

Hearing

zum geplanten

Hansa-BusinessPark

in Münster-Amelsbüren



Ergebnisdokumentation

des Hearings vom 19. Juni 2007
in der Stadthalle Münster Hilstrup

Hearing

zum geplanten

Hansa-BusinessPark

in Münster-Amelsbüren

Ergebnisdokumentation

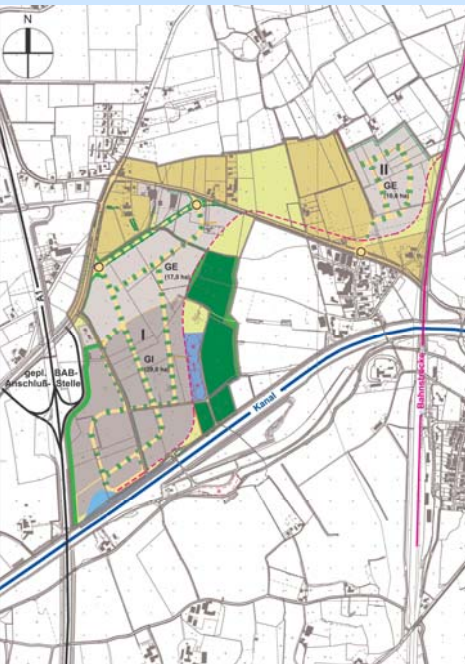
des Hearings vom 19. Juni 2007 in der Stadthalle
Münster Hilstrup

Der Rat der Stadt Münster hat am 21.02.2007 die Aufstellung eines Bebauungsplans zum geplanten Industrie- und Gewerbegebiet „Hansa-BusinessPark“ in Amelsbüren beschlossen.

Diskussionen der Vergangenheit haben gezeigt, dass diese Planung viele Befürworter hat, aber nicht von allen begrüßt wird. Daher wurde gleichzeitig mit dem Aufstellungsbeschluss durch den Rat der Stadt Münster die Durchführung eines öffentlichen Hearings beschlossen. Das Hearing erfüllte die formelle Funktion der frühzeitigen Beteiligung nach § 3 (1) Baugesetzbuch.

An dem etwa dreistündigen Hearing haben etwa 80 Bürgerinnen und Bürger teilgenommen.

Die vorliegende Dokumentation wurde von der Moderation des Hearings (**iku** GmbH aus Dortmund) im Auftrag der Wirtschaftsförderung Münster GmbH erstellt.



iku GmbH
Olpe 39
44135 Dortmund
www.iku-gmbh.de

Zentrale Ergebnisse des Hearings

Bezirksvorsteher Dr. Tölle eröffnete das Hearing.

In seiner Begrüßung bat er die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, während der Veranstaltung aktiv ihre Bedenken, Anliegen und Argumente vorzubringen, damit diese im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt werden können.

Zum Einstieg in das Hearing gab es einen Einführungsvortrag der Stadt zur Erläuterung des Bebauungsplavorentwurfs und anschließende Impulsstatements aus verschiedenen Akteursperspektiven zu Chancen, Risiken und Bedarf der Planung. Wesentliche Inhalte des Vortrags und der Statements sind im Nachgang wiedergegeben.

In der Diskussion im Plenum wurde die Frage des Bedarfs für die Planung zwar angesprochen, stand aber nicht im Fokus. Wenn der Hansa-BusinessPark realisiert werde, dann mit wenig negativen Einflüssen auf die Anwohner und die umliegenden Gewerbetreibenden, so der Tenor der Diskutanten.

Intensiv wurde die Verkehrsführung mit der Verlegung der Wiedastraße und den geplanten Verkehrskreiseln diskutiert. Hier wurden verschiedene Kritikpunkte und Anregungen angesprochen, die bei den weiteren Planungen beachtet werden sollten.

Neben der Verkehrsführung lag ein Fokus auf befürchteten Belastungen durch die gewerblich / industriellen Nutzungen und den zunehmenden Verkehr. Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich hier neben Minderungsmaßnahmen weitere Informationen und eine Einbeziehung im weiteren Planungsprozess.

Es wurden auch positive Meinungen zum geplanten Hansa-BusinessPark geäußert. Die Planung stelle eine Entwicklungschance für Münster, den Stadtteil Amelsbüren und die in der Ge-



**Zentrale Forderung:
Minimierung der
negativen Einflüsse**

gend ansässigen Betriebe dar. So bestehe mit der Realisierung die Chance, Amelsbüren von Schwerlastverkehr zu befreien und neu zu beleben.

Erläuterung des Bebauungsplanvorentwurfs

Ulrich Winter (Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung)

Rückblick

Die Vorarbeiten für den Hansa-BusinessPark reichen bis Anfang der 1990er Jahre zurück. 1993 beschloss der Stadtrat eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme für das Industrie- und Gewerbegebiet Amelsbüren. Obwohl dieser Beschluss zwei Jahre später zunächst aufgehoben wurde, wurden die Voruntersuchungen zum Projekt seitdem fortgesetzt.

Die erforderlichen planerischen Schritte für das Industrie- und Gewerbegebiet Amelsbüren sind 1999 eingeleitet worden. Der neue Flächennutzungsplan 2010, in den die Planungen integriert sind, ist 2004 genehmigt worden. Bis in die jüngste Zeit konnte die Stadt erforderliche Grundstücke für das Vorhaben erwerben.

Grundlegende Voraussetzung für den Hansa-BusinessPark ist ein neuer Autobahnanschluss an der A1. Diesem hat das Bundesverkehrsministerium 2006 zugestimmt. Daraufhin fasste der Rat im Februar 2007 einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan.

