

KURZFASSUNG

Vorbereitende Untersuchung Münster 1 -Ortsmitte-:

1 Anlass und Problemstellung für die geplante Sanierung

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Ortsmitte des Stadtbezirks Münster und wird begrenzt durch die Neckartalstraße, die Freibergstraße, die Bahntrasse Kornwestheim-Untertürkheim und dem auf der anderen Seite der Trasse gelegenen aufgelassenen Steinbruchgelände („Lauster-Areal“) (Plan 11).

Dieses Gebiet (ohne „Lauster-Areal“) wurde bereits Ende 2012 als Stadterneuerungs-vorranggebiet SVG 14 – Münster mit dem Ziel festgelegt, im Rahmen einer Vorbereitenden Untersuchung (VU) nach §141ff Baugesetzbuch (BauGB) die Möglichkeit einer förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet zu prüfen.

Die VU soll feststellen, ob sich aus städtebaulichen, funktionalen, strukturellen und sozialen Verhältnisse Missstände und Mängel zu einer erforderlichen Durchführung eines Sanierungsverfahrens ableiten lassen. Dabei sollen auch Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen im Untersuchungsgebiet genannt werden, in welchem Umfang das Instrumentarium der Städtebauförderung für den Stadterneuerungsprozess eingesetzt werden kann.

Einzelne spezielle standortspezifische Fragen zur weiteren Entwicklung des Bahnhofs Münster mit Umfeld, des „Lauster-Areals“ sowie zur Verlagerung der Feuerwehr im Rahmen des Sanierungsverfahrens sollen ebenfalls über die VU geklärt werden.

2 Lage des Untersuchungsgebiets in der Stadt

Das Untersuchungsgebiet, das in einem äußeren Stadtbezirk im Norden der Landeshauptstadt Stuttgart liegt, ist über die Stadtbahnlinien U14 (Haltestellen Freibergstraße, Münster Rathaus und Münster Viadukt) und U12 (Haltestelle Bottroper Straße ab Sommer 2017) sowie die Landesstraße L1100 sehr gut an das Stuttgarter Stadtzentrum angeschlossen.

Charakteristisch für Münster ist die Insellage: So wird Münster eingegrenzt durch die schwer überwindbaren Barrieren Neckartalstraße (bzw. Neckar) und die Bahntrasse Kornwestheim-Untertürkheim.

2.1 Historische Entwicklung

Ursprünglich als Pflegehof („*monasterium*“ = lat. Kloster) im Mittelalter gegründet, entwickelte sich Münster zunächst als Bauern- und Weingärtnerdorf und zu Beginn des 19. Jahrhunderts als Arbeitervorort. Um die Jahrhundertwende (1900) verdoppelte sich die Einwohnerzahl in rund 20 Jahren auf 4.600 (Stand 1916). Bis in die heutige Zeit wuchs die Einwohnerzahl auf 6.397 (Stand 2014), wobei die Bevölkerungsdichte in Münster mit rund 2.895 Einwohnern je km² in etwa genauso viel wie in der Gesamtstadt (rd. 2.859 Einwohner je km²) beträgt.

Münster wurde 1931 nach Stuttgart eingemeindet, im Jahr 1956 zum Stadtbezirk erklärt und auch bei der Neugliederung der Stuttgarter Stadtteile zum 01.01.2001 nicht verändert.

2.2 Zustand und Beschreibung des Gebietscharakters

Die historische Bausubstanz in Münster ist stark überformt infolge der Bombenschäden im Zweiten Weltkrieg und den Neubebauungen in den Nachkriegsjahren. Im Untersuchungsgebiet dominieren ältere kleinere Wohngebäude mit 2 bis 3 Wohnungen auf kleineren Parzellen und heterogenen Baustilen sowie ein vergleichsweise enger Straßenraum, zumal auch keine Durchgangsstraßen (mit Ausnahme der Freibergstraße) vorhanden sind.

Im Untersuchungsgebiet fehlt ein Versorgungszentrum, es gibt jedoch mehrere dezentrale Versorgungseinrichtungen. Charakteristisch sind auch die Stellplatzproblematik, der teilweise schlechte Zustand der Grünanlagen, Emissionsbelastungen (Lärm, (Luft-) Schadstoffe, Erschütterungen) sowie in Teilbereichen ein hoher Instandhaltungs- und Modernisierungsbedarf bei Gebäuden und Straßen.

Es gibt im Untersuchungsgebiet jedoch durchaus auch Potenziale, die für attraktive Stadterneuerungsmaßnahmen ausgeschöpft werden können, wie z.B. die vorhandene Infrastruktur (z.B. Verkehr, Einkaufen, Schule, (Kinder-) Betreuung, Erholung und Freizeit), das weitgehende Fehlen von Konflikten zwischen Wohnen und Gewerbe oder auch die hohe lokale Identifikation der Bewohner mit ihrem Stadtbezirk (z.B. hohe Eigentümerquote, Verweildauer und Mitwirkungsbereitschaft).

3 Bevölkerung

Soweit nicht anders genannt, beziehen sich die folgenden statistischen Daten auf den Stichtag 31.12.2014 und die Vergleiche auf das Gesamtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart.

3.1 Bevölkerungsstruktur

Im Untersuchungsgebiet leben 4.485 Personen in 2.308 Haushalten. Die Altersstruktur ist nicht ausgewogen: einerseits wenig Kinder/ Jugendliche bis 15 Jahre (12%) und andererseits viele Senioren über 75 Jahre (20%). Bemerkenswert sind auch die hohe Anzahl an Zuzügen (aus Stuttgart) und die geringen Wegzüge. Das zeigt auch der hohe Anteil der Bevölkerung mit einer Wohndauer im Gebiet von über 15 Jahre.

