

**Wirtschaftsförderung Münster GmbH**  
 Dr. Thomas Robbers/ Schewetzky/ Sorge  
 T. 0251-68642-10/ -31/ -50



16.01.2007

## **Positionspapier zur Entwicklung eines Industrie- und Gewerbegebietes in Münster-Amelsbüren**

### **Gliederungsübersicht:**

1. Anlass und Ziel der Entwicklung .....	1
2. Gewerbeflächenangebot und -nachfrage, Zielgruppen der Vermarktung .....	2
3. Räumliche Situation: Entwicklungsabschnitte und ökologische Belange .....	3
4. Kernaussagen der Vermarktungsstudie und Profilierung des Plangebietes .....	4
5. Verkehrsinfrastruktur .....	4
6. Preisbildung, Gesamtergebnis und Vermarktung .....	5
7. Namensgebung des Entwicklungsgebietes .....	6
8. Ausblick: Öffentliches Hearing zur Standortentwicklung .....	6

### **1. Anlass und Ziel der Entwicklung**

Zur Konkretisierung und Umsetzung der Zielsetzungen für eine nachfragegerechte Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung hat der Rat im Jahr 1996 das Handlungsprogramm Gewerbeflächen (HPG) beschlossen. Wesentliche Zielsetzung des HPG ist die Verstetigung eines quantitativ ausreichenden und qualitativ differenzierten attraktiven Gewerbeflächenangebotes. Hierzu gehört auch ein Angebot für Unternehmen mit industrieller Ausrichtung und großem Flächenbedarf.

Verfügbare Flächenpotenziale in dieser Angebotskategorie (GI) sind zurzeit hauptsächlich im Norden (Hessenweg) und in zentraler Lage (Loddenheide) vorhanden. Die Inanspruchnahme von Flächen mit der Ausweisung GI ist trotz gleichzeitiger politischer Willensbekundung zur Stärkung der gewerblich-industriellen Basis in Münster nach wie vor zurückhaltend. Diese Schwachstelle des städtischen Flächenangebotes in qualitativer wie in quantitativer Hinsicht kann nur durch die Aktivierung eines neuen Industrie- und Gewerbegebietes behoben werden. Das Plangebiet in Münster-Amelsbüren ist hierfür nach Analyse aller relevanten Rahmenbedingungen am Besten geeignet.

Wegen der bestehenden Lagegunst mit Ausrichtung auf den Ballungsraum Rhein-Ruhr und ihren verkehrlichen Anschlussoptionen (Autobahn, Kanal, Schiene) ist diese Standortentwicklung sowohl von gesamtstädtischer als auch von regionaler Bedeutung. Insofern stellt das Industrie- und Gewerbegebiet in Amelsbüren auch ein Angebot an die Region dar, das Potenzial dieses Standortes zu nutzen.

Dabei ist davon auszugehen, dass durch diese Projektentwicklung mittel- bis langfristig positive strukturelle Effekte erzielt werden können, die für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Münster von zentraler Bedeutung sind, so u.a.

- die Neuansiedlung von Firmen,
- die Schaffung neuer und die Sicherung bestehender Arbeitsplätze,
- Wachstumsimpulse für ortsansässige Firmen,
- Impulse für die lokale und regionale Bauindustrie sowie insbesondere
- Mehreinnahmen bei Gewerbesteuern, Grundsteuer und anteiliger Einkommenssteuer.

Die Entwicklung eines Industrie- und Gewerbegebietes zwischen der Autobahn A 1 und Münster-Amelsbüren ist damit als Element einer vorausschauenden, aktiven kommunalen Strukturpolitik zu werten.

Nach mehrjährigen verwaltungsinternen Vorüberlegungen und Analysen, technischen Machbarkeitsbetrachtungen, strategischen Vorplanungsansätzen sowie liegenschaftlichen Investitionen soll auf Basis des heutigen Kenntnisstandes eine fundierte politische Entscheidung zur weiteren Entwicklung vorbereitet werden. Dieser Bericht soll die hierzu notwendigen Informationen beitragen.