„Der neue Autobahnanschluss ist Voraussetzung für den Hansa-BusinessPark.“



Eckpunkte

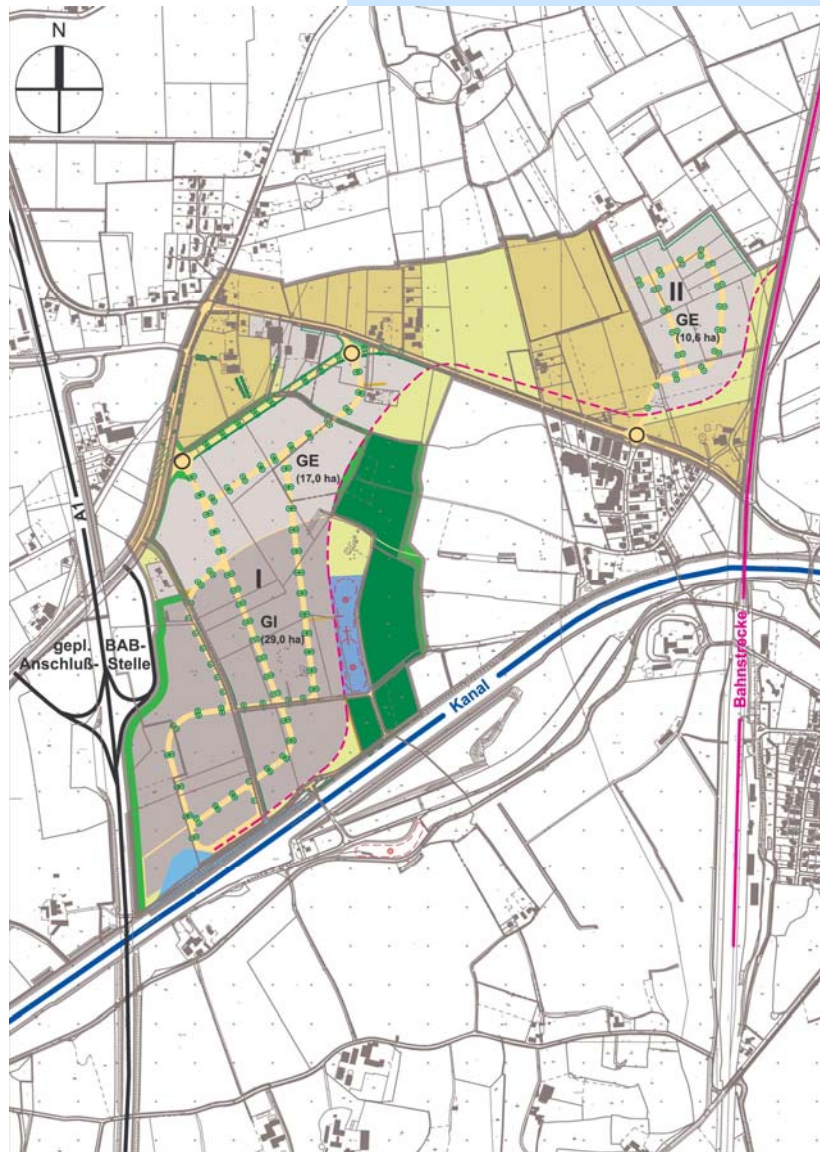
Der Hansa-BusinessPark wird verkehrlich durch seine Lage an der A1, an der Eisenbahnstrecke und am Dortmund-Ems-Kanal definiert. Das Gebiet soll durch den Kappenberger Damm und die Wiedastraße erschlossen werden. Die Wiedastraße, die nach Süden verlegt werden soll, wird durch zwei Kreisverkehre an das städtische Verkehrsnetz angeschlossen.

Die Kapazität des Hansa-BusinessParks für gewerbliche und industrielle Nutzung soll 56,6 ha betragen, davon 29 ha GI-Flächen (Industriell/gewerbliche Nutzung) und 27,6 ha GE-Flächen (Gewerbliche Nutzung). Erschlossen werden soll das Gebiet in drei Bauabschnitten.

Die Gliederung der zulässigen Nutzung auf dem Gelände wird nach Abstandsklassen erfolgen. In Abhängigkeit von der Nähe zu Wohngebieten und Streusiedlungen werden die Nutzungen innerhalb des Gebiets hinsichtlich des Emissionsverhaltens der Betriebe gegliedert werden. Eine Ansiedlung von Einzelhandel im Hansa-BusinessPark ist nicht vorgesehen.

Für die Vermarktung sind flexibel teilbare Grundstücke in unterschiedlichen Größen wichtig, deswegen ist das innere Netz weitmaschig geplant. Außerdem sind großzügig überbaubare Flächen geplant, um die Stellung der Baukörper variabel halten zu können.

Es ist vorgesehen, die maximale Gebäudehöhe in den GE-Gebieten auf 10m zu beschränken. In den industriellen Bauflächen sind allerdings auch Logistikbetriebe zu erwarten, deswegen wird das Maß der Nutzung in



diesem Bereich, der weiter von bewohnten Gebieten entfernt ist, großzügiger geregelt werden.

Der Hansa-BusinessPark ist neben der Straßenanbindung perspektivisch an den Dortmund-Ems-Kanal und das Schienennetz über einen Gleisanschluss anbindbar.



Zahlen und Daten

Da die internen Ausgleichsflächen (15,8ha) nicht ausreichen, werden im Stadtgebiet von Münster 15,5ha externe Ausgleichsflächen dazugestellt. So wird für jeden Quadratmeter versiegelte Fläche ca. ein halber Quadratmeter Ausgleichsfläche bereitgestellt.

Es wird geschätzt, dass die innere Erschließung (Straßen- und Kanalbau) die Stadt voraussichtlich 18,7 Millionen Euro kosten wird. Auf weitere 1,5 Millionen Euro wird die Herstellung von Ausgleichsmaßnahmen geschätzt. Die Schätzungen für das Beschäftigtenpotential belaufen sich auf 3.200 Arbeitsplätze.

