widerstände erschweren eine neue Wohnbauflächenentwicklung erheblich

Hemmnisse sprechen i.d.R. eher gegen eine neue Wohnbauflächenentwicklung

Förderfaktoren sprechen für eine neue Wohnbauflächenentwicklung



Kriterien Infrastruktur: Wohnungsnahe Grundversorgung

Die Anbindung an soziale Infrastruktur ist Grundvoraussetzung für jeden Wohnungsbau. Die Neuerrichtung kann hohe Sprunginvestitionen verursachen. Daher ist die Möglichkeit einer Anbindung an vorhandene Angebote ein wichtiger Förderfaktor. Während der Neubau von Kindergärten auch bei kleineren Projekten möglich und notwendig ist, können Schulen erst ab einer gewissen Einwohnerzahl neu errichtet werden.

Auch dauerhaft tragfähige Nahversorgungsangebote im Bereich von Lebensmitteln lassen sich i.d.R. erst ab einer gewissen Einwohnerzahl ansiedeln: Ein Discounter benötigt mindestens 5.000 bis 6.000 EW im Einzugsbereich. Die Mindestgröße eines neuen Stadtteils liegt daher bei ca. 2.000 bis 3.000 WE.

Zentren- und Standortstruktur Münster (Entwurf)

Zentren- und Standortstruktur
Münster
(Entwurf)

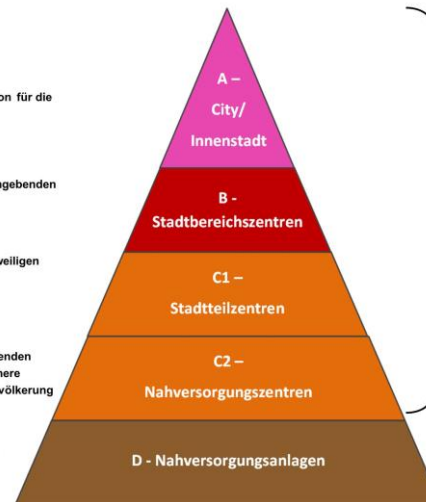
Oberzentrale Versorgungsfunktion für die
Gesamtstadt und ihre Region

Versorgungsfunktion für den umgebenden
Stadtbereich

Versorgungsfunktion für den jeweiligen
Stadtteil und angrenzende
Wohnsiedlungsbereiche

Versorgungsfunktion für umliegenden
Wohnsiedlungsbereich und kleinere
Stadtteile mit geringer Mantelbevölkerung

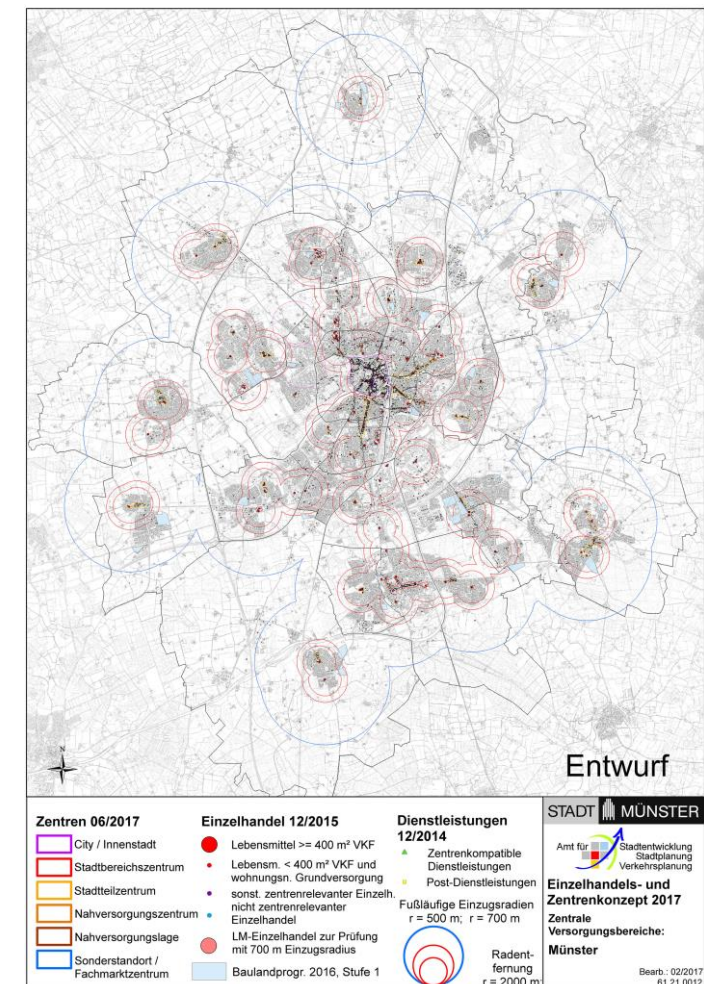
Wohnortnahe Grundversorgung



Zentrale Versorgungsbereiche
(Beispiel: s. 6 Planungsregeln)

Die zentrenorientierte Steuerung der Nahversorgungsangebote, in Verbindung mit der Verortung städtebaulich integrierter Ergänzungsstandorte der Nahversorgung in fußläufiger Entfernung zu den Wohngebieten, ist seit Jahren eines der zentralen Ziele der Stadtentwicklung von Münster und wird über das Zentren- und Einzelhandelskonzept Münster umgesetzt.

Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster 2017 (Entwurf) Zentrale Versorgungsbereiche



GRUNDSTÜCKSANKAUF		PLANUNG			ERSCHLIESSUNG			VERKAUF
Liegenschaftliche Verhandlungen und Ankauf		Städtebaulicher Entwurf	Bürger und Behördenbeteiligung sowie öffentliche Auslegung	Abwägung und Rechtskraft Bebauungsplan	Ab-schluss Planung	Ausschreibung Erschließungs-anlagen	Bau Erschließungsanlagen (Kanal und Straße)	Abschluss Grund-stücks-verkauf
2017		2018	2019	2020	2021			

PLANUNGSWERKSTATT 2030



Typische Zeitkette der Baulandentwicklung

5 Jahre von ersten Verhandlungen bis zu Erschließung und Grundstücksverkauf

Idealtypische Ausstattung eines Stadtteilzentrums

Branchenmix - Marktgängiger Lebensmittelvollsortimenter - Marktgängiger Lebensmitteldiscounter - Ergänzende Betriebe des Lebensmittelhandwerks - Drogeriefachmarkt - Weitere Geschäfte mit Waren des kurzfristigen Bedarfs - Weitere Angebote des mittel- und langfristigen Bedarfs	Zentrenergänzende Funktionen - Ladenähnliche Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe - Gastronomieangebot - Banken/ SB-Terminal, Post/ Postagentur - Medizinische Einrichtungen - Einrichtungen aus den Bereichen Bildung/ Soziales/ Kultur/ Freizeit
---	---

Kriterien Realisierbarkeit

Die schnelle Verfügbarkeit der Flächen ist ein wichtiges Kriterium, um den Wohnungsbau innerhalb des knappen Zeitrahmens realisieren zu können. Eine Vielzahl von Eigentümern oder fehlendes Verkaufsinteresse können zu erheblichen Verzögerungen führen oder eine

Umsetzung verhindern, während bei umfangreichen städtischen Flächen sehr gute Chancen einer schnellen Umsetzung bestehen.

Gleichzeitig ist die schrittweise, modulare Erweiterbarkeit einer Planung entscheidend, um auf geänderte Rahmenbedingungen flexibel reagieren zu können.

Kriterienkatalog	Widerstände	Hemmnisse	Förderfaktoren
Zentrale Versorgungsbereiche Nahversorgung	Erhebliche Entfernung zum nächsten zentralen Versorgungsbereich sowie zu einer Nahversorgungslage - beide sind in Fahrrad-Kurzstrecken-Distanz (i.d.R. < 2.000 m) nicht zu erreichen und aufgrund des Einwohnerpotenzials und der Raumstruktur ist zudem die Entwicklung einer neuen separaten Nahversorgungslage nicht zu erwarten	Erhebliche Entfernung zum nächsten zentralen Versorgungsbereich - ausschließlich eine Nahversorgungslage ist in Fahrrad-Kurzstrecken-Distanz (i.d.R. < 2.000 m) erreichbar	Ein zentraler Versorgungsbereich oder eine Nahversorgungslage ist fußläufig (i.d.R. < 700 m) zumindest von Teilen des neuen Baugebiets zu erreichen Ein zentraler Versorgungsbereich ist für große Teile des neuen Baugebiets in Fahrrad-Kurzstrecken-Distanz (i.d.R. < 2.000 m) zu erreichen
Grundschulversorgung	Es ist ein neuer Grundschulstandort erforderlich	Bestehende Grundschulstandorte müssen ausgebaut werden Bestehende Grundschulstandorte können die Versorgung des neuen Baugebiets zwar gewährleisten, liegen aber außerhalb einer Fahrrad-Kurzstrecken-Distanz (i.d.R. < 2.000 m)	Bestehende Grundschulstandorte in Fahrrad-Kurzstrecken-Distanz (i.d.R. < 2.000 m) können die Versorgung des neuen Baugebiets gewährleisten.

Bisher erarbeitete Abwägungskriterien Infrastruktur: Grundversorgung

Kriterienkatalog	Widerstände	Hemmnisse	Förderfaktoren
Städtisches Eigentum	Fläche ist für andere (städtische) Nutzungen erforderlich	Kein / wenig städtisches Eigentum vorhanden	Hoher Anteil städtischen Eigentums
Private Eigentümer	Vielzahl verschiedener Eigentümer inkl. Erbengemeinschaften Eigentümer ist / sind derzeit nicht zum Verkauf / zur Entwicklung bereit	Mehrere Eigentümer Eigentümer ist / sind derzeit voraussichtlich nicht zum Verkauf bereit	Nur einzelne Eigentümer Verkaufsbereitschaft der Eigentümer bekannt
Zeitliche Realisierung	Realisierung derzeit zeitlich nicht absehbar	Baugebiet nur sehr langfristig realisierbar	Schnelle Realisierbarkeit zu erwarten

Bisher erarbeitete Abwägungskriterien Umsetzung

Widerstände erschweren eine neue Wohnbauflächenentwicklung erheblich
Hemmnisse sprechen i.d.R. eher gegen eine neue Wohnbauflächenentwicklung
Förderfaktoren sprechen für eine neue Wohnbauflächenentwicklung



Stadtentwicklungs- Café - Ergebnisse

Die Diskussion der Themen erfolgt im Format eines „Stadtentwicklungscafés“: In sieben Gruppen werden sieben verschiedene Themen diskutiert. Jede Gruppe hat zwei „Gastgeber“, die das Thema und die nachfolgend dargestellten Einstiegsfragen erläutern, für Rückfragen zur Verfügung stehen und die Ergebnisse festhalten. Die Zusammensetzung der Gruppen wechselt drei Mal, so dass jeder drei Themen seiner Wahl diskutieren kann.