## **2. Gewerbeflächenangebot und -nachfrage, Zielgruppen der Vermarktung**

Die Stadt Münster muss sich im Standortwettbewerb auch in Zukunft behaupten können. Wettbewerber sind hier sowohl Kommunen in direkter und regionaler Nachbarschaft zu Münster, die vor allem über den Preis für gewerbliche Bauflächen konkurrieren, als auch überregional gelegene Oberzentren, die über eine vergleichbar gute oder bessere Verkehrsanbindung verfügen.

Das Flächenangebot für industrielle oder großbetriebliche Nutzung ist in Münster nicht geeignet, die industrielle Basis dieser Stadt dauerhaft zu stärken und zu gering, um aktuell und künftig möglichst jede qualifizierte Nachfrage zu befriedigen. Gemäß HPG beträgt die Manövriermasse, das sind die baureifen und kurzfristig baureif werdenden Gewerbeflächen (z. B. auch GE Wolbeck östlich Münsterstraße) in der Verfügbarkeit der Stadt/WFM/GML zum Stand 31.12.2005 ca. 81 ha (davon ca. 39 ha GI-Flächen, ca. 38 ha GE-Flächen, ca. 4 ha SO-Flächen Technologiepark).

Dieser Manövriermasse steht ein durchschnittlicher jährlicher Flächenverbrauch der letzten zehn Jahre von 10 ha gegenüber, wobei knapp  $\frac{1}{4}$  des Verbrauchs auf die Kategorie „Industrieflächen“ entfällt. Diese rein quantitative Gegenüberstellung von Angebot und Flächeninanspruchnahme macht deutlich, dass eine fundierte Bedarfsdiskussion nicht auf flächenorientierte Gesichtspunkte zu reduzieren ist, sondern insbesondere qualitative Aspekte in den Fokus nehmen muss.

Für die Unternehmensakquisition und die aktive Bestandsentwicklung ist es von größter strategischer Bedeutung, differenzierte Angebote formulieren zu können, die sich nicht nur auf die Standortfaktoren der Grundstücksverfügbarkeit, -größe und -preis reduzieren lassen. Ein räumlich eingeschränktes Angebot bedingt immer auch eine eingeschränkte Variabilität der weiteren unternehmensrelevanten Standortkriterien. Dies erhöht erheblich das Risiko, die unternehmerische Nachfrage nicht oder nicht optimal befriedigen zu können.

So blieb die Zahl der gewerblich-industriellen Neuansiedlungen in den letzten Jahren trotz erkennbarer Nachfrage gering, und selbst die standortsichernde Bestandsentwicklung war nur bedingt zufriedenstellend möglich. Abwanderungen von Unternehmen mit größerem Flächenbedarf waren die Folge. Beispiele hierfür sind u.a. Beresa-Nutzfahrzeuge, gekoppelt daran auch die Neuansiedlung der Beresa Family-Cars in Senden, weiter die Firmen Carl Nolte, Hambrock und die Produktionsstätte Fa. Hengst Filterwerke.

Als Begründung für diese Entwicklung wurde aus Kundensicht neben dem Preisargument das Argument des Mikrostandortes genannt. Da die Preisbildung nur bedingt und in engen rechtlichen Grenzen beeinflussbar ist, lässt sich hier nur durch eine gezielte Standortentwicklung gegensteuern. Gestützt wird dies durch die „Vermarktungsstudie Industrie- und Gewerbepark Münster-Südwest“ (Atisreal 5/2005), die feststellt, dass „verkehrsgünstig gelegene bzw. besser an das Autobahnnetz angebundene Angebote im Umland attraktiver und zudem mit Durchschnittspreisen von in der Regel 25 bis 30 €/m<sup>2</sup> deutlich preisgünstiger“ sind. Flächenintensiveren Betriebserweiterungen, -verlagerungen oder aber Neuansiedlungen kann aktuell im Gebiet der Stadt Münster nur mit einem – vor allem räumlich – wenig differenzierten Angebot begegnet werden, das zudem im Umlandvergleich relativ teuer erscheint.