Flächenbilanz

Plangebiet gesamt	137,10 ha	100%
davon Fläche für die Landwirtschaft	28,40 ha	20,70%
davon Wald	10,20 ha	7,40%
davon Ausgleichsflächen	15,80 ha	11,50%
davon bestehendes Gewerbegebiet	2,40 ha	1,70%
davon bestehende Straßenflächen	5,50 ha	4,00%
Bruttobauflächen	74,8 ha	100%
davon Straßenverkehrsflächen	9,10 ha	12,20%
davon private Verkehrsflächen (GFL)	0,20 ha	0,30%
davon Flächen für Versorgung (RRB)	2,3 ha	3,10%
davon Wasserfläche (Hafen)	2,2 ha	3,00%
Nettobauflächen	56,6 ha	100%
davon Gewerbeflächen	27,6 ha	49,00%
davon Industrieflächen	29,00 ha	51,20%
davon Abschnitt I	46,0 ha	81,30%
davon Abschnitt II	10,6 ha	19,00%



Impulsstatements

Bedarf und Chancen

Herr Dr. Thomas Robbers, Wirtschaftsförderung Münster GmbH

*Herr Dr. Robbers argumentiert aus der Perspektive der
Wirtschaftsförderung.*

Die Stadt Münster hat insbesondere einen Bedarf an Flächen für Unternehmen mit industrieller Ausrichtung und großem Flächenbedarf.

Für Unternehmen ist bei der Produktsuche vor allem ein quantitativ (Flächengröße) und qualitativ (z.B. Autobahnanschluss) ausreichendes Angebot wichtig.

Die Stadt sollte daher ein differenziertes Gewerbeflächenangebot bereithalten und frühzeitig entwickeln. Mit einem solchen Angebot soll die Zukunftsfähigkeit von Münster als Wirtschaftsstandort gesichert werden. Dabei geht es neben der Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, auch im nachgelagerten Dienstleistungssektor, außerdem um die Schaffung von Wachstumsimpulsen, die Steuereinnahmen generieren und mehr Geld in die Stadtkasse bringen.

Momentan verfügt Münster über eine „Manövrierreserve“ von insgesamt etwa 80 ha Flächenangebot. Von dieser an sich großen Fläche werden allerdings Jahr für Jahr 10 ha verbraucht. Der Hansa-BusinessPark mit ca. 57 ha zusätzlichen Industrie- und Gewerbeflächen leistet darum einen zentralen Beitrag zur Angebotserweiterung.

Eine 2005 von der Firma Atisreal durchgeführte Markt- und Zielgruppenanalyse hat ergeben, dass in Münster gute Chancen zur Gewinnung zusätzlicher Unternehmen in den Bereichen Logistik, Großhandel und bei Handwerks- und Industriebetrieben bestehen.

Atisreal erwartet dabei nicht nur lokale, sondern auch regionale Ansiedlungseffekte. Die Analyse bestätigt außerdem, dass das Projektgebiet vor allem durch den Autobahnanschluss optimale Standortvoraussetzungen bietet.

**„Ein differenziertes
Gewerbeflächenan-
gebot sichert die Zu-
kunftsfähigkeit als
Wirtschaftsstandort.“**

Die Entwicklungsziele sind für die Wirtschaftsförderung in Münster sehr klar: Wir benötigen Raum, und somit den Hansa-BusinessPark für die Standortsicherung, um die Expansion Münsteraner Firmen und Neuansiedlungen möglich zu machen.

Bedeutung für die Stadtentwicklung

Herr Christian Schowe, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

Herr Schowe geht in seinem Statement auf die gesamtstädtische Bedeutung des Hansa-BusinessPark ein.

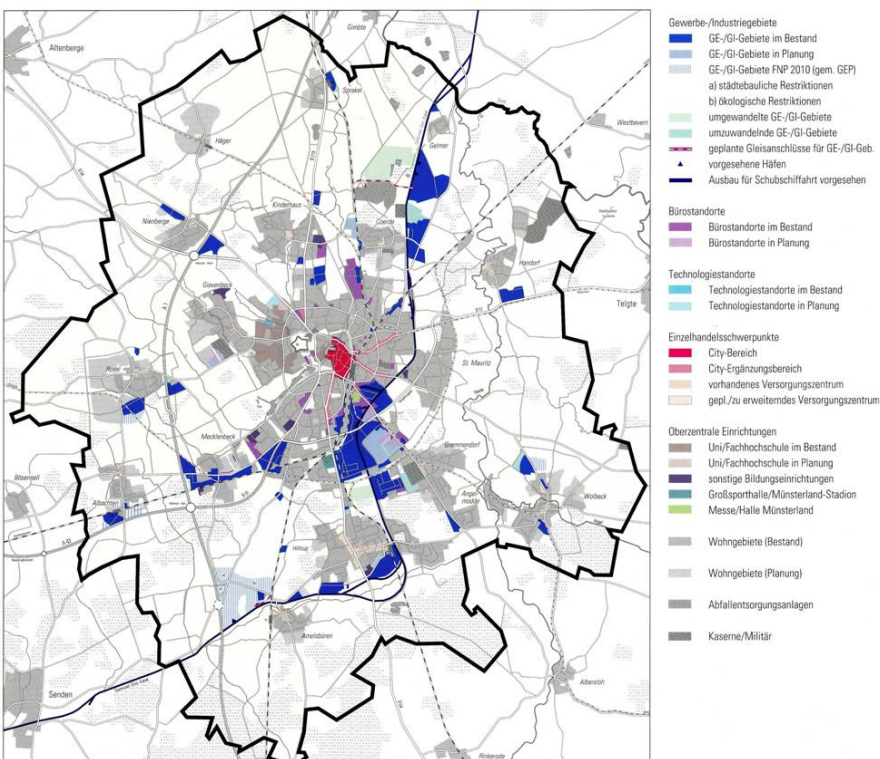
1993 wurde ein Fehlbedarf von mehr als 200 ha Industrie- und Gewerbefläche in Münster festgestellt. Bis heute sind insbesondere Standorte von zentraler Bedeutung mit deutlich überregionaler Ausstrahlung nur sehr wenig vorhanden. Industrie ist für die Stadtentwicklung aber wichtig. Münster ist zwar vorrangig eine Dienstleistungsstadt, aber die Dienstleistung lebt von der Produktion. 1997 wurde daher die Verwaltung beauftragt, die vorbereitende Planung zur Konkretisierung der Räume für Gewerbe und Industrie durchzuführen.