Der Ausländeranteil beträgt im Untersuchungsgebiet rund 26,7% und ist damit höher als im Stadtbezirk Münster (25,1%) und in der Gesamtstadt (23,6%). Überdurchschnittlich viele Ausländer stammen dabei aus Ländern mit Arbeitsmigration-Anwerbeabkommen (wie Italien, Türkei, Griechenland) und sind gut integriert. Konflikte zwischen den Bevölkerungsgruppen sind nicht bekannt.

3.2 Sozialstruktur

In der Altersklasse der 18 bis unter 65-Jährigen (insgesamt 2.892 Personen) gibt es 1.806 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, das bedeutet einen verhältnismäßig hohen Anteil von rund 62,4% (Stuttgart: rund 59,1%). Die Arbeitslosenquote ist allerdings mit rund 5,5% auch höher als in der Gesamtstadt (rund 4,3%). Die Quote der ALGII-erwerbsfähigen Leistungsberechtigten ist mit rund 8,0% (Stuttgart: rund 7,2%) auch relativ hoch.

In 2011 (Volkszählung - Zensus 2011, Stichtag 09.05.2011) lag das durchschnittliche Nettoeinkommen je veranlagter Person mit rund € 22.583 unter dem Durchschnitt von Stuttgart (rund € 25.901).

3.3 Haushalte und Wohnungen

Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt bei 1,94 Personen pro Haushalt und die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner bei 34,9m² (Stuttgart: 1,88 Personen bzw. 39,8m²). Hingegen war am 09.05.2011 die Eigentümerquote im Untersuchungsgebiet mit 34,0% höher als in Stuttgart (30,5%).

40% des Wohnungsbestands im Untersuchungsgebiet ist Baujahr 1949 und älter. Viele Wohngebäude (rd. 50%) haben zwei bis sechs Wohnungen und mit drei bis vier Zimmern bzw. einer durchschnittlichen Wohnfläche von rund 70,7m² pro Wohnung (Stuttgart: rund 77,4m²) ist auch die Wohnungsgröße relativ gering.

3.4 Fazit

Das durch eine Insellage geprägte Untersuchungsgebiet zeichnet sich aus durch eine ältere Bevölkerungsstruktur mit einer hohen lokalen Identifikation und Verwurzelung, jedoch einer teilweise nachteiligen Sozialstruktur (z.B. Arbeitslosigkeit, Netto-Einkünfte), was sich auch im Wohnen widerspiegelt (z.B. weniger Wohnfläche pro Kopf und pro Wohnung; hoher Anteil an Altbau).

4 Ergebnisse aus der Beteiligung von Betroffenen und Behörden

Ein wichtiger Baustein der VU ist die gemäß §137 BauGB geforderte Beteiligung und Mitwirkung der betroffenen Eigentümer, Mieter/Pächter sowie Betriebsinhaber. Ebenso sind bei der Vorbereitung und Durchführung der Sanierung auch die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu beteiligen (§139 Abs. 2 BauGB). Dazu ergänzend wurden einzelne Personen interviewt, die aufgrund ihrer Funktion, Stellung und Erfahrung im Untersuchungsgebiet als Schlüsselpersonen geeignet sind.

4.1 Träger öffentlicher Belange und Schlüsselpersonen

Im Oktober 2015 wurde insgesamt 27 Träger öffentlicher Belange angeschrieben (z.B. Industrie- und Handelskammer, Verband Region Stuttgart), von denen 18 antworteten. Darüber hinaus wurden von November 2015 bis Januar 2016 insgesamt sechs Gruppen-Interviews mit folgenden ausgewählten Schlüsselpersonen durchgeführt:

- Gruppe 1 Polizei/ Feuerwehr/ Bezirksbeirat: Ralf Häberle (Kommandant Freiwillige Feuerwehr Münster), Joachim Kossler Leiter Polizeiposten Duisburger Straße), Renate Polinski (Bezirksvorsteherin)
- Gruppe 2 Kirchen: Evangelische Kirche: Günter Kilian; Katholische Kirche: Susanne Kraft und Martina Wagner; Neuapostolische Kirche: Dr. Guntram Haag und Susanne Raible
- Gruppe 3 Schule: Mike Emeling (Kommissarischer Leiter Elise von König-Schule)

- Gruppe 4 Senioren/ Lokalgeschichte/ Vereine: Gerd Lür (Seniorenrat), Fritz Nagel (Lokalgeschichte), Dr. Rolf Zondler (Vereine)
- Gruppe 5 Wirtschaft: Patrick Hanauer und Jörg Sailer (beide vom Handels- und Gewerbeverein Stuttgart-Münster e.V.)
- Gruppe 6: Jugend: Marius Gschwendner (Jugendrat)

4.2 Beteiligung Eigentümer, Haushalte und Unternehmen

Alle Eigentümer, Haushalte und Unternehmen im Untersuchungsgebiet erhielten Ende Oktober/Anfang November 2015 einen schriftlichen Fragebogen mit Frist zur Rücksendung bis Ende Dezember 2015. Bei den zurückgeschickten Fragebögen konnten folgende Rücklaufquoten verzeichnet werden:

- Eigentümer: 311 Fragebögen (23,7%) (darunter ca. 43% Eigentümer einer Eigentumswohnung)
- Haushalte: 362 Fragebögen (15,7%) (darunter ca. 57% Mieterhaushalte)
- Unternehmen: 32 Fragebögen (rund 10%)

Die absolute Zahl der Fragebögen bei den einzelnen Betroffenen Gruppen und die Verteilung im Gebiet gewährleisten die Repräsentativität der Befragung.