Die Darstellung der Ergebnisse beruht auf den Mitschriften in den Gruppen (vollständige Beiträge s. Anhang) sowie dem anschließenden Fazit durch die jeweiligen Gastgeber im Plenum.



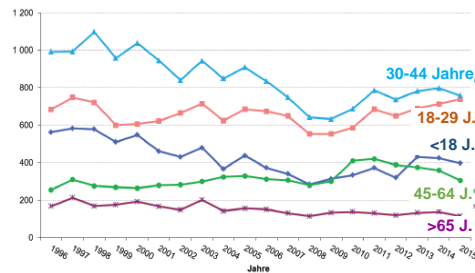
Gruppe 1 Einwohner-Entwicklung und Neubaubedarf

Gastgeber: Prof. Dr. Thomas Hauff,
Christa Ruten

- *Welche demographischen Entwicklungen beeinflussen die Münsteraner Stadtentwicklung?*
- *Welche Folgen haben die derzeitigen demographischen Trends für die weitere Stadtentwicklung in Münster?*
- *Ist die Zielgröße von 2.000 neuen Wohneinheiten pro Jahr nachvollziehbar gewählt?*

Zum Einstieg wird diskutiert, welche Entwicklungsziele sich Münster selbst setzen kann und sollte: **Wo wollen wir hin?** Ist Wachstum positiv zu bewerten und sollte gefördert werden? Oder kann und sollte es vielmehr gebremst werden, auch vor dem Hintergrund bundesweit rückläufiger Bevölkerungszahlen?

Kritisiert werden Prognosen/ Modellrechnungen, die bis 2030 von einem Wachstum der Stadt Münster auf 340.000 Einwohner und mehr ausgehen, wie beispielsweise IT.NRW. Hier stellt sich die Frage, worauf dieses Wachstum beruhen soll. Bei der Basisvariante der städtischen Prognose „Dynamischer Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort“, die für 2030 einen Wert von ca. 326.200 Einwohnerinnen und Einwohnern schätzt, werden die Bedeutung der Hochschulen und das Arbeitsplatzwachstum nachvollzogen. Der hieraus resultierende rechnerische Jahreszuwachs (ca. 1.400 Personen) liegt in Größenordnungen, die die Stadt Münster in den letzten Jahren – auch ohne außerordentlich starke Flüchtlingszuzüge – erreicht hat. Gleichzeitig ist aber auch klar, dass unabhängig vom Wachstum sich der demografische Wandel in Münster fortsetzen wird. Die Ausprägung wird sich sehr von Quartier zu Quartier unterscheiden.



Fortzüge aus Münster in die Stadtregion
1996 – 2015, nach Altersgruppen

Weitgehend Konsens gibt es zu dem Ziel eines **verträglichen („gesunden“) Wachstums**; als wichtige Aspekte werden dabei die **Schonung von Ressourcen**, die **Sicherung von Grünqualitäten** und attraktiven Freiflächen sowie die **Bezahlbarkeit von Wohnen** genannt. Auch in einem langsamen Wachstum werden z.T. weniger Risiken gesehen. In welcher **Größenordnung** Wohnungsneubau verträglich realisiert werden kann, kann abschließend nicht beantwortet werden.

Die knapp 60.000 Studierenden in Münster sind ein wichtiger Teil der Attraktivität und des Wachstums, die Hochschulen sind der „Jungbrunnen“ der Stadt. Münster sollte daher für junge Menschen weiterhin lebenswert bleiben. Bezahlbares Wohnen in attraktiven Lagen spielt hier eine wichtige Rolle und bietet ggf. auch Potenziale im Zusammenleben von Jung und Alt. Um die **Studierenden auch langfristig in Münster zu halten** und einer Suburbanisierung

entgegenzuwirken, ist Wohnraum für junge Familien entscheidend; heute ziehen viele ehemalige Studenten bei Familiengründung ins Umland, da sie keine geeigneten Angebote in Münster finden.

Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt die Digitalisierung: Schwächt sie durch die „Virtualisierung“ der Hochschulen deren Rolle als „Jungbrunnen“ ab oder unterstützt sie über die sozialen Medien das „**Schwarmverhalten**“ gerade jüngerer Menschen und damit die Beliebtheit der Stadt und bestimmter Viertel?. Um den Druck aus den bevorzugten zentralen Stadtteilen zu nehmen, müssen die äußeren Stadtteile auch für jüngere Menschen attraktiv gemacht werden.

Eine konsequente **Quartiers- und Innenentwicklung** ist in der Lage, trotz Bevölkerungswachstums den Flächenverbrauch zu reduzieren. Neben dem Abbau von Hemmnissen (z.B. Immissionen) müssen Wege gefunden werden, um Wohnungsbau

im Bestand attraktiv zu machen. Große Potenziale werden in der Förderung des Generationenwechsels gesehen, gerade in älteren Einfamilienhausgebieten: Mit dem Bau seniorengerechter, bezahlbarer Wohnungen wird der Umzug im Quartier erleichtert und Wohnraum für Familien frei gemacht.

Um den **Anstieg der Pro-Kopf-Wohnfläche zu dämpfen**, sollten beim Neubau kompakte, flächensparende Bau- und Wohnformen gefördert werden, wie sie z.B. bei Baugenossenschaften üblich sind. Diese liefern zudem sehr gute Beispiele für kostengünstiges Bauen und bezahlbares Wohnen – dies nicht nur in der Stadt Münster, sondern auch in den Umlandgemeinden.



Gruppe 2 Entwicklungs-Szenarien

Gastgeber: Christian Schowe,
Dr. Helga Kreft-Kettermann

- Welche Vor- und Nachteile sind mit den Szenarien verbunden?
- Welches Szenario sollte die Stadt Münster zukünftig verfolgen?

Präferiert wird eine **Kombination des Zwiebschalenmodells und von großflächigen Stadteilerweiterung(en) (Szenario B + C)**. Beide Wachstumsmodelle werden bereits erfolgreich in Münster angewendet und kaum kontrovers diskutiert. Das Zwiebschalenmodell wird aufgrund seines dezentralen, behutsamen Ansatzes als sehr verträglich bewertet, bietet allerdings langfristig keine ausreichenden Wachstumspotenziale. In Kombination mit großflächigen Stadteilerweiterung(en) können sowohl die Gesamtstadt als auch die Umlandgemeinden gestärkt werden. Als Stadtteile mit Erweiterungspo-

tenzialen werden exemplarisch Häger, Sprakel und Gelmer genannt: Durch neue Wohnbevölkerung könnte hier die Infrastruktur gesichert werden, z.B. die Nahversorgung in Gelmer oder mit dem Bau einer innovativen Kläranlage in Häger. Maßvolle Erweiterungen haben den Vorteil, dass sie die Identität und Infrastruktur der bestehenden Ortsteile nicht überfrachten.

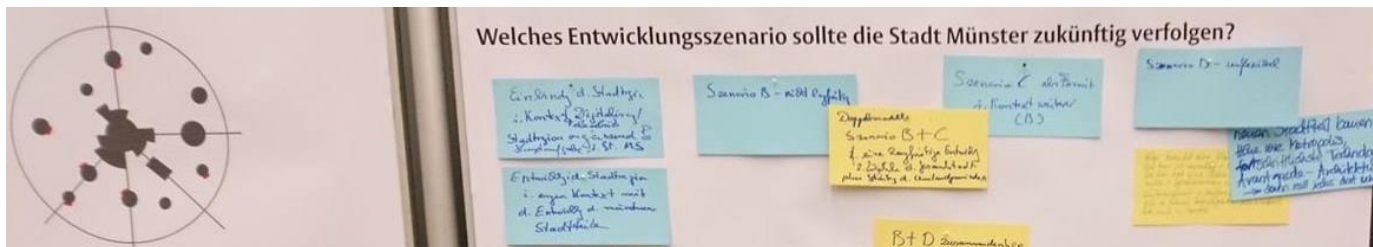
Intensiv erörtert werden Chancen und Risiken einer verstärkten regionalen Kooperation, wie sie aktuell im Münsterland aktiv vorangetrieben wird. Konsens ist, dass das auf Münster gerichtete Wachstum hauptsächlich in der Stadt befriedigt werden soll. **Szenario A „Wohnen in der Stadtregion“ wird daher primär nur ergänzende Funktion** zugesprochen, in engem Kontext mit der Entwicklung der Münsteraner Stadtteile. Szenario A bietet gute Chancen zur Entlastung des Wohnungsmarktes in Münster und zur Sicherung der Infrastruktur in den Umlandgemeinden. Auf der anderen

Seite verursacht eine Wohnbauentwicklung in der Region den größten Flächenverbrauch und das höchste Verkehrsaufkommen. Sie muss daher zusammen mit dem Thema Mobilität diskutiert werden, die Schienenanbindung hat dabei oberste Priorität. Es wird vorgeschlagen, die regionale Kooperation in einen siedlungsstrukturellen Zusammenhang zu bringen und das Münsterland als urbane Region mit gemeinsamer Infrastruktur zu entwickeln, der „Münsterlandstadt“. Angesichts zunehmender Digitalisierung und Telearbeit wird **Szenario A in seiner ergänzenden Funktion durchaus als zukunftsfähiges Modell** bewertet, dessen Bedeutung im Rahmen der kommunalen Kooperation zunehmen wird.