Der Standort in Amelsbüren hat seine besondere Entwicklungschance in der hohen Verkehrsgunst. Neben dem Autobahnanschluss ist auch der Dortmund - Ems - Kanal (Ausbau und Hafen) eine Chance, die als Option in Bezug auf die möglichen Unternehmen zu späterer Zeit realisiert werden kann.

Ähnliche Standortfaktoren wie in Amelsbüren, vor allem in Bezug auf die Verkehrsanbindung, sind in Münster nicht vorhanden.



Das Raumfunktionale Konzept
Arbeiten 2010

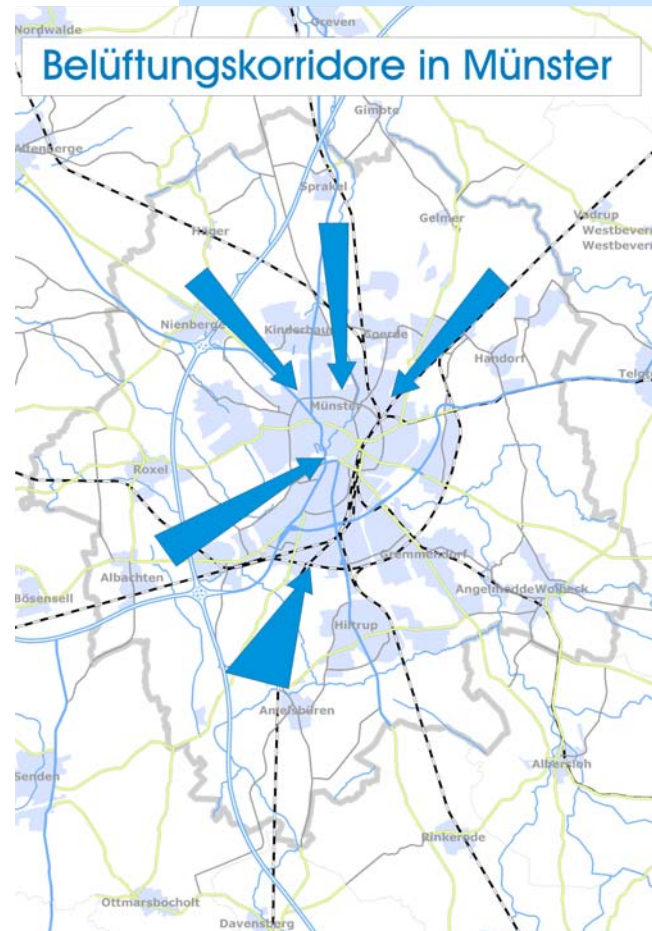


Dunkelblaue Flächen: Industrie- und Gewerbegebiete

Von zentraler Bedeutung ist die Anbindung des Standorts Richtung Süden (Ruhrgebiet). Deswegen ist dieser besser geeignet als ein möglicher, Richtung Norden orientierter Alternativstandort.

Im Jahr 2000 sind die Belüftungskorridore von Münster analysiert worden. Dabei wurde untersucht, welche Luftströme für die Frischluftversorgung in der Stadt wichtig sind. Die Analyse hat sich auch damit beschäftigt, ob eine nachhaltige Beeinträchtigung der Belüftungsfunktion durch den Hansa-BusinessPark eintritt. Die Untersuchungen zeigen, dass die Planungen zwar in den Belüftungskorridor hinein ragen, allerdings nur gering. Der Korridor wird nach gutachterlicher Meinung in seiner Funktion durch das neue Gebiet nicht beeinträchtigt.

Weitere Untersuchungen über mögliche Einflüsse auf Boden, Wasser, Luft, Verkehrsbelastung etc. sind momentan in Arbeit. Die Ergebnisse sind bedeutsam für die Weiterentwicklung des vorliegenden Entwurfs.



Risiken für die Stadtentwicklung, Bedarf?

**Herr Dr. Thomas Hövelmann,
Naturschutzbund/Umweltforum Münster**

Herr Dr. Hövelmann vertritt in seinem ersten Statement die Position des Umweltforums Münster.

Das Umweltforum Münster positioniert sich mit verschiedenen Argumenten gegen den Hansa-BusinessPark.

In vergleichbaren, verkehrlich gut angebundenen Gebieten in Münster, wie den Gebieten Hessenweg und Loddenheide, sieht man Leerstand. Auch im Hinblick auf die Flächen der umliegenden Kommunen, dort gibt es ähnliche Probleme mit Leerständen, wird kein Bedarf gesehen. Und wenn die Orientierung Richtung Süden so wichtig ist: Auch im Ruhrgebiet gibt es riesige alte Industrieflächen, die brachliegen. Es ist nicht sinnvoll, in Amelsbüren noch mehr Flächen zu zerstören und zu zersiedeln, wenn es 50 km weiter ausreichend Flächen gibt.

Die hohen Gewerbeflächenpreise, die anvisiert werden, sind ein weiteres Hindernis: Es wird schwierig sein, die Flächen im Vergleich zur Konkurrenz zu vermarkten.