Wiederholt hat die Initiative „Industrie in Münster (IiM)“, ein Zusammenschluss von elf gewerblich-industriellen Arbeitgebern in Münster, deutlich gemacht, dass der konkrete Standort in Münster-Amelsbüren für Neuansiedlungsvorhaben sowie für bestandssichernde Projekte bereits in Münster ansässiger Betriebe erforderlich sei.

Der Gutachter bestätigt dies und führt ausserdem aus, „dass die Stadt Münster aktuell über kein wettbewerbsfähiges Industrieflächenangebot für überregional ausgerichtete Großbetriebe verfügt.“ Diese Schwachstelle des städtischen Flächenangebotes in qualitativer und quantitativer Hinsicht soll durch die Aktivierung des Industrie- und Gewerbegebietes in Amelsbüren behoben werden. „Das Angebot des Projektgebietes „Münster-Südwest“,“ so der Gutachter Atisreal weiter, „mit den dann neuen optimalen Verkehrsanbindungen an Autobahn (Voraussetzung), Schiene (Option) und Kanal (Option) wäre demgegenüber die ideale Alternative, um

die intensiven Verflechtungen der Münsteraner Wirtschaft zur „Metropolregion Rhein-Ruhr“ zu unterstützen.“

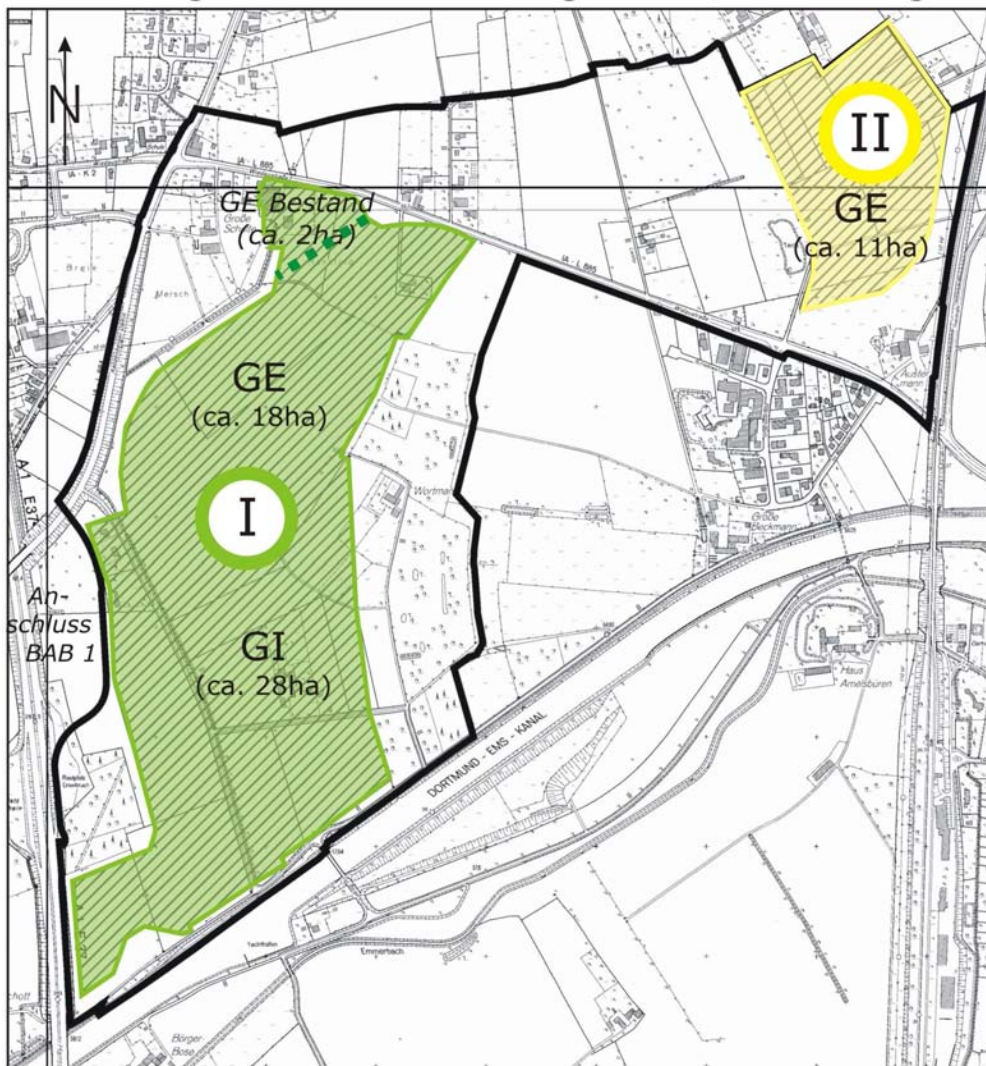
### Schlussfolgerung

Das Industrie- und Gewerbegebiet in Amelsbüren ist dringend erforderlich, um die strukturelle Angebotslücke zu schließen, die Positionierung Münsters als Standort für die Industrie zu verbessern und die aus der Industrie angebotenen Investitionen und Arbeitsplätze an Münster zu binden.