Szenario D „Neuer Stadtteil“ ist bei einigen Potenzialen mit **umfangreichen Risiken** verbunden, die sich aus der notwendigen Größe und der Dauer des Entwicklungsprozesses ergeben. Unabdingbare Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit eines



solchen Stadtteils sind eine über lange Zeit stabile Nachfrage, das gesicherte Erreichen einer Mindestgröße als Voraussetzung für eine dauerhafte Wohnfolge- und Versorgungsinfrastruktur, eine hohe städtebauliche Qualität sowie eine gute Anbindung. Als große Risiken werden eine demografische Monstruktur, das Risiko des „auf der Strecke Bleibens“, ein hohes Verkehrsaufkommen, fehlende Flexibilität und auch komplexe und zeitaufwändige Planungsverfahren genannt. Um die Nachfrage zu kanalisieren, müssten die Bausteine der anderen Szenarien zurückgefahren werden – wird der neue Stadtteil jedoch z.B. aufgrund der Stadtrand-



lage nicht angenommen, drängt die Nachfrage weiterhin in die übrige Stadt. Auf der anderen Seite kann dieses Szenario die besondere Chance bieten, einen innovativen Stadtteil mit Avantgarde-Architektur und Fortschritts-Technologien zu schaffen, der gerade auch für Neumünsteraner und Studenten interessant sein könnte. In Kombination mit Szenario A wird zudem der Bau eines **interkommunalen Stadtteils** thematisiert.

Die **Themen Infrastruktur und Verkehr** ziehen sich als roter Faden durch die Diskussion aller Szenarien. Es werden einerseits Synergien zwischen Bestand und Neubau gesehen, indem z.B. Versorgungs- oder Nahverkehrs-Infrastruktur durch

neue Bevölkerung gesichert und so auch die Bereitschaft der Anwohner für Projekte in ihrer Nachbarschaft gewonnen werden kann. Auf der anderen Seite entstehen durch das Wachstum auch Konkurrenzen und Konflikte, z.B. durch Transitverkehre in die Stadtrandlagen oder in die Region. Dem entgegenwirken kann die Nähe von Arbeiten und Wohnen. Es wird dafür plädiert, diesen Aspekt im weiteren Verlauf der Planungswerkstatt zu berücksichtigen.

Kontrovers diskutiert wird die Rolle von **Nachverdichtung** bei der Bewältigung des Stadtwachstums. Dachgeschossausbauten oder bauliche Ergänzungen stabilisieren zwar wie beschrieben die Quartiere. In Einzelfällen gehen sie jedoch zu

Lasten öffentlicher und privater Grünflächen, die für die Naherholung, Naturschutz und die Klimaanpassung eine wichtige Rolle spielen. Problematisch ist auch die Parkierung, für die innovative Lösungsansätze gesucht werden müssen – wie z.B. bei der Aufstockung einer Markthalle mit begrünten Parkdecks in Südfrankreich.

Vermisst wird ein Szenario vor dem Hintergrund der **Postwachstumsökonomie**, in der der Wachstums- und Flächenbedarf grundsätzlich hinterfragt und konsequent eingedämmt werden.



Gruppe 3 Bauland-Entwicklung

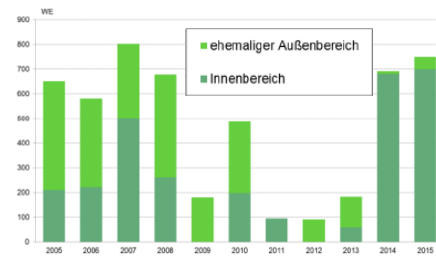
Gastgeber: Jörg Krause,
Mattias Bartmann

- Ist die Zielgröße von 1.250 neuen Wohneinheiten/ Jahr für die Baulandentwicklung richtig?
- Ist die Verteilung auf Innen- und Außenbereich richtig (750/ 750)?
- Worauf sollte bei der Planung von Baugebieten geachtet werden?
- Wann und in welcher Form sollte die Bürgerschaft zur Baulandentwicklung beteiligt werden?

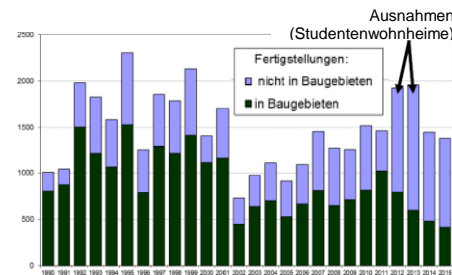
Bei der Diskussion über die Verteilung des Neubaus im Stadtgebiet wird einhellig für eine **stärkere Konzentration der Entwicklung im Innenbereich** und die **Reduzierung des Flächenverbrauchs im Außenbereich** plädiert. Im Außenbereich sollte der Erhalt von Grünland und landwirtschaftlichen Flächen im Vordergrund stehen. Zum Schutz der

Außenbereichsflächen spielt eine Verdichtung der Siedlungsstrukturen und flächensparende Wohntypen im Neubau und Bestand eine wichtige Rolle: „Münster hat kein Wohnungsproblem sondern ein Wohnungsproblem“.

Wichtige Kriterien für die Planung von Wohnbaugebieten sind die Sicherung der **wohnungsnahen Infrastruktur, hohe Dichten mit hohen städtebauliche Qualitäten** sowie die Berücksichtigung der **Grün-, Umwelt- und Klimaanpassungs-Ziele** (z.B. Vernetzung über Grünzüge, Freihalten von Frischluft-/Überschwemmungszonen, Erhalt der Schutzgebiete). Fassaden- und



Baulandbereitstellung 2005-2015 nach Lage
Anteil Innenbereich Ø 50-60%, zunehmend



Fertigstellungen 1990-2015 in Baugebieten bzw. außerhalb (im Siedlungsbestand)
seit 2000 zunehmend im Siedlungsbestand

Dachbegrünung fördern Stadtklima und Wasserhaushalt und sollten beim Ausgleich berücksichtigt werden.

Da die **Umlandgemeinden** einen wichtigen Beitrag zur Entlastung von Münster liefern, muss auch die Attraktivität der dortigen Wohnbauflächen gesichert werden, u.a. durch Erhalt der ansässigen Infrastruktur.

Zur Umsetzung eines verträglichen Wachstums ist eine **stärkere Rolle der Stadt beim Flächenankauf, der Flächenentwicklung und Baulandvergabe** erforderlich, auch in Kooperation mit lokalen Partnern.

Innovative Bauformen für Ein- und Mehrfamilienhäuser, kostengünstiges Bauen, Baugruppen und Genossenschaften sollten bei der Flächenvergabe bevorzugt werden. Wichtig sind zudem eine vorausschauende, langfristige **städtische Bodenbevorratung** und die **schnellere Entwicklung von Baugebieten**.

Partizipation wird grundsätzlich zum **frühestmöglichen Zeitpunkt** gewünscht. Bereits vor Beginn der Planungen, noch vor der formellen Beteiligung, sollten bei der Bevölkerung Stimmungsbild, Wünsche und Ideen abgefragt werden. Dabei ist eine umfassende, transparente Information v.a. zu natur- oder artenschutzrechtlichen Restriktionen sowie eine ausreichende Diskussionszeit grundlegend. Besonders betroffene Akteure wie z.B. Eigentümer





Gruppe 4 Siedlungsdichten

Gastgeber: Siegfried Thielen,
Annemarie Harjans

von Außenbereichs-Bauflächen oder die Landwirtschaft sollten gesondert und dauerhaft in die Planung einbezogen werden – bei Baugebieten ebenso wie bei Ausgleichsflächen. Bei neuen Wohngebieten sollten verstärkt **Planungswettbewerbe** durchgeführt werden: Hier besteht der ausdrückliche Wunsch nach **gemeinsamer Diskussion der Rahmenbedingungen**, deren Ergebnisse in die Auslobung einfließen können. Insgesamt geht es weniger um ein Mitbestimmungsrecht, sondern um die Möglichkeit von Information, Diskussion und Formulierung von Anregungen, damit sich Verwaltung und Politik eine fundierte Meinung bilden können.

- *Kennen bzw. nennen Sie Beispiele für Wohngebiete mit vorbildlicher Dichte?*
- *Welche Einflussfaktoren spielen bei der Frage der zu wählenden Dichte eine Rolle?*
- *Welche Vor- und Nachteile haben eine Mindest- bzw. Maximal-Dichte für neue Baugebiete?*

Im Bestand wird die Frage nach einer verträglichen Dichte häufig unter dem Aspekt der Konfliktbewältigung bei Nachverdichtungsprojekten diskutiert. Auch in dieser Gruppe stehen beim Thema **Nachverdichtung deren Grenzen im Vordergrund**, besonders in dichten Vierteln wie der Innenstadt, Mauritz und Geist (Überlastung Straßen/ Infrastruktur, maximal Ausbau Dachgeschosse).

Bei der Wohnbaulandentwicklung geht es bei der Bestimmung angemessener Siedlungsdichten v.a. um Fragen der **Gebäudetypologien und städtebaulichen Qualitäten**. In der Diskussion wird deutlich, dass durchaus die **Vorteile hoher Dichten** wie Schutz von Freiflächen und kostengünstige Erschließung gesehen werden. Daher wird grundsätzlich in allen Neubauquartieren eine **Mischung von Ein- und Mehrfamilienhäusern** gefordert und sogar vorgeschlagen, den flächenbezogenen EFH-Anteil am Neubau von den vorgeschlagenen zwei Dritteln auf ein Viertel weiter zu begrenzen – auch wenn diese von Familien bevorzugt werden.

Gleichzeitig zeigt sich, dass hohe Dichten häufig mit der Angst vor schlechten städtebaulichen und architektonischen Qualitäten verbunden sind und nur bei wirksamen **Maßnahmen zur Qualitätssicherung** befürwortet werden. Konsens ist, dass dabei ein **hochwertiger Stadt- und Grünraum** unter Ein-

beziehung vorhandener Grünstrukturen eine wichtige Rolle spielen und notfalls auch gegen Investoreninteressen durchgesetzt werden muss. Zudem ist die Vernetzung öffentlicher und privater Grünstrukturen entscheidend für Mikroklima, Artenschutz und Wasserhaushalt. Die hohe Bedeutung von Quartiersgrün zeigt auch die **Bewertung von Wohngebieten in Münster**. So werden z.B. das dichte Kreuz- und das Südviertel aufgrund der vielfältigen Freiräume mit Aufenthaltsqualität im Wechsel hochwertiger Straßenräume, kleiner Plätze und Grünflächen sehr positiv bewertet, während die Baugebiete Lincolnkaserne, Schulstraße oder Gasselstiege trotz anerkannt hoher Qualitäten eher kontrovers diskutiert werden.