Münster würde mit dem neuen Gebiet zu einer Stadt der langen Wege. Wenn einmal wie geplant 3.200 Arbeitsplätze entstehen sollten, dann müssten die Angestellten lange Wege zur Anfahrt in Kauf nehmen. Dies würde viel zusätzlichen Autoverkehr bedeuten, denn in Fahrradentfernung gibt es kaum Wohnraum und ein ÖPNV-Anschluss ist unrealistisch.

Daraus folgt: Mehr Schadstoffe und mehr Klimaschädigung. Und diese Implikationen stehen im Widerspruch zum Leitbild der Stadt Münster, die sich zurecht modern und zukunftsorientiert gibt und Wert legt auf kurze Wege.

Der Flächenfraß insgesamt muss gestoppt werden - das ist ein Ziel der Bundes- und Landesregierung. Der



**1. Hypothese:
Kein Bedarf!**

**2. Hypothese:
Stadt der kurzen Wege
wird konterkariert**

**3. Hypothese:
Flächenfraß wird be-
schleunigt**

Verbrauch von 30 ha täglich soll auf 5 ha täglich zurückgefahren werden.

Insgesamt gehen mit dem Hansa-BusinessPark 100 ha Fläche für die landwirtschaftliche Nutzung verloren. Auch der Raum für naturnahe Entwicklung wird weiter eingeschränkt. Dies steht im Gegensatz zum Gebot für den sparsamen Umgang mit Flächen.

Das Gebiet bei Amelsbüren ist bisher dörflich / bauernschaftlich gewachsen und würde durch den Hansa-BusinessPark seine Identität verlieren, die jetzigen Strukturen würden erschlagen. Die Bauernschaft hat mit den Planungen keine Chance, zu einem Stadtteil zu wachsen.

4. Hypothese: Identitätsverlust

Bedeutung für Industrie und Wirtschaft

Herr Wieland Pieper, IHK Nord Westfalen

Herr Pieper vertritt die Sicht der Initiative „Industrie in Münster (IiM)“.

Die „Initiative Industrie in Münster“ ist ein Zusammenschluss von 10 großen Unternehmen, um der Industrie in Münster eine Stimme zu geben. Die Initiative hat sich seit Jahren uneingeschränkt für das Projekt des Hansa-BusinessParks ausgesprochen.

Die Industrie in Münster gibt momentan 22.000 Menschen Arbeit, und die Beschäftigung in diesem Bereich nimmt zu. Die Industrie zahlte letztes Jahr Bruttolöhne und Gehälter von über 8 Millionen Euro im Stadtgebiet.

Die Industrie hat zahlreiche Koppelfunktionen zum tertiären Sektor in Münster und sichert und schafft dort indirekt eine große Zahl von Arbeitsplätzen. Sie ist Wachstums- und Innovationsmotor sowie wichtiger Zukunftsfaktor und Internationalisierer.

An den hier hergestellten Produkten trägt die Industrie den Namen Münster in die ganze Welt. Sie ist bedeutender Steuerzahler und bedeutender Förderer von Kultur und Sport. Zusammengefasst: Sie ist eine tragende Säule des Wohlstandes in dieser Stadt.

Innerhalb des Geschäftsbereichs der IHK Nord Westfalen, der Gelsenkirchen einschließt, ist Münster gemessen an der Zahl der Beschäftigung der bedeutendste Industriestandort. Hier gibt es aber „Luft nach oben“. Die Bedeutung der Industrie war früher größer und darf auch wieder mehr sein. Der Anteil der Industrie an den Arbeitsplätzen in Münster, so das Ziel der Initiative, soll von 17% bis auf 20% bis zum Jahr 2015 erweitert werden. Dafür bieten der Standort Münster und eine sich andeutende „Renaissance der Industrie“ gute Voraussetzungen. Ein stärkerer Industriemotor würde eines der vielen Standbeine Münsters nachhaltig stärken.

Der Hansa-BusinessPark schließt eine existierende Lücke im Bereich großflächig zusammenhängender, gut erschlossener Flächen.



Botschaft 1:
Industrie tut Münster gut!

Botschaft 2:
Mehr Industrie bringt Münster weiter nach vorne



Ökologische Risiken

Herr Dr. Thomas Hövelmann, Naturschutzbund / Umweltforum Münster

Herr Dr. Hövelmann vertritt in seinem zweiten Statement die Position der Umweltverbände in Münster.

Wir haben es bei dem Vorhaben mit einer Versiegelung von mindestens 58 ha freier Landschaft zu tun. Dazu kommen ungefähr 10 ha für Wege und weitere Nutzungen. Insgesamt sind dies 79 ha, das sind 140 Fußballfelder. Nicht nur die unmittelbar genutzte Fläche geht verloren, auch die angrenzenden Gebiete werden abgewertet: durch Licht, Lärm und die Zerschneidung zusammenhängender Flächen.

Dies führt zum Verlust von Biotopen für Pflanzen und Tiere, von unversiegeltem Boden, der wichtig ist für die Wasserkreisläufe und das Grundwasser, sowie zum Verlust des Wertes für Landschaftsbild und Erholung, besonders für die Naherholung der Bürger in Amelsbüren.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Zerstörung einer Frischluftschneise, und zwar des Kaltluftkeils süd- bis südwestlich zur Innenstadt, der dieser bisher Abkühlung verschafft. Aus Sicht der Gutachter wird diese Frischluftschneise nicht beeinträchtigt. Wir haben es hier aber mit der Ansiedlung emittierender Gewerbes / Industrie zu tun. Diese erzeugen Dreck, Gestank und Lärm. Und über die vorherrschende Windrichtung werden diese in Richtung Innenstadt ziehen und besonders die südöstlichen Wohngebiete negativ beeinflussen.