Darüber hinaus wurden die Bürger im Untersuchungsgebiet über zwei öffentliche Veranstaltungen, zu denen alle Betroffenen direkt eingeladen wurden, umfassend informiert:

Am 10.11.2015 fand die Auftaktveranstaltung, auf welcher vor allem über Inhalte und Verfahren einer Sanierung informiert wurde, und am 11.05.2016 die Informationsveranstaltung, auf welcher die Arbeitsergebnisse sowie die Entwürfe zu den festgestellten städtebaulichen Mängeln und Missständen sowie zum Neuordnungs- und Maßnahmenkonzept vorgestellt und diskutiert wurden, statt. Die Resonanz der beiden Veranstaltungen war mit knapp 300 (Auftaktveranstaltung) bzw. über 200 (Informationsveranstaltung) Teilnehmern sehr hoch.

Ausgewählte Ergebnisse bei den Befragungen:

1) Engagement bei früheren Sanierungen und Modernisierungen:

Bei den befragten Eigentümern ist ein hohes Engagement bei Sanierungen und Modernisierungen ihrer Gebäude und Grundstücke festzustellen. So haben ca. 41% der befragten Eigentümer die letzte Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahme in den letzten drei Jahren durchgeführt.

2) Mitwirkungsbereitschaft bei Sanierung: Aktueller Sanierungs- und Modernisierungsbedarf

Rund die Hälfte aller Befragten gab dennoch einen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf an, wobei bei den Eigentümern und Haushalten vor allem energetische Maßnahmen und bei den Unternehmen Maßnahmen zur Verbesserung der Freiflächen und der Stellplätze genannt wurden.

3) Mobilität:

Der ÖPNV wird bei den befragten Haushalten recht gut angenommen. So nutzen die Haushalte bei den Wegen von und zur Arbeit zu 42% das Auto und zu 39% den ÖPNV. In der Freizeit nutzen 28% das Auto und 32% den ÖPNV. Die „Schusterbahn“ (Bahnstrecke Kornwestheim-Untertürkheim), die heute den Bahnhof Münster frühmorgens und spätnachmittags mit jeweils drei Zugpaaren bedient, hat eine relativ geringe Nachfrage, selbst bei Ausweitung des Angebots.

Rund ein Viertel der befragten Haushalte verfügen über kein Auto und jeder Haushalt hat rechnerisch nur 0,6 Stellplätze. Dieser Stellplatzmangel wird künftig infolge des Generationenwechsels und der damit einhergehend freiwerdenden Wohnungen für jüngere Haushalte eher zunehmen.

4.3 Fazit:

Aufgrund des Engagements bei früheren Sanierungen und Modernisierungen und des anstehenden Sanierungs- und Modernisierungsbedarf (insbesondere energetische Maßnahmen) kann bei den Befragten von einer hohen Mitwirkungsbereitschaft ausgegangen werden. Die Befragten identifizieren sich mit ihrem Stadtbezirk, was auch bei der Auftaktveranstaltung am 10.11.2015 bzw. der Info-Veranstaltung am 11.05.2016 festgestellt werden konnte, die mit ca. 290 bzw. ca. 210 sehr gut besucht waren.

Für den öffentlichen Raum werden seitens der Befragten insbesondere die Sanierung des Bahnhofs und dessen Umfelds, der Steg über die Bahnlinie nach Bad Cannstatt, sowie die Verbesserung der Parkplatzsituation angeregt.

5 Spezielle Prüfaufträge im Untersuchungsgebiet

Neben den allgemeinen Fragen der VU wurden auch drei spezielle Prüfaufträge, die das Untersuchungsgebiet betreffen, bearbeitet:

5.1 Prüfauftrag 1: Flächen und Gebäude der Deutschen Bahn AG

Die relevanten Flächen und Gebäude der Deutschen Bahn AG sind

- a) der Bahnhof mit Bahnhofsvorplatz,
- b) der sich an den Bahnhof entlang der Bahntrasse Richtung Löwentorstraße anschließende Streifen als Standortalternative für die Feuerwehr
- c) sowie die Bahntrasse selbst im Hinblick auf eine mögliche Überquerung mittels Steg

Zu a):

Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude wird seitens der Bahn nicht mehr gebraucht und könnte zusammen mit dem Bahnhofsumfeld unter gewissen Einschränkungen (z.B. Beibehaltung der Technik im Empfangsgebäude) verkauft werden. Für eine neue Nutzung sind jedoch eine Entwidmung und ein neues Planrecht nötig. Da für diese Verfahren unter Umständen mit rund 10 Jahren gerechnet werden muss, die Sanierung sich aber auf die Beseitigung von kurz- und mittelfristig lösbaren städtebaulichen Mängeln und Missständen konzentrieren sollte, muss vor der förmlichen Festlegung geprüft werden, ob eine Einbeziehung dieses Grundstücks in die Sanierung sinnvoll ist.

Zu b):

Diese Fläche sollte als Alternativstandort für die Feuerwehr geprüft werden. Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist diese Fläche jedoch nicht geeignet aufgrund des Zuschnitts (zu eng für die erforderlichen 5 Tore für die Feuerwehrfahrzeuge) und des Planungszeitraums von 10 Jahren, was dem akuten Handlungsbedarf der Feuerwehr Münster entgegensteht.

Zu c):

Seitens der Bahn bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Steg, wenn die Anforderungen der Bahn dabei berücksichtigt werden.

5.2 Prüfauftrag 2: Lauster-Areal:

Wegeverbindung von der Bahnunterführung Enzstraße zum Travertinpark und zur Zuckerfabrik

Eine Wegeverbindung von der Bahnunterführung Enzstraße über das Lauster-Areal zum Travertinpark und zur Zuckerfabrik wäre wünschenswert. Jedoch sind ebenerdige Verbindungen nicht möglich, da das Lauster-Areal künftig als Recycling Park genutzt wird und so ein durchkreuzender Weg zum Travertinpark den Betriebsablauf stören würde. Auch eine Wegeführung zur Zuckerfabrik ist nicht möglich, da hierfür die denkmalgeschützten Hallen zumindest teilweise abgebrochen werden müssten.