### 3. Räumliche Situation: Entwicklungsabschnitte und ökologische Belange

Die Stadt Münster (Liegenschaftsamt) hat umfanglich Flächen für die gewerblich-industrielle Nutzung sowie für Ausgleichsmaßnahmen in dem Gebiet erworben. Diese Investition kann nun strukturpolitisch genutzt werden und ermöglicht den Einstieg in die Realisierung des Industrie- und Gewerbegebietes mit einem Umfang von zunächst 57 ha. Dabei soll der Empfehlung des Gutachters Atisreal gefolgt werden, das Gebiet in Abschnitten zur Baureife und in die Vermarktung zu bringen. Dieses Vorgehen ist mit dem Zusatznutzen verbunden, die zu erwartenden Erschließungskosten zu strecken und damit die Kapitalbindung zu senken.

Entwicklungsbereiche und Umfang der GI-/GE-Nutzung



Quelle: Stadt Münster - Amt 61  
 Bearbeitung: Wirtschaftsförderung Münster GmbH

Verwaltung und Wirtschaftsförderung schlagen vor, zunächst das Gebiet unmittelbar östlich der Autobahn, das eine Gesamtnettofläche von 46,2 ha umfasst, zu entwickeln (Abschnitt I). Aufgrund der Größe des Gebietes ist beabsichtigt, die Fläche kalkulatorisch in zwei räumlich

noch zu bestimmende Entwicklungsabschnitte (Ia und Ib) zu teilen. Beide Teilflächen verfügten dann rechnerisch über eine Größe von je 23,1 ha. Für die Gesamtvermarktung dieser Gebiete, in denen vornehmlich Industrie und großbetriebliches Gewerbe angesiedelt werden sollen, ist ein Zeitraum von jeweils 5 Jahren vorgesehen.

Der Abschnitt II (10,8 ha) ist ebenfalls nahezu vollständig in städtischem Eigentum. Hier können auch kleinere Einheiten von 2.000 – 5.000 m<sup>2</sup> am Markt platziert werden. Die Vermarktung ist, wie bei den Teilflächen Ia und Ib, über 5 Jahre kalkuliert, so dass – vom Zeitpunkt der voraussichtlichen Baureife der Teilfläche Ia in 2009 gerechnet – von einem Gesamtvermarktungszeitraum von 15 Jahren auszugehen ist.