Schulstraße (Quelle: 2016 Google)

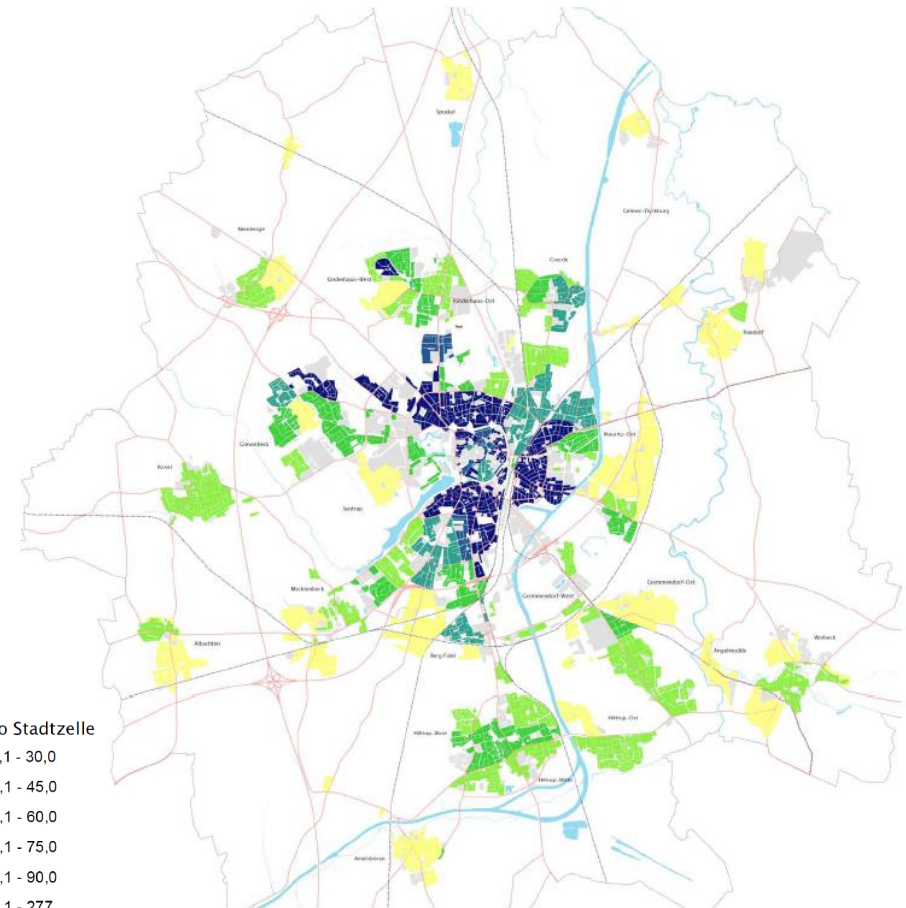


Welche **Gebäudestrukturen und -höhen ein hochwertiges Wohnquartier** gewährleisten, wird nicht einheitlich beurteilt. Während einerseits die Meinung vertreten wird, dass die Lage über die „richtige Dichte“ entscheidet und nur bestimmte Orte „Höhe vertragen“ wird auf der anderen Seite gefordert, auch in äußeren Stadtteilen wie z.B. Angelmodde einen höheren Anteil Mehrfamilienhausbebauung zu realisieren und auch dort eine höhere Bebauung befürwortet.

„**Die Mischung ist entscheidend**“: Dichte Strukturen sollten „locker“, „abwechslungsreich“ und „durchbrochen“ sein, statt einer Erhöhung der

überbaubaren Fläche werden höhere Häuser vorgezogen. Sehr gut verträglich ist eine hohe Dichte in Quartieren mit **Funktionsmischung und aktiv genutzten Erdgeschossen**.

Entscheidend für die Siedlungsdichte ist v.a. die Anzahl der Einwohner, die in einem Quartier leben, weniger wie viele Wohneinheiten/ ha realisiert werden. Durch **gemeinschaftsorientiertes Wohnen** kann der persönliche qm-Bedarf reduziert und die **Einwohnerdichte erhöht** werden. **Flächensparend sind zudem kleine, kompakte Wohnungen** (z.B. Wohn- und Stadtbau), **autofreie Quartiere** (Bsp. Weißenburg) sowie Programme zum **Generationenwechsel** („Jung kauft alt“), die z.B. in Sentrup oder Roxel sinnvoll wären – dabei könnten ältere Menschen ggf. auch aus überhitzten Innenstadtkartieren in besser durchlüftete Randlagen umziehen. Positive Beispiele für flächensparende Baugebiete gibt es u.a. in Freiburg, Zürich und Konstanz.





Gruppe 5 Grünordnung & Umwelt

Gastgeber: Gerd Franke,
Reimer Stoldt

- *Welche Rolle sollten das System der Grünordnung und umweltbezogene Belange bei der Auswahl potenzieller neuer Wohnsiedlungsflächen spielen?*
- *Ist das gewählte System eines Kriterienkatalogs zur Prüfung und Auswahl potenzieller neuer Wohnsiedlungsflächen richtig?*
- *Sind die aufgestellten Abwägungskriterien vollständig und nachvollziehbar?*



Ziele und Inhalte der Grünordnung in Münster werden bestätigt und sollen wie bisher den Rahmen für die Wohnbauentwicklung formulieren. Münster soll auch in Zukunft seinem hohen Anspruch an Grünordnung und Umweltschutz gerecht werden, gerade mit Blick auf die Qualität des Stadtbildes und die Bedeutung der Stadtentwicklung für den Klimaschutz. Den **Kriterien zum Thema Grünordnung und Umwelt wird daher höchste Bedeutung** für die Auswahl von Wohnbauflächen zugesprochen. Der vorgeschlagene Katalog wird unterstützt und durch einzelne Aspekte ergänzt.

Die **Bindungswirkung gesetzlicher Schutzregelungen**, wie sie auch Teil der Tabukriterien sind, wird unterstrichen. Ausnahmeregelungen, wie sie in der Vergangenheit z.T. getroffen wurden, müssen in Zukunft zwingend verhindert werden, insbesondere auch beim Artenschutz (z.B. Kiebitz/ Laubfrosch).

Für ein zukunftsfähiges Stadtwachstum spielt das **Klimaanpassungskonzept** eine zentrale Rolle, seine Ziele sollten in die Tabukriterien aufgenommen werden. Die **radialen Grünzüge** sind in diesem Kontext von zentraler Bedeutung, ebenso wie die Sicherung von **Frischluftschneisen entlang von Gewässern** und der Erhalt **alter Baumbestände**, die u.a. an Straßen Schatten spenden und damit einer Überhitzung der Quartiere entgegenwirken.

Wie **restriktiv die Grünordnung auf die Bauflächenentwicklung** angewendet werden soll, wird unterschiedlich gesehen. So wird einerseits gefordert, so wenig Bauflächen wie möglich auszuweisen und grüne Ringe, Grünachsen und Schutzgebiete grundsätzlich nicht anzutasten bzw. sogar auszuweiten. Dem wird entgegen gehalten, dass unter dieser Maßgabe nicht genügend Bauflächen entwickelt werden können. Stattdessen wird vorgeschlagen, **alle Flächen, die keinen Tabukriterien**

unterliegen, als potenzielle Wohnbauflächen zu begreifen, d.h. ihre Eignung für eine Wohnbauentwicklung zu prüfen und mit den Belangen der Grünordnung abzuwägen.

Die **drei grünen Ringe** werden als wichtige Erholungsflächen, Räume für den Natur- und Artenschutz und die Landwirtschaft bewertet. Sie sollten in ihren Funktionen gestärkt und möglichst nicht weiter angegriffen werden. Die **Belange der Landwirtschaft** sollen insgesamt stärker bei der Flächenauswahl berücksichtigt und in den Kriterienkatalog übernommen werden – dies betrifft u.a. auch **Ausgleichsmaßnahmen**, die nicht zum Verlust von Ackerflächen führen (sog. PIK-Maßnahmen) und echte ökologische Verbesserungen mit sich bringen sollten. Gut geeignet für den Ausgleich seien z.B. Uferzonen und Überschwemmungsbereiche von Gewässern.

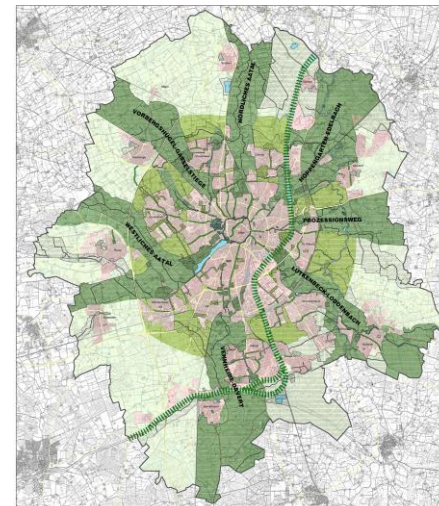


Neben übergeordneten Strukturen sind Freiräume innerhalb der Quartiere wichtig für Stadtklima und Erholung, insbesondere in Gebieten mit hohen Dichten. **Grün- und Freiflächen im Quartier sollen in ein übergeordnetes Konzept eingebunden und über ein grünes Wegenetz** verbunden werden. Dies umfasst neben Parks, grünen Innenhöfen, Gärten und Straßenbäumen auch Spiel- und Sportplätze sowie Schulhöfe, die als wichtige Infrastruktur die Quartiere stärken und zusammenführen. Versiegelte Flächen sollten begrünt und grundsätzlich heimische Arten verwendet werden, die als Lebensraum für Tiere dienen können.