Grundsätzlich möglich erscheint zwar ein Steg bzw. eine (Hänge-) Brücke von der Bahnunterführung Enzstraße direkt zum höhengleichen Travertinpark, jedoch wäre dies aus heutiger Sicht unter finanziellen Erwägungen eher unrealistisch.

5.3 Prüfauftrag 3: EnBW-Grundstücke:

Eignung als Standort für Feuerwehr und als Wegeverbindung Bahnunterführung Enzstraße zur Neckartalstraße

Ein untergenutztes Grundstück der EnBW AG an der Bahntrasse (südöstlich der Murgtalstraße) wurde auf die Eignung als Standort für die Feuerwehr geprüft. Das Flurstück ist grundsätzlich als Feuerwehrstandort geeignet (Flächenzuschnitt, Anbindung über die Murgtalstraße, Randlage (Lärmemissionen)). Die ersten Gespräche mit der EnBW sind vielversprechend gelaufen. Ein Erwerb des Grundstücks wird im weiteren Sanierungsverfahren geprüft.

Allerdings lehnt die EnBW AG ab, über das Gelände des Kraftwerks Münster eine öffentliche fußläufige Wegeverbindung von der Bahnunterführung Enzstraße zur Neckartalstraße zu schaffen, zumal es mit der Treppe zur U-Bahnhaltestelle Viadukt eine solche bereits auf der anderen Seite des Bahndammes gibt.

6 Städtebauliche Mängel und Missstände (Plan 9)

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Mängel und Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird. Gemäß §136 (2) BauGB liegen städtebauliche Mängel und Missstände vor, wenn das Gebiet:

- nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht entspricht oder
- in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Es konnten im Untersuchungsgebiet verschiedene städtebauliche Mängel und Missstände festgestellt werden, wobei von diesen nicht alle im Rahmen einer Stadtsanierung behoben werden können (z.B. ÖPNV, Schadstoffbelastung).

6.1 Funktionale Mängel:

- **Nutzungskonflikte und Beeinträchtigungen** z.B. bei der im Ortskern angesiedelten Feuerwehr und bei einzelnen Gewerbebetrieben, die unmittelbar an Wohnbebauung angrenzen.
- **Unharmonische, untypische Bebauung oder Fassadengestaltung** ist vereinzelt in den Gebäudeensembles zu beobachten. Dies kann auch der Fall sein, wenn die einzelne Bebauung bzw. Fassadengestaltung für sich betrachtet zwar von hoher Qualität ist, jedoch innerhalb der benachbarten und angrenzenden Gebäude als Fremdkörper wirkt.
- **Verbesserungsfähige oder fehlende Fußwegeverbindungen und Treppen** sind relativ häufig zu finden. Dazu gehören vor allem die fehlenden Überquerungsmöglichkeiten der Bahntrasse, die als stark trennende Barriere wirkt. Eine barrierefreie Überquerungsmöglichkeit der Bahnlinie über einen Steg ist deshalb auch einer der dringlichsten Wünsche der Betroffenen. Verbesserungswürdig im Hinblick auf Barrierefreiheit sind auch verschiedene andere Fußwege (z.B. von der Enzstraße entlang der Bahn zum Feuerwehrmuseum oder von Illerstraße zum Kultur- und Sportzentrum) Die Treppen von der Stadtbahnhaltestelle Münster Viadukt zur Enzstraße oder Murgtalstraße zum Kultur- und Sportzentrum sind ebenfalls problematisch.
- **Die mangelhafte Aufenthaltsqualität von manchen Freiflächen**, drückt sich über Defizite bei Möblierung (Bänke, Spiel-/ Sportgeräte), Beleuchtung, Bauzustand, Pflege, Bepflanzung oder Sonnenschutz aus. Fehlende Nichteinsehbarkeit von dicht bewachsenen Flächen verursachen Angsträume, die sich zudem auch auf angrenzende Flächen und Gebäude negativ auswirken. Die Aufenthaltsqualität wie auch die Wohnqualität leidet allgemein auch unter der hohen Emissionsbelastung insbesondere durch die Bahntrasse, die Neckartalstraße und das Kraftwerk Münster.

- **Versorgungseinrichtungen** für den täglichen Bedarf sind im Untersuchungsgebiet genügend vorhanden, doch sind diese über mehrere Standorte verstreut, so dass sie untereinander keine Synergien (z.B. größeres Kundenpotenzial) entwickeln können. Entsprechend ist auch Leerstand bei Gebäuden mit einstigen Einzelhandelsnutzungen zu beobachten und für wünschenswerte attraktive Gastronomiebetriebe (z.B. mit Außenbewirtung) fehlt das Zentrum mit dem erforderlichen Kundenpotenzial.

6.2 Substanzielle Mängel (Nutzungsmängel):

- **Leerstand/ Brache/ Minder- bzw. Unternutzung** bei einzelnen Gebäuden und Privatflächen (z.B. Bahnhof Münster und Umfeld, Leerstand Austraße und Elbestraße; Parkplatzflächen beim Netto-Discount und Anglermarkt, EnBW-Gelände).
- **Gebäude mit mittleren bis erheblichen und schweren Mängeln im Bauzustand:** Von den insgesamt 661 erfassten Gebäuden im Untersuchungsgebiet fallen 151 (rund 24%) in diese Kategorie (Tab. 1). Diese Gebäude finden sich konzentriert im Bereich des historischen Kerns sowie beim Geschosswohnungsbau in der Nagoldstraße.