Und schließlich stehen die Planungen aus Sicht der Umweltverbände im Widerspruch zur Grünordnung. Münster hat eine vorbildliche Grünordnung mit radialen Grünzügen. Das neue Gebiet liegt mitten in einem der Münsteraner Grünkeile.

„Insgesamt sind dies 79 Hektar versiegelte Fläche, das sind 140 Fußballfelder.“

Diskussion im Plenum

Anschließend haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, ihre Fragen an die Vertreter der Verwaltung und des Podiums zu stellen.

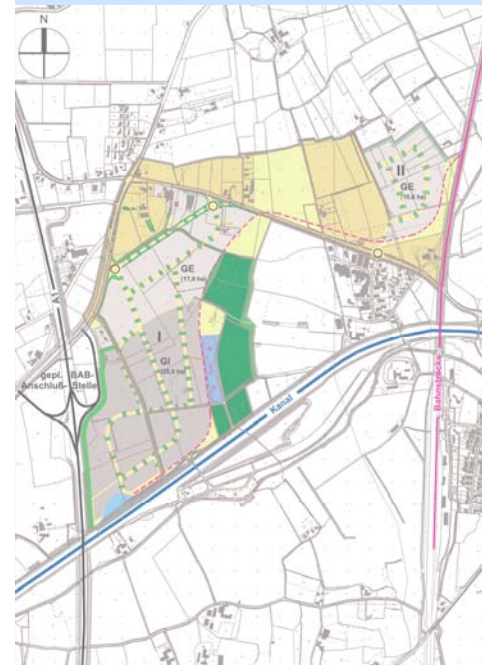
Frage: Ein im Plangebiet ansässiger Gewerbetreibender beklagt, dass der geplante Autobahnzubringer, an dem keine Zu- und Abfahrten genehmigt sind, direkt an seinem Firmengelände vorbeiführe und das Autohaus von dem Gewerbegebiet ausschließe. Er habe nichts gegen den Hansa-BusinessPark, aber er hinterfragt die Planung der Straßenführung und möchte wissen, wieso eine neue Zugangsstraße mit Kreisverkehren, die viel Fläche verbrauche, benötigt wird und ob der Ausbau der bestehenden Straßen nicht ausreichen würde.

Antwort:

Die Stadt kann sich durchaus eine zusätzliche Zufahrt zu ihrem Gelände vorstellen, damit auch sie von den Chancen durch die veränderte Verkehrssituation profitieren können. Da die Stadt aber nicht alleiniger Träger ist, muss Einvernehmen mit dem Landesbetrieb „Straßen.NRW“ hergestellt werden. Dieser wiederum will die Verkehrssicherheit mit Blick auf den Autobahnzubringer gewahrt wissen. Wir werden eine Lösung finden.

Wenn es die Entlastungstrasse nicht gäbe, würde dies voraussichtlich erhebliche Probleme bei der Verkehrsabwicklung geben. Es ist nicht sinnvoll, ein solch großes Gebiet nur an einer Stelle an das äußere Verkehrsnetz anzubinden. Wenn dieser einzige Anbindungspunkt gesperrt sein sollte, ist das Gebiet nicht mehr erreichbar.

Kreisverkehre sind inzwischen verkehrsplanerisch anerkannt. Sie können größere Verkehrsmengen aufnehmen als ein signalisierter Knoten.



Frage: Eine Vertreterin der „Bürgerinitiative gegen den Industriestandort Amelsbüren e.V.“ bezweifelt, ob die Planungen zur Straßenverlegung an der Wiedastraße Sinn machen und unterstützt den Vorredner bei seiner Kritik. Sie hält es für „totale Kirchturmpolitik“, wenn die Planungen die vorhandenen Gewerbetreibenden ausschließen.

Antwort:

Die Wiedastraße wird in Richtung Westen bis Kappenberger Damm nur noch die Nutzung haben, die bestehenden Ansiedlungen anzudienen. Wenn es das Ziel ist, in ein Wohngebiet keine unnötigen Verkehre hinein zu bringen, macht es Sinn, die Wiedastraße nach Süden zu verlegen. Dies ist eine Planung, die dem Schutz der bestehenden Siedlung vor Verkehrsbelästigungen dient.

Frage: Ein Mitarbeiter der BASF Coatings AG berichtet von der großen Interesse, den Autobahnzubringer und das Gewerbegebiet zu bekommen. Er fragt nach, welche Planungen es bezüglich eines Anschlusses von BASF Coatings zu dem neuem Gebiet gebe, besonders im Bereich der Verbindung Hansestraße – Amelsbürener Straße – Wiedastraße.

Antwort:

Im bestehenden Straßennetz sind keine Ausbauten vorgesehen. Vorgesehen ist allerdings der Lückenschluss an der Amelsbürener Straße. Dies wäre auch von Vorteil für die BASF Coatings AG und die benachbarten Industriestandorte.



Frage: Eine Bürgerin fragt, mit welchen Verkehrs- und damit Lärmbelastungen künftig zu rechnen sein wird.

Antwort:

Es werden zunächst der Status-Quo der Verkehrsbelastung ohne den geplanten Hansa-BusinessPark und die Prognosen mit dem neuen Autobahnanschluss vorgestellt.

Die Prognosezahlen werden im Rahmen der Bearbeitung der Gutachten noch verifiziert. Die heute vorliegenden Zahlen sind daher nicht final, werden aber im Grundsatz stimmen. Der Prognosehorizont ist 2020, mit der hypothetischen Annahme, dass das Gebiet zu diesem Zeitpunkt schon komplett besiedelt sein wird. In die Prognose sind auch Daten zur allgemeinen Verkehrszunahme unabhängig von Autobahnanschluss und Hansa-BusinessPark eingeflossen.

Grundsätzlich ist allein aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung mit einer Verkehrszunahme zu rechnen.