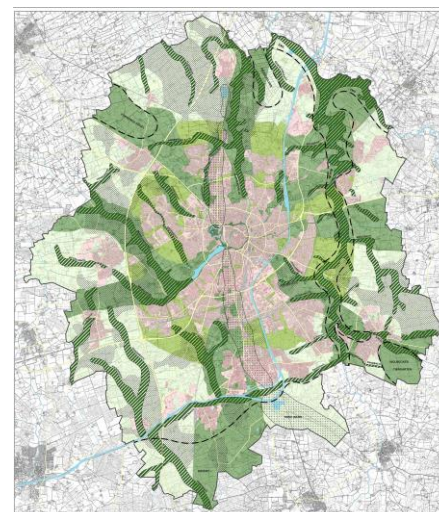
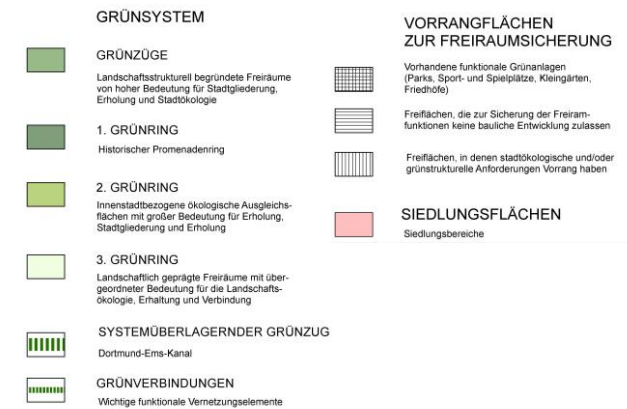
Diskutiert werden **Einschränkungen, die sich durch Windkraftanlagen und Verkehrslärm** ergeben. Größere Windkraftanlagen wie z.B. in Gelmer stören eine Wohnnutzung erheblich, ihre Zulässigkeit muss daher eng mit der Wohnbaulandentwicklung abgestimmt werden und

auf nachvollziehbaren Kriterien beruhen. Für Flächen entlang von Hauptverkehrsstraßen wird eine vorrangig gewerbliche Entwicklung vorgeschlagen. Auf solchen Flächen können z.B. auch Betriebe aus integrierten Lagen angesiedelt werden, deren Grundstücke wiederum für Wohnnutzung zur Verfügung gestellt werden kann (wie z.B. bei der Firma Winkhaus am Bohlweg). Lärmbelastungen z.B. entlang von Autobahnen können aber auch durch Tempolimits reduziert werden, um so neue Flächen für die Wohnbauentwicklung zu gewinnen.

Angeregt wird, die 4 Szenarien hinsichtlich ihres Einflusses auf Grünordnung und Umweltschutz vergleichend zu bewerten. Zudem sollten die Planungen mit dem Modellprojekt „Global Nachhaltige Kommune“, an dem Münster teilnimmt, synchronisiert werden.



Grünsystem Freiraumkonzept



Zielkonzept Naturraum





Gruppe 6 Infrastruktur: Verkehr

Gastgeber: Michael Milde,
Dietmar König

- Welche Rolle sollte das Verkehrssystem bei der Auswahl potenzieller neuer Wohnsiedlungsflächen spielen?
- Ist das gewählte System eines Kriterienkatalogs zur Prüfung und Auswahl potenzieller neuer Wohnsiedlungsflächen richtig?
- Sind die aufgestellten Abwägungskriterien vollständig und nachvollziehbar?



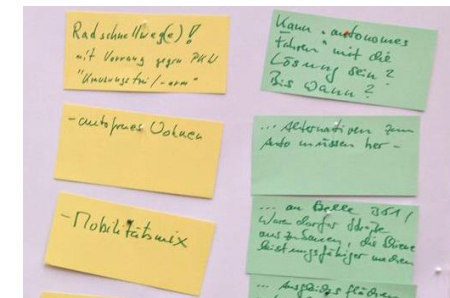
In der Diskussion wird deutlich, dass sich das Verkehrssystem in Münster grundlegend ändern muss, und zwar nicht nur in Folge des Stadtwachstums. Der Mobilitätsmix muss sich ändern, insbesondere wird dringend eine Alternative zum Auto benötigt.

Dies bedeutet zum einen die **konsequente Förderung des schienenbezogenen Nahverkehrs** mit Neubau/ Verdichtung an bestehenden Haltepunkten, Bau neuer Haltestellen an bestehenden Trassen bis hin zum Bau neuer Strecken. Anstelle eines weiteren Straßenausbaus sollte vorrangig in ein leistungsfähiges Schienennetz investiert werden, mit zweigleisigen Strecken, attraktiven Bahnhöfen und gutem P+R-Angebot. Da der Ausbau des Schienennetzes jedoch erst ab einem bestimmten Zeitpunkt der Wohnbauentwicklung rentabel ist, müssen zwischenzeitlich tragfähige Alternativen im Umweltverbund bereitgestellt werden, z.B. durch Ausbau des Bus- und Radwegenetzes.

Das **Bussystem** kann durch eigene Busspuren und besseren Takt (10 Min. 6 bis 22 Uhr) aufgewertet und durch ehrenamtliche Bürgerbusse ergänzt werden.

Eine große Rolle werden in Zukunft **Fahrrad und E-Bike** spielen, mit denen problemlos Entfernungen bis zum 20 km zurückgelegt werden können und damit auch Bereiche außerhalb von Münster erreichbar werden. Um das Rad als Alternative zum Pkw zu etablieren, ist der Ausbau komfortabler Radwege erforderlich, wie er bereits mit dem **Velo-routennetz** initiiert wurde. Wichtige Fernverbindungen sollten über **kreuzungsfrei/ -arme Radschnellwege** mit Vorrang gegenüber dem Pkw erschlossen werden.

In Wohngebieten sollten **Fußgänger und Radfahrer grundsätzlich Vorrang** haben, z.B. durch Sperrung für Kraftfahrzeuge (autofreies Wohnen) oder eine Begrenzung auf 15 km/h. Die Förderung von Carsharing reduziert Parkplatzflächen im Quartier,



die für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt werden können. Ein niveaufreier Ausbau des öffentlichen Raums (u.a. ohne erhöhte Bordsteine/ Baumscheiben sowie Kreisverkehren statt Ampeln) ermöglicht zudem eine barrierefreie Mobilität z.B. älterer Menschen.

Diskutiert wird auch die Bedeutung futuristischer Lösungen für die Zukunft der Mobilität in Münster wie z.B. autonomes Fahren oder doppelstöckige Verkehrssysteme, in denen Radschnellweg oder S-Bahn oberhalb der Straße geführt werden (Beispiele: Hamburg und Paris).



Gruppe 7 Infrastruktur: Wohnungsnahe Grundversorgung

Gastgeber: Reinhard Hopp,
Tobias Krause-Kämereit

- Welche Rolle sollte die wohnungsnahen Grundversorgung bei der Auswahl potenzieller neuer Wohnsiedlungsflächen spielen?
- Ist das gewählte System eines Kriterienkatalogs zur Prüfung und Auswahl potenzieller neuer Wohnsiedlungsflächen richtig?
- Sind die aufgestellten Abwägungskriterien vollständig und nachvollziehbar?



Wohnungsnahen Grundversorgung ist grundlegend für jeden Menschen und damit auch für jede neue Wohnbauentwicklung. Entscheidend ist dabei die Erreichbarkeit der Angebote, die Versorgungsqualität ist eng mit dem Thema Mobilität verknüpft. Eine dezentrale, fußläufig erreichbare Versorgungsstruktur und eine gute Anbindung des Stadtzentrums an den ÖPNV reduzieren den Kfz-Verkehr in der Stadt.

Konsens ist, dass neue Siedlungsflächen grundsätzlich in der **Nähe vorhandener Versorgungsstandorte** liegen sollen. Bei Entwicklung größerer neuer **Wohnbauflächen**

im Außenbereich muss parallel eine tragfähige Versorgung aufgebaut werden, die flexibel mitwachsen kann.

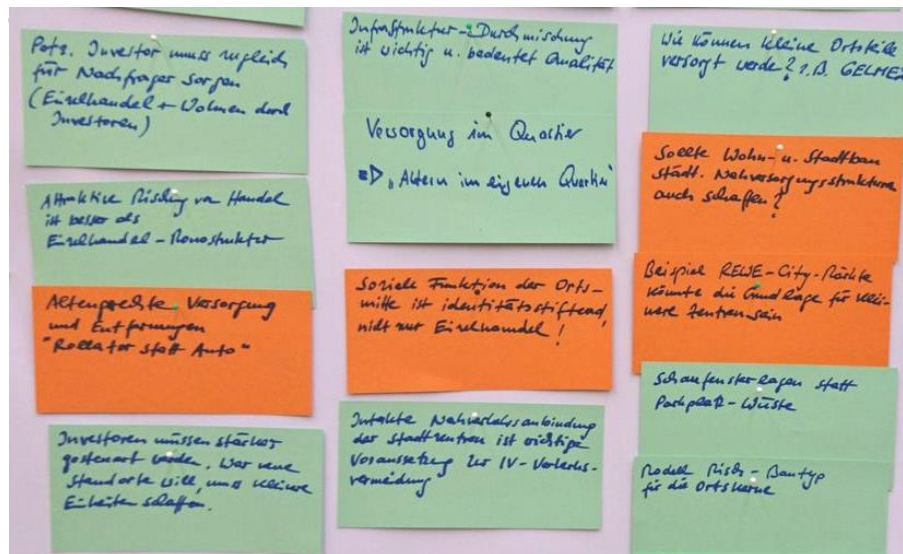
Großflächige Monostrukturen/ Lebensmittelmärkte mit großen „Parkplatzwüsten“ wie sie in den letzten Jahren häufiger entstanden sind, sollten nicht weiterentwickelt werden. Sie werden als Gefahr für eine wohnungsnahen Grundversorgung gesehen, deren Attraktivität gerade in der **Kleinteiligkeit, Mischung und fußläufigen Erreichbarkeit** liegt. Diese gewinnt auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels an Bedeutung, da immer mehr alte und hoch betagte Menschen in den Quartieren wohnen bleiben wollen, die auf kurze Wege und Versorgung in direkter Nähe angewiesen sind.

Identitätsstiftend ist dabei nicht allein der Einzelhandel, sondern eine lebendige Mischung mit verschiedenen Dienstleistungen, Treffpunkten

und sozialen Funktionen. Gewünscht wird der kleine, übersichtliche Laden „um die Ecke“ mit Café; Leitbilder sind **lebendige Wohnquartiere** „wie in Berlin“ und die „Stadt der kurzen Wege“.

Die **vorhandenen Ortsteilzentren** in Münster, in denen Nahversorgung in der Regel möglich ist, werden positiv bewertet und müssen gesichert bzw. weiter ausgebaut werden. In einigen Bereichen wie z.B. Angelmodde/ Waldsiedlung sind rückläufige Tendenzen festzustellen, hier muss gegengesteuert werden. Für





z.B. Gelmer könnten Kleinflächenkonzepte wie die REWE City-Märkte als Vorbild dienen, obwohl dieses bisher nur in frequenzstarken Lagen großer Städte realisiert wurde. Die gewünschte Vielfalt, Lebendigkeit und Mischung ist jedoch derzeit außerhalb der Innenstadt kaum zu finden – eine Ausnahme ist z.B. das großflächige Hafencenter im Hansaviertel ist dagegen stark umstritten.