Tab. 1: Qualität der Bausubstanz bei den erfassten Gebäuden

Mängel in der Bausubstanz:		Keine bis kaum	Leicht bis mittel	Mittel bis erheblich	Schwer	Insgesamt
Anzahl der erfassten Gebäude:	abs.	177	323	138	23	661
	in %	26,8%	48,9%	20,9%	3,5%	100,0%

6.3 Stadträumliche Mängel:

- **Gestörte Sichtbeziehungen** bei einigen prädestinierten Aussichtspunkten (z.B.ENZstraße am Viadukt) verhindern den Blick auf das attraktive Panorama zum Neckar und zu den gegenüberliegenden Weinbergen; meist infolge der ungepflegten Begrünung (Wildwuchs).
- **Mangelhafte stadtbildprägende Positionen** (wie z.B. Eingangsbereiche, Plätze) bedürfen einer Aufwertung, damit sie in ihren Funktionen als Visitenkarte von Münster sowie als lokaler Identifikator der Bewohner gestärkt werden können.
- **Barrieren mit fehlender Durchlässigkeit und beeinträchtigenden Emittenten** und somit Hauptverursacher der Beeinträchtigungen und Emissionen sind insbesondere die Bahntrasse sowie die Neckartalstraße.

6.4 Verkehrsstrukturelle Mängel:

- **Hoher Parkierungsdruck (mit „Über-Eck-Parken“) und fehlende ausgewiesene Parkplätze:** Rechnerisch kommen lediglich ca. 0,6 Stellplätze auf einen Haushalt. Infolge der Überalterung und des damit einhergehenden Generationenwechsels wird der Parkierungsdruck durch die nachfolgenden jüngeren Generationen eher zunehmen.

- **Straßenführungen/ Kreuzungsbereiche mit Mängeln**, wie z.B. in den Bereichen Freibergstraße/ Austraße/ Neckartalstraße oder Jagststraße/ Am Klosterhof/ Argengasse
- **Häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen** insbesondere in der Freibergstraße (14,5%) und der Nagoldstraße (21,3%) (Stadtweit (2015): 12,2%)
- **Straßenzustände mit Mängeln** sind vor allem bei der Nagold- und Elbestraße (z.B. Schlaglöcher bzw. beschädigter Straßenbelag) sowie Jagststraße (Lärmbelästigung durch Kopfsteinpflaster) zu beobachten.
- **Mangelhafte ÖPNV-Erschließung**. Zwar werden die Ränder des Untersuchungsgebiets über die Stadtbahn U14 (und U12 ab 2017) und über die Buslinie 56 attraktiv erschlossen, doch innerhalb des Gebiets gibt es kein ÖPNV-Angebot. Die fehlenden Haltestellen sowie die fehlende „*Von-unten-nach-oben-Verbindung*“ sind wegen der Topografie, der Überalterung und der Streulage der Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf besonders zu bemängeln.

6.5 Fazit:

Die aufgelisteten städtebaulichen Mängel und Missstände zeigen das Erfordernis eines Sanierungsverfahrens mit folgenden Schwerpunkten:

- Modernisierung der privaten Bausubstanz vor allem unter energetischen Aspekten
- Verbesserung der Durchlässigkeit der nachteiligen Insellage durch einen Steg über die Bahntrasse zur Zuckerfabrik
- Steigerung der Aufenthaltsqualität bei den Freiflächen und dabei insbesondere beim Bahnhofsumfeld.
- Verbesserung der Parkierungssituation
- Verlagerung der Feuerwehr.

7 Ziele der Sanierung

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen verbessern die Wohnqualität in einem Gebiet, da sie zur Behebung dortiger städtebaulicher Mängel und Missstände wesentlich beitragen. Mit der geplanten Sanierung werden die Anstrengungen verstärkt, attraktive Lebensbedingungen in Münster über funktionale, substanzielle, stadträumliche und verkehrsstrukturelle Aufwertungen zu erhalten und weiter zu stärken.

Das Oberziel für die Stadterneuerung lautet:

„Sicherung und Stärkung des Stadtbezirks Münster mit seiner Vielfalt an öffentlichen und privaten Einkaufs-, Versorgungs-, Freizeit-, und Kulturangeboten, Beseitigung/ Reduzierung der festgestellten städtebaulichen Mängeln und Missständen, Schaffung von Anreizen für zielgerichtete private Investitionen unter Berücksichtigung und Einbindung der vorhandenen historischen Bebauung und Architektur.“

Folgende Sanierungsziele lassen sich aus diesem Oberziel für das Untersuchungsgebiet im Einzelnen ableiten:

7.1 Funktionale Sanierungsziele:

Verlagerung der Feuerwehr

Die freiwillige Feuerwehr Münster hat einen historischen Standort in Innerortslage, der jedoch heutigen Anforderungen (z.B. Lärmemissionen, Größe des Gebäudes) nicht mehr entspricht. Der Bestandsschutz gilt nicht für die erforderlichen Ertüchtigungen, so dass die Feuerwehr verlagert werden muss, wenn sie wie bisher ihre Aufgaben erfüllen soll. Die Suche nach einem alternativen Standort läuft bereits.

Verbesserung des Fußwegenetzes über Neubau fehlender Verbindungen und Ertüchtigung vorhandener Verbindungen:

Das Untersuchungsgebiet hat bedingt durch die Barrieren Bahntrasse und Neckartalstraße eine ausgeprägte Insellage. Entsprechend sollen diese Barrieren durchlässiger gestaltet werden. Ein zentrales Ziel der Sanierung ist daher der Neubau eines Stegs über die Bahntrasse zur Zuckerfabrik. Darüber hinaus sollen im Untersuchungsgebiet die vorhandenen Fußwegeverbindungen auf alle relevanten Bedarfe (z.B. Kinderwagen, Geh- und Sehbehinderte) ertüchtigt und fehlende neu geschaffen werden.