Im Bereich zwischen den Abschnitten Ia/Ib und dem bestehenden Gewerbegebiet „Amelsbüren – Gropiusstr.“ verfügt die Stadt Münster derzeit über kein Eigentum. Daher soll diese Fläche in die Gebietsentwicklung nicht einbezogen werden, jedoch langfristig als optionales Ergänzungsgebiet Berücksichtigung finden.

Auf der Basis umfangreicher Umweltprüfungen, die mit im Laufe des weiteren Verfahrens aktualisiert und konkretisiert werden, sind die ökologischen Belange kalkulatorisch und konzeptuell im Grundsatz berücksichtigt.

#### **4. Kernaussagen der Vermarktungsstudie und Profilierung des Plangebietes**

Die Ergebnisse einer aktualisierten Markt- und Zielgruppenanalyse (Atisreal, 5/2005) belegen eindeutig die Notwendigkeit eines neuen großflächigen Industrie- und Gewerbeflächenangebotes in der Stadt Münster. Das Projektgebiet „Münster-Südwest“ hat optimale Standortvoraussetzungen um hier ein zielgruppenadäquates Angebot zu schaffen und ist sowohl für die lokale Bestandspflege als auch für die Neuansiedlung von Unternehmen geeignet.

Das Gebiet eröffnet aussichtsreiche Chancen, Unternehmen mit regionaler und überregionaler Ausrichtung, zum Beispiel aus dem Logistik- und Speditionsgewerbe, für Münster zu gewinnen. Hier wird Potenzial insbesondere bei Unternehmen mit größeren Flächenansprüchen ab 5.000 m<sup>2</sup> aus den Branchen Großhandel, Industrie sowie Logistik-/Speditionsgewerbe gesehen.

Deshalb sollen auch zusammenhängende Grundstücksgrößen von 2 bis 4 ha und in Einzelfällen auch darüber hinaus angeboten werden. Ferner können ergänzend für die GE-Flächen Handwerks- und kleinere Industriebetriebe sowie KFZ-/LKW-Servicebetriebe mit Flächenansprüchen zwischen 2.000 m<sup>2</sup> und 5.000 m<sup>2</sup> sowie einer lokalen wie auch regionalen Ausrichtung in Frage kommen.

Die derzeit in Erarbeitung befindliche Kompetenzfeld-Analyse, die durch die Prognos AG für Münster durchgeführt wird, soll hier weitere entscheidende Ausrichtungen bringen. Die Ergebnisse der Analyse werden einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass – zusammen mit dem Gutachten von Atisreal (s.o.), den Erkenntnissen aktueller Vermarktungsaktivitäten und Anfragen sowie den Ergebnissen aus einem durchzuführenden Hearing (s.u.) – die Profilierung des Plangebietes im weiteren Erarbeitungs- und Entwicklungsprozess weiter konkretisiert wird. Darüber hinaus soll ein Abgleich mit den stadtstrategischen Zielen für die künftige Entwicklung Münsters vorgenommen werden.

#### **5. Verkehrsinfrastruktur**

Die Lagegunst des geplanten Industrie- und Gewerbegebietes wird wesentlich durch die bestehenden Erschließungspotenziale für Autobahn, Kanal und Schiene bestimmt. Hinsichtlich ihrer Bedeutung für die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des Gebiets sind die vorgenannten Verkehrsträger differenziert zu beurteilen. Zwingende Voraussetzung für eine erfolgreiche Grundstücksvermarktung bildet die Realisierung des geplanten BAB-Anschlusses.

Aus diesem Grund wurde 2005 eine Machbarkeitsstudie zum Autobahnanschluss beauftragt, die diesen planerisch und technisch weiter konkretisieren half. Hierdurch konnte die verkehrstechnisch zu definierende Lage ermittelt und die mögliche Synchronisierung auf die Ausbau-

vorhaben der BAB 1 auf sechs Spuren sowie auf die Verbreiterung des Dortmund-Ems-Kanals erreicht werden.