Es stellt sich daher die Frage, wie die gewünschte kleinteilige Entwicklung gesteuert werden kann. Einer der Hauptgründe für die Filialisierung und Uniformität in Versorgungszentren ist die Eigentümerstruktur.

Da Investoren i.d.R. den rechtlichen Rahmen ausnutzen, müssen dieser Entwicklung städtische Leitbilder entgegengesetzt und z.B. bei der Flächenvergabe entsprechende Vorgaben gemacht werden. Bei größeren Wohnbauvorhaben sollten Investoren (wie z.B. die Wohn- und Stadtbau) neben dem Wohnungsbau auch Nahversorgung realisieren und in den Ortskernen Bautypen mit Versorgungsinfrastruktur im Erdgeschoss entwickeln.

Darüber hinaus müssen auf Gesetzgebungsebene bessere Rahmenbedingungen für kleinteilige Strukturen geschaffen werden.



Fazit und Ausblick

Prof. Elke Pahl-Weber bedankt sich für die anregende Diskussion und die prägnante Zusammenfassung durch die Tischgastgeber und zieht ein kurzes Fazit der Veranstaltung.

Das rege Interesse an dem Abend und die sehr intensive Diskussion haben gezeigt, wie wichtig das Thema für Münster und seine Bürgerinnen und Bürger ist. Die Pausen wurden für die Diskussion weiterer Fragen genutzt, z.B. welche Aussagekraft die Flächenberechnungen angesichts des sehr großen Prognosekorridors haben oder welche Möglichkeiten es zur Begrenzung des Wachstums der Pro-Kopf-Wohnfläche gibt, die mit entscheidend für den Wohnflächenbedarf ist.



Die Ergebnisse sind eine sehr gute Grundlage für die weitere Diskussion und Zusammenarbeit im Rahmen des Verfahrens der Planungswerkstatt 2030.

Die Mehrzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Bürgerforums begrüßte die hier gebotene Möglichkeit, über die Grundlagen für die weitere Wohnsiedlungsflächenentwicklung zu diskutieren und daran mitzuwirken.

„Was haben Sie aus der Veranstaltung mitgenommen – was mochten Sie, was sollten wir nächstes Mal besser machen?“ (es folgt die Wiedergabe einzelner Meinungen):

„Die Diskussion war sehr anregend. Ich würde mir jedoch wünschen, dass Münster einmal etwas mutiger ist und seine Zukunft visionärer diskutiert. Ich wohne seit 30 Jahren hier – Münster muss aus seinem Dornröschenschlaf aufwachen, es muss etwas passieren!“



„Die 20 Minuten Diskussion pro Gruppe waren viel zu kurz angesichts der Komplexität der Inhalte und der Tragweite der Entscheidungen – schließlich werden hier wichtige Weichen für die Entwicklung der Stadt gestellt.“

„Ich hatte nicht erwartet, hier wirklich die Gelegenheit zu haben, selber etwas beizutragen. Ich würde mir wünschen, mehr Zeit für solche Diskussion zu haben und dass die Stadt der Bevölkerung öfter die Gelegenheit einräumt, sich aktiv zu beteiligen – ohne dass die Pläne ohnehin schon fertig im Schrank liegen.“



„Der Rahmen für die Entwicklung in Münster wird vom Bund gesetzt, das Land liefert die finanziellen Mittel – dennoch scheint es trotz des akuten Wachstumsdruck in vielen Städten keine gemeinsame Strategie zu geben, das ist dringend erforderlich.“

„Die Kriterienkatalog für die Themen Grünordnung und Umwelt ist noch nicht ausgereift. Insbesondere fehlen die Aspekte des Klimaanpassungskonzeptes, die auf jeden Fall ergänzt werden müssen. Dabei muss auch das Klimaschutzgesetz berücksichtigt werden. Wir würden uns an der Ausarbeitung der Kriterien gerne beteiligen.“



Matthias Peck freut sich über die große Bereitschaft der Münsteranerinnen und Münsteraner, an der Zukunft der Stadt mitzuwirken. Ein Einblick in die verschiedenen Diskussionsgruppen hat gezeigt, wie engagiert und kreativ Sie die Belange der Stadt diskutieren – „Sie haben etwas zu sagen!“

Parallel steht die Stadt in einem engen Kontakt mit dem Bund, dem Land und der Region – erst wenige Wochen zuvor hat eine Veranstaltung der Münsterlandgemeinden mit Vertretern aus der Region stattgefunden, in der gemeinsam Fragen der Verkehrs- und Wohnbauentwicklung und gemeinsame Lösungsansätze diskutiert wurden.

Matthias Peck betont, dass der Diskussionsprozess noch nicht beendet sei: „Das heutige Bürgerforum ist ein Zwischenschritt in einem Prozess, in dem die Weichen für die langfristige Entwicklung ab 2025 gestellt werden. Allein dieser Zeithorizont zeigt, dass dies sicherlich nicht die letzte

Veranstaltung zu diesem Thema war. Verwaltung und Politik sind dankbar für Ihre Mitwirkung – wir haben uns intensive Gedanken gemacht, aber Ihre Beiträge als Betroffene sind hierbei besonders wichtig. Es geht darum, gemeinsam die Stadt weiterzuentwickeln! Wie soll Münster in 20 Jahren aussehen, damit die Stadt weiterhin ihren hohen Standard hat und die Menschen auch dann sagen – hier möchte ich leben und arbeiten?

In einem späteren Schritt wird es darum gehen, die konkreten Gebiete zu bestimmen, in denen Münster wachsen soll – wir hoffen, dann weiterhin gemeinsam den Blick auf die Chancen des Wachstums für die Gesamtstadt richten zu können und nicht in eine „Nicht - in - meinem - Vorgarten - Position“ zu verfallen, die uns nicht vorwärts bringt. Heute ist deutlich geworden: Wir müssen Einfluss nehmen, um eine zukunftsfähige Entwicklung zu ermöglichen.



Vielen Dank an Prof. Elke Pahl-Weber für die pointierte Moderation dieses kreativen Prozesses, die Kolleginnen und Kollegen der Stadtverwaltung, die mit viel Engagement diese Veranstaltung vorbereitet – und vor allem Sie alle, die sich die Zeit genommen haben, sich der Diskussion gestellt und ein Stück Verantwortung übernommen haben – von solchem Austausch lebt die Stadtgesellschaft, so entwickeln wir uns gemeinsam weiter.

Bitte bleiben Sie aufmerksam, bleiben Sie engagiert und mischen Sie sich weiter ein!“



Anhang

Abschrift der Karten aus der Gruppendifkussion

Gruppe 1: Einwohner-Entwicklung

- Wo wollen wir hin?
- Bund: zurückgehende Bevölkerung, Wachstum bremsen durch MS-Planung
- Langsameres Wachstum
- Einwohnerzuwachs als Ziel
- Bevölkerungsentwicklung: Frage des Lebensgeföhls
- Wachstum durch Studenten durch Doppeljahrgänge
- Verbleib Studenten
- Einfluss der Digitalisierung auf die Bevölkerungsentwicklung
- Gefährdung durch Schwarmverhalten
- Wie können wir die Leute halten?
- Welche Zahl an fehlenden Wohnungen?
- Kompakte, kleinere Wohnungen
- Anpassung von Wohnungsbelegung
- Unterstützung der inneren Entwicklung erforderlich
- Binnenprozesse stützen, Hemmnisse (Immissionen) verhindern
- Wie kann man Umstrukturierung/ Nachverdichtung attraktiv machen?
- Äußere Stadtteile für jüngere attraktiv machen

- Die prognostizierte EW-Entwicklung nicht einfach akzeptieren, sondern bremsend beeinflussen
- u.a. indem die Wohnfläche/ Person (einschließlich Auflockerungsbedarf) nicht weiter ansteigt
- weniger Wohnfläche/ EW
- Umzugsmanagement (besonders für Senioren) von großen in kleine Wohnungen
- alternative Wohnformen/ Genossenschaften (mehr Bewohner/ WE)
- vorbeugende Maßnahmen müssen ernsthaft betrieben werden
- Münster-Land-Stadt einbeziehen

Gruppe 2: Entwicklungs-Szenarien

- Szenario A: Wohnen in der Stadtregion
- Einbindung der Stadtregion im Kontext Digitalisierung/ Telearbeit
 - Stadtregion ergänzend, Hauptaufgabe in der Stadt Münster
 - Entwicklung in der Stadtregion im engen Kontext mit der Entwicklung der Münsteraner Stadtteile
 - Mehr Flächenverbrauch, mehr Verkehr
 - Szenario A nur bei Schienenanbindung
 - Frage der Infrastruktursicherung, z.B. im Umland, Erhalt der Infrastruktur im Umland
 - Modell „Münsterlandstadt“, Münsterland – Stadt Münster, Infrastruktur nicht ausgelastet, Lage an SPNV-Strecken, Ausgleich
 - M.E. fehlt das Ziel und der Wille im Umland dafür zu sorgen, dass dort die Infrastruktur erhalten bleibt, d.h. das Krankenhaus, die weiterführende Schule, Apotheke dort zu

- sichern, damit das Stadtgebiet Münster nicht überbevölkert wird
- Wohnen mit Verkehr denken!
- Zukunftsfähiges Modell, Industrie 4.0, Digitalisierung, Telearbeit beeinflussen die Entwicklung, Mengengerüst hinterfragen
- Interkommunales Wohngebiet

Szenario B:

- Fortführung des Zwiebschalenmodells
- Nicht langfristig
- B und D zusammendenken, Anknüpfungspunkt für weitere Entwicklung

Szenario C:

- Großflächige Stadteilerweiterung(en)
- Szenario C als Favorit im Kontext weiterer Szenarien (B)
- Doppelmodell Szenario B und C, langfristige Entwicklung, Wohl der Gesamtstadt plus Stärkung der Umlandgemeinden
- Häger und Stadteilerweiterung, es bedarf der Bereitschaft
- Häger braucht eine Kläranlage wenn dort neu gebaut wird. Das Meer ist vermüllt und überfischt. Die Uni hat eine Kläranlage mit Fischzucht und Gemüseanbau erarbeitet.
- Im Ruhegebiet und anderen Bundesländern gibt es kleine Autoabfahrten (kein Kleeblatt), bitte auch in Sprakel.
- Sprakel und Gelmer: Fragestellung der Sicherstellung der Infrastruktur – Zukunftsfähigkeit, neue Wohnbevölkerung anbringen

Szenario D: Neuer Stadtteil

- Demografische Monostruktur mit allen Problemen
- Unflexibel
- Verkehrswachstum
- Qualität eines neuen Stadtteils – sichert den Zuzug?
- Zeitfenster des FNPs
- Neuen Stadtteil bauen: Höhe wie Metropolis, fortschrittlichste Technologien, Avantgarde-Architektur – dann will jeder dort wohnen, für Studierende, die eh neu in der Stadt sind und den noch nicht bestehenden Stadtteil-Charakter nicht vermissen

Allgemeines/ Sonstiges

- Mischung aus allen Szenarien
- ein neuer Stadtteil halb auf Münster-Gebiet (Stadtrand), halb auf Gebiet des angrenzenden Kreises
- Sicherstellung der Infrastruktur und Wohnen
- Pro Nachverdichtung z.B. über Dachgeschossausbau (Restriktionen durch Parkplätze)
- Dachausbauen besser nutzen und Bauvorschriften entkrampfen
- In Süd-frankreich wurde die Markthalle mit zwei Parkdecks aufgestockt. Die Fassade war ein Staudenbeet.
- Keine Innenentwicklung mehr wegen Notwendigkeit der Klimaanpassung
- Plädoyer für die Nähe von Arbeiten und Wohnen
- Auftrag an die Verwaltung: eine Vision/ Konzept der „wachsenden Stadt“ entwickeln vor dem Hintergrund der Postwachstumsökonomie



- Münsters Stadtgebiet lässt sich nicht vergrößern! Naherholungsbereiche im jetzigen Umfang sind das Kleinod der Stadt. Bitte tun Sie alles, dass dies so bleibt. Die Kleinode sind gesetzlich geschützt. Alle Planung und alle Entscheidungen der Politiker müssen sich an Recht und Gesetzen ausrichten, andernfalls sind Wirrwarr und (unlesbar) m.E. nicht auszuschließen.
- Wohnflächenverbrauch und –bedarf in Frage stellen
- Ob wirklich eine so große Steigerung der Nachfrage/ des Wachstums zu akzeptieren ist, sollte kritisch hinterfragt werden, möglicherweise auch durch eine steigende Wohnfläche pro Person und durch Zuzug aus dem Ruhrgebiet und dem Umland
- Flächenkonkurrenzen, Zielkonflikte, Nutzungskonkurrenzen
- Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum
- Die Stadt Münster hat eine Touristenattraktion, wenn sie die Berta-von-Krupp-Siedlung in Essen kopiert und da eine Genossenschaft, die 25 bis 30 Jahre die gleiche Miete verlangt, bevorzugt. Die Saga in Hamburg benutzt erfolgreiche Architektur öfter.
- Bürgerbeteiligung bei allen Szenarien, alle Szenarien liefern auch Konflikte
- Wichtig: Annahme von Veränderung durch Bürgerbeteiligung

Gruppe 3: Bauland-Entwicklung

Städtische Rolle

- Stärkere städtische Regie – Ankauf, Preisigkeit, mit Partnern
- Ankaufvertrag BlmA: Stadt kündigen, städtische Regie
- Baulandvergabe: Baugruppen und Genossenschaften fördern
- Vorausschauende, langfristige städtische Bodenbevorratung
- Schnellere Entwicklung von Baugebieten

Verteilung des Bedarfs

- Keine Kompensationen auf landwirtschaftlichen Flächen
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Baugebiete dürfen keinen weiteren Flächenverbrauch erfordern
- 750 WE im Innenbereich zu wenig – Schwerpunkt Innen
- Kein Schwerpunkt in der Außenbereichsentwicklung
- Kein Wohnraumproblem sondern Wohnungsproblem
- 750/ 500 Wohnungen im Außenbereich (mit entsprechendem Flächenverbrauch) sind unrealistisch
- Flächenverbrauch ist einzudämmen, Innenentwicklung vorrangig
- Grünland erhalten, Entwicklung im Auge behalten
- Nachverdichtung planen, um Grünverbindungen und wertvolle Strukturen zu erhalten

Beteiligung und Qualität

- Hohe Dichte – hohe städtebauliche Qualität
- Art der Kompensation: Bewerten von Haus- und Dachbegrünungsmaßnahmen
- Frühzeitige Bürgerbeteiligung vor Planungen
- Frühzeitige Einbindung der Bürger vor förmlichen Verfahren
- Bei Außenbereichsplanungen müssen die Flächeneigentümer (besondere Betroffenheit) mehr und früher beteiligt werden
- Durchgehende und zwingende Beteiligung der Landwirtschaft und am gesamten Prozess auch im nicht öffentlichen Teil
- Wettbewerbe
- Wettbewerbe für neue Wohngebiete nicht nur für geladene Architekten
- Mitreden bei den Rahmenbedingungen für Wettbewerbe
- Unseriöse Veranstaltung, weichenstellende Empfehlungen in 20 Minuten
- Für die Planungen von Baugebieten ist es von größter Bedeutung, dass durch Recht und Gesetze Gesichertes erhaltend berücksichtigt wird. Die Verwaltung hat die Pflicht die Politiker und den Bürger nachdrücklich davon in Kenntnis zu setzen.

Beachtung von Kriterien

- Abrundungssatzung – Lage von neuen Gebieten
- Ausgleichsflächen an Gewässern
- Außenbereich Gelmer soweit entwickeln, dass die Nahversorgung (alter Leute) gesichert ist
- Kriterienkatalog basierend auf Klimaentwicklungskonzept unbedingt berücksichtigen

- Baugebiete sollen Grünzüge (Wegeverbindung durch Gehölze z.B. Vernetzung durch Grünstrukturen) immer einplanen
- Kein Bauen in der Nähe von überschwemmungsgefährdeten Bereichen

Sonstiges

- Bauland, das in selbständigen Gemeinden um Münster zurzeit besteht, darf nicht dadurch obsolet werden, weil dort die Infrastruktur entzogen wird – Schließung des Krankenhauses, Schule usw., weil sonst der Zuzug nach Münster weder planbar noch lösbar sein wird

Gruppe 4: Siedlungsdichten

- Dichte muss locker gestaltet werden: abwechslungsreich, durchbrochen, mit grünen Flecken, keine Blöcke
- Nicht zu viel Nachverdichtung – Straßenbelastung, Versorgung
- Innenstadt nicht zu dicht, Außen auch Mischung
- Nicht nur in Kinderhaus, Berg Fidel etc. hohen Prozentsatz von Mefas, sondern auch in Angelmodde, an der Mondstraße ect. (dazwischen Luft zum Atmen)
- „richtige“ Dichte ist lageabhängig
- hohe Dichte für Investoren – kein Grün
- Siedlungsdichte darf Durchgrünung der Quartiere nicht verhindern, große Bäume müssen noch passen
- Verdichtung und Aufwertung Grün und Stadtraum



- Nacherdichtung muss geplant werden, um grüne Vernetzungen (über Privatgärten) zu erhalten (Mikroklima, Artenschutz, Regenrückhaltung...)
- Die Mischung ist entscheidend
- Gutes Beispiel Freiburg, Durchmischung Grün, Plätze
- Weißenburgsiedlung Wohnen ohne Auto
- Gutes Beispiel Wohnen ohne Auto
- Hohe Häuser benötigen Aufzüge
- Statt höherer Häuser bestehende Dachgeschosse ausbauen
- Mögliche Vorbilder für flächensparendes Bauen: Zürich Kalkbreite, Konstanz Pilotprojekt (wird Modell für Stadtentwicklung in Konstanz)
- Gemeinschaftliche Frei-/ Grünflächen, Versorgungseinrichtungen u.a.
- Innerhalb von Mehrfamilien-Bebauung gemeinschaftlich nutzbare Zusatzräume, um individuellen qm-Bedarf zu reduzieren
- Wohn- und Stadtbau: bei Single-Wohnungen max. 45 qm, nicht nur für Hartz-IVler, um Ausweitung der persönlichen qm-Zahl Einhalt zu gebieten
- Endlich „Jung kauft alt“-Programm in Münster z.B: in Sentrup, Roxel etc.
- Rochade: ältere, ärmerer Menschen wegen zu erwartender Hitzebelastung in die „luftigen“ Außenbezirke (zumindest ermöglichen im Tauschprogramm)
- Einfamilien- und Reihenhausbebauung für Familien
- Gute Mischung Efa und Mefa
- Maximal ¼ der Einfamilienhäuser statt der angedachten 2/3, Rest Mehrfamilienhäuser – Fläche ist endlich

- Hohe Dichte in Verbindung mit Funktionsmischung gut verträglich
- Höhere Dichte eher durch mehr Geschosse als durch hohen Anteil überbaubarer Fläche
- In den Randbereichen auch in die Höhe gehen
- Münster kann in bestimmten Bereichen auch Höhe vertragen
- Aktive Erdgeschossnutzung
- Nicht nur Fläche, sondern auch städtischen Haushalt schonen: „doppelte Dichte, halbe Kosten“ (Tiefbau)
- Keine Nachverdichtung mehr in Mauritz und Geist wegen Belastung durch Hitzestress bei hohen Temperaturen (Klimaanpassungskonzept)
- Schulstraße/ Gasselstiege zu dicht, zu wenig Abstand
- Korrektur alter Baufenster
- Bürgerbeteiligung, Konfliktbewältigung, Instrumentarium
- warum nicht EW/ ha?