Verbesserung der Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen

Die öffentlichen Freiräume sollen in ihrer Aufenthaltsqualität über entsprechende Maßnahmen verbessert werden (z.B.: Sitzbänke, Sport-/Spielgeräte für Jung und Alt sowie Beleuchtung, Sonnenschutz, Grünpflege, Neubepflanzungen).

Sicherung und Stärkung der privaten und öffentlichen haushaltsorientierten Dienstleistungen

Die vorhandenen haushaltsorientierten Dienstleistungen (wie Einzelhandel, Gastronomie, Kinderbetreuung u.a.) sollen als ein Garant der Wohn- und Lebensqualität gesichert und gestärkt werden. Ein großes attraktives Versorgungszentrum wäre zwar wünschenswert, erscheint jedoch aufgrund der gewachsenen Strukturen nicht möglich. Daher sollten künftige Angebote bei den derzeit schwach ausgeprägten Zentren Nagoldstraße (u.a. Netto Marken-Discount), Freibergstraße (u.a. Bonus Supermarkt) und Austraße/ Jagststraße konzentriert und weitere Streulagen vermieden werden.

7.2 Substanzielle Sanierungsziele:

Stärkung der Wohnfunktion allgemein durch Erhalt des vorhandenen Wohnraums und Bereitstellung eines ergänzenden speziell auf Familien und Senioren zugeschnittenen Wohnungsangebots

Im Stadtbezirk Münster und im Untersuchungsgebiet dominiert die Wohnfunktion, die auch die Tragfähigkeit der bereitgestellten öffentlichen und privaten Infrastrukturen gewährleistet. Daher soll das Wohnen über Bereitstellung neuer und Ertüchtigung vorhandener Wohnungen insbesondere für die wachsende Gruppe der Senioren und die für die Tragfähigkeit der Infrastruktur wichtige Gruppe der Familien gesichert bzw. gestärkt werden.

Modernisierung der privaten Bausubstanz vor allem unter energetischen Aspekten

Über ein Drittel der befragten Haushalte bezahlten 2015 für die warmen Nebenkosten 2,00 €/m² und mehr. Für Energieeinsparung und für den Klimaschutz aber auch unter sozialen Aspekten (Wohnkostenbelastung) ist eine energetische Modernisierung dringlich. Mit der verstärkten Anbindung an das Fernwärmenetz, das im Untersuchungsgebiet teilweise vorhanden ist, könnten diese Aspekte spürbar verbessert werden.

7.3 Stadträumliche Sanierungsziele:

Städtebauliche und stadtbildprägende Gestaltung (Harmonisierung)

Der Siedlungskörper im Untersuchungsgebiet sollte auf Grundlage von Gestaltungsvorgaben bei allen Sanierungsmaßnahmen harmonisch ertüchtigt werden. Es soll auch ermöglicht werden, bestimmte stadtbildprägende- und Eingangsbereiche als Visitenkarte des Stadtbezirks zu empfinden. Diese (Harmonisierungs-) Maßnahmen sichern und stärken auch weiterhin die hohe lokale Identität der Bewohner mit ihrem Stadtbezirk.

Öffnung von Sichtbeziehungen

Die Sichtbeziehungen z.B. auf die Weinberge der gegenüberliegenden Neckarseite sind attraktiv und daher besonders zu schützen. Die geeigneten Lösungen sind im Zusammenhang mit anderen Infrastrukturmaßnahmen zu suchen.

7.4 Verkehrsstrukturelle Sanierungsziele:

Ertüchtigung von Straßen, Gehwegen und Überquerungsbereichen

Die Straßen, Gehwege und Überquerungsbereiche im Untersuchungsgebiet sollen auf einen zeit- und ortsgemäßen Standard ertüchtigt werden (z.B. Straßenbelag, Barrierefreiheit, sichere Kreuzungen). Dabei sollen insbesondere die Freibergstraße, für die bereits eine Planung vorliegt, sowie die Nagoldstraße insbesondere im Bereich des Bahnhofs als Sanierungsschwerpunkte berücksichtigt werden.

Sicherung und Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs

Eine qualifizierte ÖPNV-Erschließung innerhalb des Untersuchungsgebiets, insbesondere eine Anbindung von der Neckartalstraße zur Nagoldstraße („*Von unten nach oben*“-Verbindung) ist zusammen mit der SSB zu untersuchen. Ebenso soll die Intermodalität des Radverkehrs mittels überdachter Fahrradstellplätze an ÖPNV-Verknüpfungspunkten gestärkt werden.

Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen

Die Möglichkeiten zur Schaffung neuer Stellplätze soll angesichts des beklagten Stellplatzmangels im Untersuchungsgebiet und des infolge des Generationenwechsels künftig eher zunehmenden Stellplatzbedarf untersucht werden.