Für den Hansa-BusinessPark ist unter der Annahme der kompletten Vermarktung und Bebauung mit 11.000 Fahrten täglich (herein und heraus) zu rechnen. Der Kappenberger Damm wird im Norden kaum Zuwächse haben.

Im westlichen Abschnitt der Wiedaustraße wird dagegen eine deutliche Zunahme erwartet, da diese Strecke direkt am neuen Gebiet liegt. In diesem Bereich fahren zurzeit 10.000 Kraftfahrzeuge pro Tag, zukünftig werden es 16.000 sein. Eine Zunahme um 60% bei den Fahrzeugen bedeutet aber nicht, dass der Lärm ebenfalls um 60% wächst. Erst ab einem Zuwachs von drei db(A), dies ist der Schwellenwert bei Planungen, kann man einen Unterschied hören.

Sobald das Verkehrsgutachten vorliegt, wird ein darauf basierendes Lärmschutzgutachten in Auftrag gegeben.

Der Ortsteil Amelsbüren selbst wird von den projektbedingten Verkehrszunahmen voraussichtlich kaum betroffen sein.



Frage: Ein Bürger wohnt in der Nähe des geplanten Kreisverkehrs nördlich der Wiedastraße. Ihn interessiert, ob es schon jetzt konkrete Lärmprognosen für verschiedene Teile des Gebiets gibt, denn er ist davon überzeugt, dass die Lärmzunahme für Bewohner an seinem Wohnort oder am Kappenberger Damm doch erheblich sein wird.

Antwort:

Die vorläufige Prognose zeigt, dass hier mit erheblichen Verkehrszuwächsen zu rechnen ist. Um mit fundierten Ergebnissen arbeiten zu können, müssen erst das Verkehrsgutachten und das Immissionsschutzgutachten erstellt werden. In dem angesprochenen Bereich ist zu erwarten, dass Anspruch auf passiven Lärmschutz entstehen wird.

Frage: Eine Bürgerin interessiert, ob es Überlegungen zu neuen ÖPNV-Anschlüssen im Zusammenhang mit der Planung gibt.

Antwort:

Die bestehende ÖPNV-Anbindung ist momentan einer so großen Entwicklung nicht angemessen. Insofern werden sich die Stadtwerke Gedanken dazu machen müssen, wie man die Busanbindung für den Standort optimiert. Die Stadtwerke werden an den Planungen frühzeitig beteiligt.

Frage: Einen Bürger, der in der Nähe des Yachthafens wohnt, interessiert, wie nahe die industriellen Nutzungen, Lärm und sonstige Emissionen an seinen Wohnort herankommen.

Antwort:

Das angesprochene Grundstück liegt im Außenbereich. Hier haben Bewohner einen geringeren Schutzanspruch als z.B. Bewohner eines reinen oder allgemeinen Wohngebietes. Die möglichen Immissionen, die auf das Grundstück einwirken können, werden im Rahmen des angesprochenen Gutachtens ermittelt.

Frage: Eine Bürgerin fragt, ob es wirklich schon Interessenten für die Gewerbe- und Industrieflächen gibt.

Antwort:

Solange noch kein fertiges Produkt angeboten werden kann, solange kann es auch keine konkreten Anfragen geben. Bisher wäre nur auf Verdacht eine Fläche zu reservieren und dies macht kein Unternehmer. Der Planungs- und Realisierungszeitraum dauert 2-3 Jahre. Erst danach, bei einem absehbaren Zeitpunkt der Bau- reife, kann in die Vermarktung gegangen werden.

Es wurde bislang nie gesagt, dass schon konkrete Anfragen vorliegen. Allerdings wurde untersucht, welche Unternehmen nach ihrem Profil und ihren Wunschvorstellungen Interesse haben könnten. Auf diesem Weg sind in der Vergangenheit bereits 27 potenzielle Interessenten identifiziert worden, für die von ihrem Profil her der Standort in Frage gekommen wäre bzw. in Frage kommen würde.



Frage: Eine Bürgerin fragt, ob und wann mit der Realisierung von Bahn- und Kanalanbindung zu rechnen ist.

Antwort:

Zunächst steht die planungsrechtliche Absicherung im Vordergrund; eine Realisierung ist zur Zeit nicht absehbar. Die Situation kann sich anders darstellen, wenn im Rahmen einer Ansiedlung ein Kanal- oder Gleisanschluss konkret nachgefragt wird.

Frage: Dieselbe Bürgerin interessiert das Klimagutachten, dass im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanvorentwurf erneuert worden sei: „Was für Untersuchungen hat es gegeben? Wer war Gutachter? Was gibt es für neue Zahlen?“

Antwort:

In Bezug auf die Luftkorridore ist 2000/2001 ein Gutachten erstellt worden. Die Kernergebnisse zum Luft-

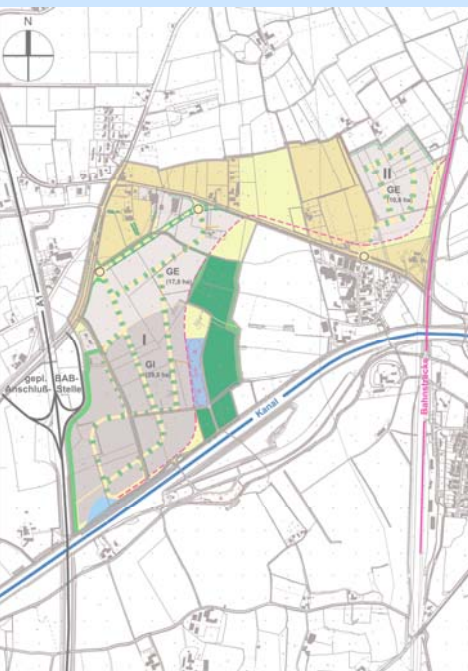
korridor werden mutmaßlich auch heute noch Bestand haben.