Aufgrund letzter Informationen aus dem Bundesverkehrsministerium (BMV) ist der Bau der Anschlussstelle im Grundsatz sichergestellt; das Planfeststellungsverfahren (Bund) kann insoweit abgestimmt und zeitlich koordiniert werden. Ein Baubeginn scheint danach für das Jahr 2009 möglich.

Im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren besitzt der Träger der Straßenbaulast die rechtliche Grundlage, sich das Eigentum an den benötigten Flächen zu verschaffen. Die o.a. Machbarkeitsstudie zum Autobahnanschluss hat eine Kostenschätzung von ca. 3,6 Mio. € inkl. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erbracht. Die Stadt Münster wird - nach heutigem Kenntnisstand – im Grundsatz weder Grunderwerbs- noch Baukosten für den Autobahnanschluss tragen müssen.

Die direkte Anbindung des Gebietes an die Autobahn wird darüber hinaus maßgeblich zur Sicherung und weiteren Entwicklung des größten Industrieunternehmens in Münster, der BASF Coatings AG, beitragen. BASF Coatings erhält quasi einen direkten Autobahnanschluss, der die Wegebeziehungen zwischen der Autobahn und dem Unternehmen stark verkürzt sowie Güterverkehr aus dem belasteten innerstädtischen Bereich verlagert.

Kanalhafen und Industriegleisanschluss sind für die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des Gebietes demgegenüber nicht zwingend erforderlich. Angesichts des absehbaren Investitionsvolumens wird es nicht tragfähig sein, den Anschluss dieser Verkehrsträger ohne konkretes gewerbliches Investitionsinteresse als Infrastruktur im Bestand vorzuhalten. Vielmehr ist planerische Vorsorge in Form von u.a. Flächenvorhaltung, grundsätzlicher Klärung der Trägerschaft und ggf. Einleitung erforderlicher Planfeststellungsverfahren zu treffen, um im Bedarfsfall eine zügige Realisierungsperspektive anbieten zu können.

Die Option zum Ausbau eines Dreieckshafens ist im laufenden Verfahren zum Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (Los 8) so berücksichtigt, dass an vorgesehener Stelle dessen späterer Ausbau unproblematisch möglich ist. Solange dieser Ausbau nicht erfolgt, soll eine funktionsfähige Be- und Entlademöglichkeit von Binnenschiffen mindestens mittels einer parallelen Anlegestelle sichergestellt werden.

## **6. Preisbildung, Gesamtergebnis und Vermarktung**

Mit dem neuen Industrie- und Gewerbegebiet in Münster-Amelsbüren soll eine Fläche von gesamtstädtischer und regionaler Bedeutung an den Markt gebracht werden, die im Wettbewerb mit regionalen Konkurrenzangeboten bestehen muss. Der unmittelbar am Gebiet geplante Autobahnanschluss schafft im Flächenwettbewerb die erste Voraussetzung. Darüber hinaus muss das Ziel sein, sich von den Wettbewerbspreisen des Umlandes nicht zu weit zu entfernen. Nach Auffassung von Verwaltung und Wirtschaftsförderung ist als Zielgröße ein maximaler durchschnittlicher Vermarktungspreis i.H.v. 50 € / m<sup>2</sup> (erschließungsbeitragsfrei) noch konkurrenzfähig und am Markt zu erreichen.

In einer ersten Einnahme-Ausgaben Abschätzung ergibt sich für das Gesamtgebiet eine finanzielle Unterdeckung von rd. 9,5 Mio. €. Diese wird bei entsprechender Einbringung von erworbenen Grundstücksflächen weitgehend abgedeckt.

Die Gesamtsteuerung des Projektes (Erwerb, Erschließung, Vermarktung, Verkauf) soll in der Hand der Wirtschaftsförderung Münster GmbH liegen. Die Wirtschaftsförderung Münster wird für die Entwicklung des Gebietes einen Erschließungsvertrag mit der Stadt Münster abschließen.