8 Neuordnungs- und Maßnahmenkonzept (Plan 10)

Das Neuordnungs- und Maßnahmenkonzept zeigt die städtebaulichen Möglichkeiten zur Neuordnung auf, die zur Erreichung der Sanierungsziele notwendig sind. Die zentralen Maßnahmen sind:

Gebäude und Privatflächen:

1. Modernisierung der Bausubstanz und Anpassung der Wohnungsbestände an heutige Bedürfnisse zur Sicherung und Stärkung der Wohnfunktion (u.a. Grundriss, Energie, Lärmschutz)
2. Städtebauliche und funktionale Aufwertung der Handels- und Gewerbefunktion bei den vorhandenen Versorgungszentren:
 - Zentrentyp E mit Nagoldstraße (beim Bahnhof/ Netto-Markendiscounter) und Freibergstraße (beim Bonus-Supermarkt)
 - sowie bei den Bereichen Dreiecksplatz und Austraße/ Jagststraße
3. Städtebauliche Neuordnung von brachliegenden / untergenutzten Flächen insbesondere entlang der Bahntrasse

Öffentlicher Raum:

1. Verlagerung der Feuerwehr an einen Standort eventuell auch außerhalb des Untersuchungsgebiets
2. Schaffung einer neuen Fußwegeverbindung zur Zuckerfabrik über Neubau eines Stegs über die Bahntrasse
3. Aufwertung der Spielfläche Enzstraße und Schaffung einer Direktverbindung vom Dreiecksplatz
4. Ertüchtigung der Treppe samt Grünfläche und des Fußweges Münster-Viadukt – Enzstraße – Netto-Markt
5. Qualifizierung der Grünachse Illerstraße - Kultur- und Sportzentrum-Freibergstraße und des Fußweges mit Treppen Iller-/Murgtalstraße – Kultur- und Sportzentrum – Freibergstraße als zentraler innerörtlicher Freiraum zum Ausgleich der hohen baulichen Dichte im historischen Ortskern und des Geschosswohnungsbaus in der Nagoldstraße
6. Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im Umfeld beim Bahnhof Münster sowie Stärkung der Funktion als Identifikationsort mit wichtigen Stadteingangsfunktionen
7. Gestaltung der Bereiche Au-/ Jagststraße, Au-/ Illerstraße, Fils-/ Kocherstraße als Identifikationsort mit wichtigen Stadteingangsfunktionen
8. Schaffung zusätzlicher Stellplätze (z.B. Tiefgarage, Parkdecks) auf dem Grundstück des Kultur- und Sportzentrums (Quartiersparken)
9. Ertüchtigung der Freibergstraße (auf Grundlage der bereits vorliegenden Planung) und der Nagoldstraße
10. Ertüchtigung und Gestaltung der Straßenräume in der Ortskernlage über Verbesserung der Parkierungssituation, der Fußwege und der Kreuzungsbereiche

9 Hinweise zur Sozialplanung

Nach §141 BauGB sollen die VU auch nachhaltige Auswirkungen abschätzen, die sich für die von der Sanierung unmittelbar Betroffenen in ihren persönlichen, wirtschaftlichen und sozialen Lebensumständen voraussichtlich ergeben werden.

Nach §180 BauGB sollen Vorstellungen entwickelt und mit den Betroffenen erörtert werden, wie nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden und gemildert werden können, insbesondere beim Wohnungs- und Arbeitsplatzwechsel sowie beim (temporären) Umzug von Betrieben. Zu den Betroffenen, bei denen soziale Härten zu vermuten sind, zählen vor allem Senioren und Haushalte mit geringem Einkommen.

Grundsätzlich sind die Betroffenen von der Landeshauptstadt Stuttgart darauf hinzuweisen, dass entsprechende Hilfen zur Verfügung stehen und beansprucht werden können. Eine persönliche Beratung im Zuge der Durchführung der Sanierung ist sicher zu stellen. Sind die Betroffenen nach ihren persönlichen Lebensumständen nicht in der Lage, Empfehlungen und andere Hinweise zur Vermeidung von Nachteilen zu folgen oder Hilfen zu nutzen, oder sind aus anderen Gründen weitere Maßnahmen erforderlich, sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln, zu überprüfen und anzuwenden.

Gemäß §180 (2) BauGB sind das Ergebnis der Erörterungen und Prüfungen sowie die voraussichtlich notwendigen Maßnahmen der Stadt und die Möglichkeiten ihrer Verwirklichung schriftlich darzustellen und gegebenenfalls fortzuschreiben (Sozialplan).

10 Abgrenzung des Sanierungsgebiets (Plan 11)

Die Ergebnisse der VU haben gezeigt, dass eine Einbeziehung des Lauster-Areals in die künftige Sanierung aufgrund der dort vorgesehenen neuen Nutzung (Recycling-Park) nicht sinnvoll ist. Zur Realisierung des Stegs ist jedoch auf Cannstatter Seite die Einbeziehung einer Teilfläche von Flst. 1035/21 erforderlich.

Flächen mit vergleichsweise wenigen gravierenden städtebaulichen Mängeln und Missständen bzw. keinem dringenden Handlungsbedarf im Sinne der Städtebauförderung können ebenfalls aus der Sanierungsabgrenzung herausgelassen werden.

Im verbleibenden Bereich sind vielfältige städtebauliche Mängel und Missstände erkennbar, die eine förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet rechtfertigen. Kennzeichnend für diese Bereiche sind vor allem die ältere unharmonische Bausubstanz, der ungeordnete Nutzungsmix von Wohnen, haushaltsorientierten privaten und öffentlichen Dienstleistungen, Gewerbe, der Parkierungsdruck oder auch die Defizite in den öffentlichen Räumen (Freiflächen, Fußwege). Die Grundstücke sind überwiegend in privater Hand, weshalb mit einer hohen Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer gerechnet werden kann.

Über eine erhaltende kleinräumige Erneuerung in diesen Bereichen sollen die vorhandenen Nutzungsfunktionen nachhaltig gesichert und gestärkt werden. Deshalb wird aufgrund der unterschiedlichen Aufgabenstellungen, Zielsetzungen und Voraussetzungen, aber auch der Größe des Untersuchungsgebiets, die Durchführung der Sanierung in der dargestellten Abgrenzung empfohlen.