Umfassende Aussagen zu den projektbedingten Auswirkungen auf das Stadtklima werden in der Vorlage zur Offenlegung des Planentwurfs (Sommer 2008) enthalten sein. Die Gutachten zum Projekt sind Bestandteil der Offenlegung und zu diesem Zeitpunkt für alle Interessierten einsehbar.

Ergänzende Äußerungen

Ein Bürger sieht in den Planungen die Chance, den Ortskern Amelsbüren aufzuwerten, in dem dringend etwas geschehen müsse. Auch im Ortskern würden die Chancen für die Vermarktung und Nutzung der Flächen durch den Hansa-BusinessPark verbessert.

Ein weiterer Bürger, der seit 35 Jahren in Amelsbüren arbeitet, begrüßt die neue Autobahnabfahrt. Diese sei wichtig, um Amelsbüren vom Schwerlastverkehr zu entlasten. Er begrüßt außerdem, dass mit den Arbeitskräften im Hansa-BusinessPark Leben nach Amelsbüren kommen würde.



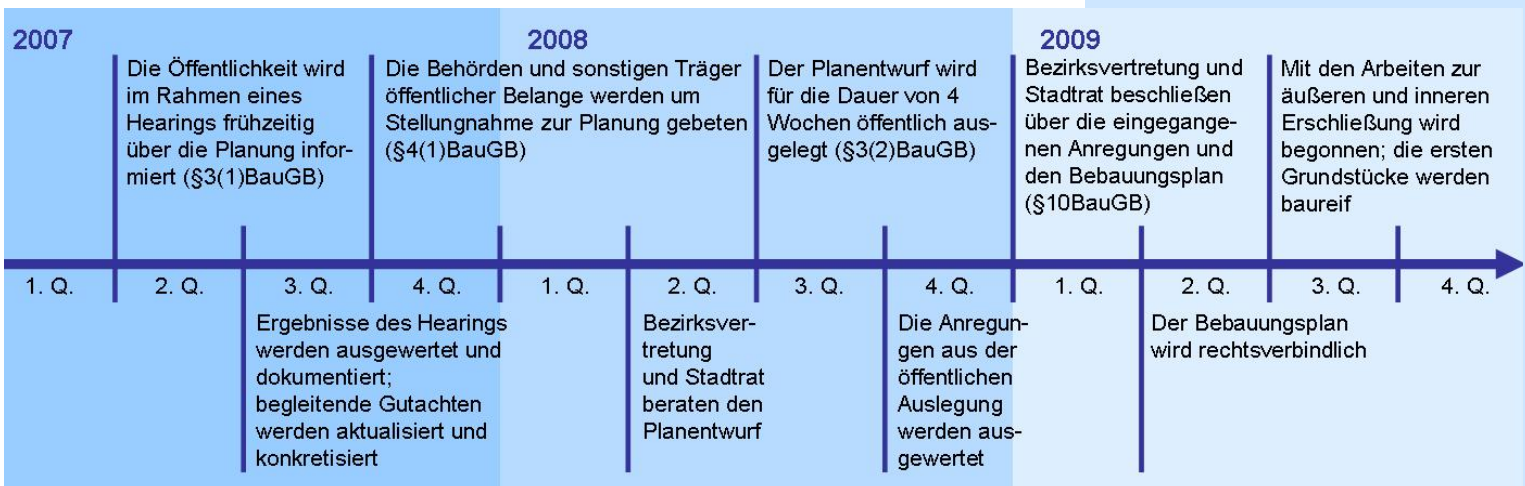
Ausblick auf das weitere Verfahren

Herr Schowe erläutert die nächsten Verfahrensschritte.

Die begleitenden Gutachten werden in der Regel extern aktualisiert und konkretisiert. Anschließend wird der Plan aktualisiert. Auch die heutigen Aussagen der Bürgerinnen und Bürger werden geprüft.

Gibt der Planungsausschuss den Planentwurf frei, wird dieser für vier Wochen öffentlich ausgelegt. Zu diesem Zeitpunkt kann von jedermann Stellung genommen werden. Diese Stellungnahmen werden dem Rat für die abschließende Entscheidung zur Beschlussfassung vorgelegt.

Herr Schowe macht abschließend ein über die formalen Beteiligungsschritte hinausgehendes Angebot: „Wenn sie darüber hinaus allgemeinen Informationsbedarf haben, sind sie nicht auf den offiziellen Zeitpunkt der Auslegung angewiesen, sie können sich immer beim Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung melden und einen Gesprächstermin ausmachen.“



Abschluss

Bezirksvorsteher Dr. Tölle beschließt die Sitzung. Er hofft, dass die Veranstaltung für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer interessant war und alle Fragen ausreichend beantwortet werden konnten.

Er betont, dass das Hearing in erster Linie dazu dienen sollte, in einer offenen Atmosphäre eine Möglichkeit zum Austausch von Pro und Contra zum geplanten Hansa-BusinessPark zu geben. Alle Fragen, Bedenken und Argumente würden protokolliert und in das weitere Verfahren einfließen.

Herr Dr. Tölle dankt der Wirtschaftsförderung und dem Stadtplanungsamt für die Organisation der Veranstaltung und allen Beteiligten für ihr Engagement.

Beteiligte

Dr. Thomas Hövelmann

Umweltforum Münster, Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, sachkundiger Bürger im Umweltausschuss

Wieland Pieper

Geschäftsführer IHK Nord Westfalen

Dr. Thomas Robbers

Geschäftsführer Wirtschaftsförderung Münster GmbH

Christian Schowe

Leiter Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

Ulrich Winter

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

Moderation und Dokumentation:

Marcus Bloser,
iku GmbH (Geschäftsführer)

Katrin Posse,
ikuGmbH