Gruppe 5: Kriterienkatalog Grünordnung & Umwelt

- Flächenverbrauch so gering wie möglich, Ausgleich und Ersatz nicht auf landwirtschaftlicher Fläche
- Kriterienkatalog soll sich nach dem Klimaschutzkonzept richten – warum alles neu erfinden?
- Kriterien Grünordnung Umweltschutz usw. sind von höchster Bedeutung und müssen erhalten werden, wie Gesetze es vorgeben und nicht wie die Politiker es ohne Ausrich-

- tung an Recht und Gesetzen es für richtig halten
- Grünsystem/ Grünzüge auch bedeutsam im Zusammenhang mit Klimaanpassungskonzept
- Unbedingt alle 8 Grünachsen erhalten, möglichst auch die 3 Grünzüge wenig tangieren
- Grünordnung unbedingt erhalten oder besser: ausweiten, Grüne Ringe nicht weiter durchbrechen
- Grünordnung und Naherholung und Frischluft sollte bei der Baulandgewinnung hoch beachtet werden. Wie steht das Grünflächenamt und Naturschutz zu der Industrie der Windkraftanlagen?
- Die Stadt sollte auch in Zukunft ihrem hohen Anspruch in Bezug auf die Grünordnung gerecht werden; gerade mit Blick auf die Qualität des Stadtbildes und die Relevanz der Städte in Sachen Klimaschutz und -wandel
- genügend Abstände zu den Gewässern halten
- Klimaanpassungskonzept beachten
- Münsters Zukunft vorbehaltlich Klimaanpassungskonzept – entscheidend abschließend über Zulässigkeit von Maßnahmen – Zukunftsfestigkeit sichern
- Sind die Tabukriterien schon vor dem Hintergrund des Klimaanpassungskonzeptes entwickelt worden? Ggf. dem entsprechend überarbeiten
- Synchronisierung der Ergebnisse von Planungswerkstatt – GNK (Globale Nachhaltige Kommune)

- Absoluter Arten- und Bodenschutz: keine Bautätigkeit dort, wo Kiebitz, Laubfrosch etc. schon Zuhause sind (s. Umweltdaten)
- Keine Bäume wie Gingko sondern Sorten für Tiere (Linden etc.)
- kleine Grüninseln erhalten – keine Nachverdichtung zur Betonwüste
- Bei Neuplanung im Innenstadtgebiet Funktion grüner Innenhöfe berücksichtigen
- Freiflächen erhalten und ökologisch umbauen z.B. entsiegeln
- Keine Baumfällungen zur „Optimierung“ von Stadtplanungsvorhaben: ab gewissen Baumkronen-Durchmessern Bestandschutz wegen Schatten-Mikroklima in den Stadtteilen/ zu erwartender Hitzestress (Klimaanpassungskonzept) Bsp. Coesfelder Kreuz, von Steuben-Str.
- Neue Definition von Schutzwürdigkeit von Straßenbegleitgrün: nicht nur optisch schön, sondern künftig wegen Minderung von Sonneneinfall wichtig
- Vorhandene Grünflächen auch in den Stadtteilen schützen / erhalten, Bsp. Nienberge-Vögedingplatz
- Waldbestand ausweiten (Cos-Senke)
- Naturschutz, Stichwort „Kiebitz“
- Neben der Grünordnung soll ein grünes Wegenetz bei Neubaugebieten eingeplant werden
- Grün-, Frei- und Sportflächen besser „zusammendenken“ und nicht gegeneinander ausspielen
- Keine Spielplätze überbauen
- Keine zusätzliche Verdichtung durch Bebauung von Spielplätze/ Schulhöfen sonstige Freiflächen im Innenstadtbereich



- Stadtteile durch Infrastruktur stärken, Stadtteile zusammenführen
- Lässt sich aus ökologischer Sicht eine Rangfolge der unterschiedlichen Stadtentwicklungsmodelle formulieren?
- Als Ausgleich für Flächenverbrauch nicht nur die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahmen durchführen, sondern echte ökologische Verbesserungen auf allen Freiflächen erzielen (privat, städtisch, Landwirtschaft)
- Hoher Druck auf die freie Fläche und Landwirtschaft: bei Kompensation keine Fläche der Nutzung entziehen: PIK Maßnahmen (produktionsintegrierte Kompensation)
- Ausgleichsmaßnahmen außerhalb der Ackerflächen stattdessen an Flüssen, Kanälen, Seen
- Wo findet sich in ihrem Kriterienkatalog die Landwirtschaft?
- Landwirtschaft – starke Gestalter und Akteur im Außenbereich: Agrarstruktur einbringen, Landwirtschaft an den weiteren Planungen beteiligen
- Kriterien Bauland – Immissionsrecht Windkraft - Beliebigkeit? Politische Entscheidungen nach politischen Zwängen
- Gelmer Haskenau – Windkraftanlage wird Zugang verhindern
- Keine Windräder neben Wohngebieten
- Wieso wird ein Windrad im Landschaftsschutzgebiet/ Bodendenkmalbereich genehmigt? Beeinträchtigung der Bebauung und möglicher Baulandflächen – Stadtentwicklung?
- In Bezug auf Lärm und Naherholung: Wie kann ein solcher Flächennutzungsplan erstellt werden, welcher Windkraftanlagen in

- solchen Größen wie in Gelmer erlaubt? Kriterien sind nicht nachvollziehbar
- Wie sollen flächendeckende Landschaftsschutzgebiete (rechtliche Verbote) Bauland ermöglichen?
- Kleinräume Entwicklungsmöglichkeiten versus übergeordneten Zwängen
- Alle Flächen, die nicht absolut tabu sind, sollten in die zukünftige Planung aufgenommen werden
- Gewerbegebiete auslagern – Freiflächen für Wohnbebauung

Gruppe 6: Kriterienkatalog Infrastruktur: Verkehr

- Mobilitätsmix
- Alternativen zum Auto müssen her
- Autofreies Wohnen
- An Stelle B51/ Warendorfer Straße auszubauen die Schiene leistungsfähiger machen
- Die Zeitachse und Nachfragepotenziale bedingt die Abhängigkeit zwischen ÖPNV – Erschließung und Wohnbauflächenmodell
- Bauflächenplanung entlang (neuer) Bahnhofpunkte
- Förderung der Nachverdichtung
- Zu wenig Schienenhaltepunkte – zusätzliche erforderlich
- Umsetzung neuer Bahnhofpunkte an bestehenden Strecken
- Attraktive Bahnhöfe, Neubaugebiete an Bahnhöfen
- Doppelgleisige Bahnstrecke
- S-Bahn-Takt 10 Minuten
- P+R ausbauen und Umstiege ermöglichen

- Ist die Schiene die Antwort für morgen?
- ÖPNV (Straße) Grundtakt 10 min von 6 bis 22 Uhr
- Busspuren zu Lasten des Individualverkehrs
- Attraktivierung des ÖPNVs: Infrastruktur/ Busspur, dichter Takt
- Bürgerbus, der ehrenamtlich organisiert wird
- Innerhalb der Wohngebiete: Vorrang für Fuß und Rad: innerörtlich bis 15 km
- Radschnellwege mit Vorrang gegen Pkw, kreuzungsfrei/ -arm
- Ausgleichsflächen unter landwirtschaftlicher Nutzung ermöglichen
- Doppelstöckige Straßen
- Jede Ampel, die abgebaut wird, spart Geld, stattdessen Kreisverkehre
- Es gibt in Senden und Holland usw. Siedlungen ohne Bordsteine, Baumscheibenbepflanzung, Parkplätze und nur gepflasterte Kreisverkehre
- niveaufreier Ausbau in den Wohngebieten
- Carsharing fördern
- Kann autonomes Fahren mit die Lösung sein? Bis wann?

Gruppe 7: Infrastruktur - Wohnungsnahe Grundversorgung

- Eigentümerstruktur in der City fördert notgedrungen die Filialisierung und Uniformität
- Schaufensterlagen statt Parkplatz-Wüste
- Beispiel Hafencenter – soll Politik stärker oder anders steuern?
- Soziale Funktion der Ortsmitte ist identitätsstiftend, nicht nur Einzelhandel

- Ortskernheimeligkeit contra Einzelhandelsangebot
- Infrastruktur-Durchmischung ist wichtig und bedeutet Qualität
- Attraktive Mischung von Handel ist besser als Einzelhandel-Monostrukturen
- Ist Online-Handel die Zukunft?
- Investoren nutzen den rechtlichen Rahmen aus. Städtische Leitbilder müssen dem entgegengesetzt werden.
- Negativ: Uniformität der Innenstädte contra Lebendigkeit und Mischung
- Sollte Wohn- und Stadtbau städtische Nahversorgungsstrukturen auch schaffen?
- Dezentralität vermindert Verkehr
- Wie können kleine Ortsteile versorgt werden? z.B. Gelmer
- Infrastrukturrückgang aus den kleinen Stadtteilen (z.B. Angermünde, Waldsiedlung). Wie kann ich gegensteuern?
- Beispiel REWE City-Märkte könnte die Grundlage für kleinere Zentren sein
- Attraktive Mindestgröße im Widerspruch zum notwendigen Einzugsbereich
- Potenzieller Investor muss zugleich für Nachfrager sorgen (Einzelhandel und Wohnen durch Investoren)
- Investoren müssen stärker gesteuert werden, wer Standorte will, muss kleinere Einheiten schaffen
- Versorgung im Quartier – Altern im eigenen Quartier
- Altengerechte Versorgung und Entfernungen „Rollator statt Auto“
- Modell Misch-Bautyp für die Ortskerne
- Intakte Nahverkehrsanbindung der Stadtzentren ist wichtige Voraussetzung zur MIV-Verkehrs-Vermeidung



Vorbereitung und Durchführung des Bürgerforums am 1. März 2017



Bürgerinnen und Bürger der Stadt Münster

Stadt Münster

Markus Lewe	Oberbürgermeister Stadt Münster
Robin Denstorff	Beigeordneter, Stadtbaurat
Matthias Peck	Beigeordneter für Wohnungsversorgung, Immobilien und Nachhaltigkeit
Siegfried Thielen	Dezernent für Planungs- und Baukoordination
Mattias Bartmann	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Gerd Franke	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Franziska Göpfert	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Annemarie Harjans	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Prof. Dr. Thomas Hauff	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Reinhard Hopp	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Dr. Helga Kreft-Kettermann	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Dietmar König	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Jörg Krause	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Tobias Krause-Kämereit	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Michael Milde	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Christa Ruten	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Christian Schowe	Leitung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Reimer Stoldt	Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit

Moderation und Dokumentation

Prof. Elke Pahl-Weber	TU Berlin
Nicoletta Rehsöft	Stadt+Bild, Albstadt