Durch die Vermarktung von Gewerbeflächen „aus einer Hand“ für alle am Standort Münster interessierten Unternehmen wird sicher gestellt, dass einerseits eine zielorientierte Gewerbeansiedlung möglich wird, und andererseits stets die für den Interessenten/Investor bestmöglich geeignete Fläche gefunden werden kann. Diese Lösung bietet auch die beste Voraussetzung, eine sowohl angebots- als auch nachfrageoptimierte Entwicklung und Vermarktung von Gewerbeflächen im gesamten Stadtgebiet zu ermöglichen.

## **7. Namensgebung des Entwicklungsgebietes**

In der bisherigen Diskussion um die Entwicklung des Gebietes wurden zwei Arbeitsbegriffe verwendet, die sich mit Blick auf die spätere Vermarktungsphase als zu ‚sperrig‘ erwiesen haben: „Industrie- und Gewerbegebiet Münster-Amelsbüren“ bzw. „Industrie- und Gewerbegebiet Münster-Südwest“. Beide Begriffe beziehen sich inhaltlich auf die beabsichtigte Nutzung und die geographische Lage im Stadtgebiet.

Verwaltung und Wirtschaftsförderung empfehlen daher, sich mit dem Einstieg in das Projekt von den Arbeitsbegriffen zu trennen und schlagen als künftigen Namen „Hansa-Businesspark Münster“ vor. Dieser Begriff greift das wesentliche Wettbewerbsargument dieses Gebietes – die direkte Lage an der Autobahn A 1 („Hansa-Linie“) – auf und lässt genügend Spielraum, um hier künftig lokale und überregionale Investitionsentscheidungen zu binden.

## **8. Ausblick: Öffentliches Hearing zur Standortentwicklung**

Zeitnah nach Aufstellungsbeschluss für das Entwicklungsgebiet soll die Öffentlichkeit im Rahmen eines Hearings über die Standortentwicklung informiert werden. Dies soll den offiziellen Auftakt für einen öffentlichen Diskurs zur räumlichen und inhaltlichen Ausgestaltung der Entwicklung bilden.

Dieser Diskurs wird insbesondere darauf abzielen, im Rahmen einer möglichst frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, räumliche und strategische Leitlinien der sach- und bedarfsgerechten Entwicklung, Erschließung und Vermarktung darzustellen. Gleichzeitig ist so die weitere Gelegenheit gegeben, Hinweise und Anregungen aus der Öffentlichkeit frühzeitig aufzunehmen.

Im weiteren Verfahren zur politischen und öffentlichen Meinungsfindung ist das zum Teil langjährige Engagement verschiedener Interessensgruppen für und gegen eine Entwicklung am Standort angemessen zu berücksichtigen. In einem moderierten Verfahren soll so ein möglichst weitreichender Konsens zur Entwicklung des Standortes gefunden werden.

Als Teilnehmer des Hearings sollen im Wesentlichen folgende Adressaten und Zielgruppen angesprochen werden:

- Bevölkerung und Wirtschaft in Amelsbüren und Hilstrup,
- organisierte Wirtschaftsvertreter (lokal und regional, u.a. die Initiative Industrie in Münster (IiM), Wirtschaftsinitiative Münster (WIN), Verein der Kaufmannschaft, Bundesverband mittelständische Wirtschaft (BVMW) sowie die IHK Nord-Westfalen),
- Vertreter der Bürgerinitiative „Gegen den Industriestandort Amelsbüren e.V.“,
- regionale Planungsbehörde und
- Vertreter von Politik, Verwaltung und WFM.

Als Zeitpunkt für dieses Hearing ist das II. Quartal 2007 vorgesehen.

Münster, 16.01.2007

gez.  
Dr. Thomas Robbers  
Geschäftsführer