11 Verfahren zur Sanierungsdurchführung - Vorschlag

Die empfohlene Abgrenzung zur Durchführung einer Sanierung beinhaltet ein Gebiet mit unterschiedlichen städtebaulichen Mängeln und Missständen, wobei im Wesentlichen folgende Ziele erreicht werden können und sollen:

- Mängelbeseitigung und Qualitätsverbesserungen im Wohnungsbestand
- Verbesserung der Parkierungssituation
- Neubau eines Stegs über die Bahntrasse zur Zuckerfabrik und einer direkten Verbindung von Dreiecksplatz zur Spielfläche Enzstraße sowie Er-tüchtigung des Fußwegenetzes
- Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums

Im Hinblick auf das anzuwendende Verfahren empfiehlt sich nach Einschätzung von Pan Geo aus den nachfolgend genannten Gründen das **vereinfachte Verfahren**, da sanierungsbedingt keine nennenswerten Bodenwertsteigerungen abgeleitet werden können:


Die Bodenrichtwerte 2016 sind mit 610 €/m² - 770 €/m² für Wohnnutzung im Vergleich zu den meisten anderen Stadtbezirken niedrig. Auch die Kaltmieten zählen zu den niedrigsten in Stuttgart. Angesichts des angespannten Wohnungsmarkts mit der großen Nachfrage insbesondere an preisgünstigen Wohnungen, kann damit gerechnet werden, dass unabhängig möglicher Sanierungsmaßnahmen die Wohnkosten und damit indirekt die Bodenrichtwerte, gerade in den unteren Preissegmenten überproportional im Vergleich zu den meisten anderen Stadtbezirken steigen und sich so angleichen werden.

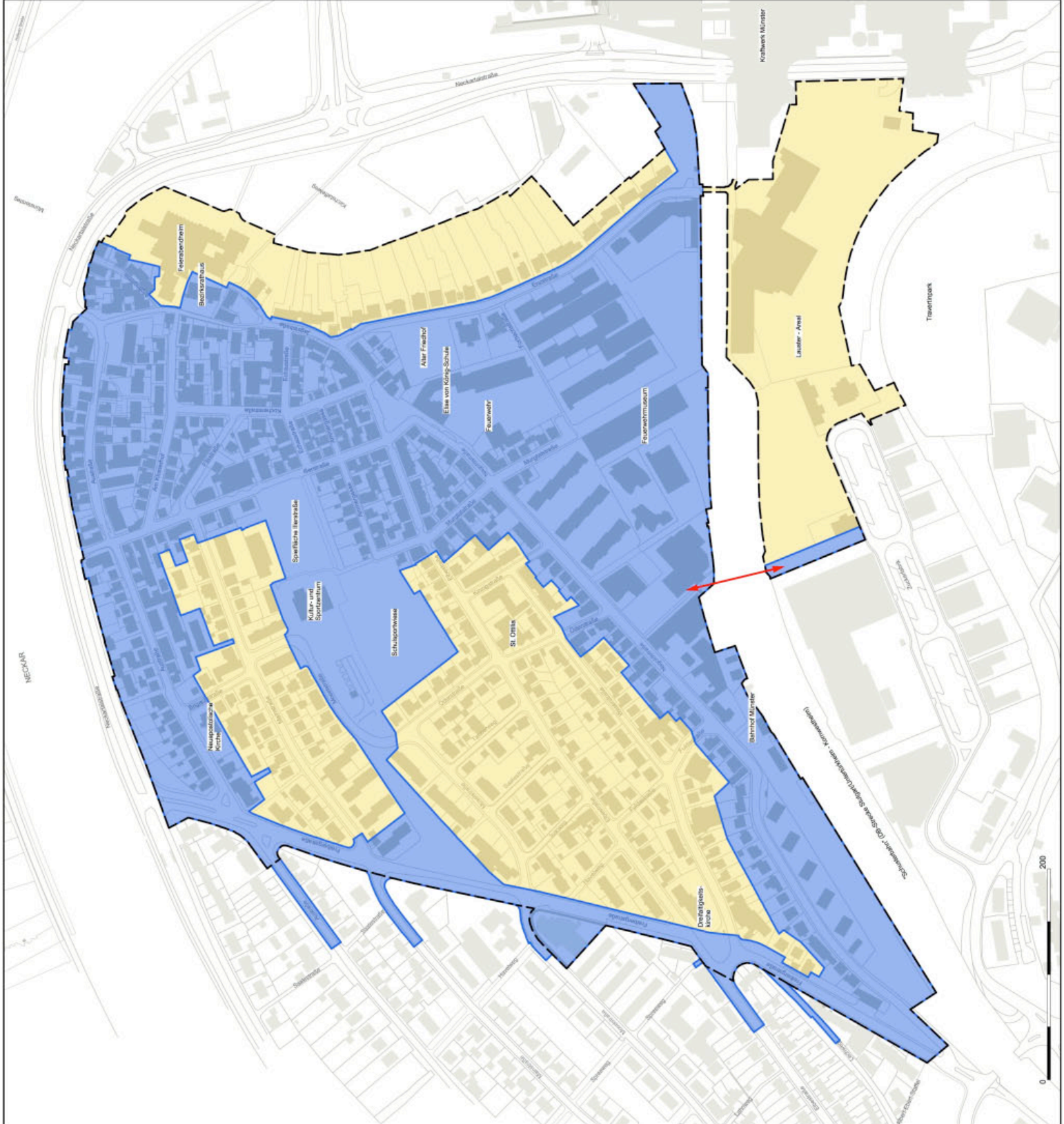
Auch aus dem geplanten Steg über die Bahntrasse nach Bad Cannstatt als kostenintensivste Einzelmaßnahme können nach Einschätzung von Pan Geo keine nennenswerten Bodenwertsteigerungen abgeleitet werden. So wird der Steg in erster Linie der Elise von König-Gemeinschaftsschule dienen, die mit der geplanten Aufgabe des Feuerwehrgebäudes weitere Entwicklungspotenziale erhalten wird. Die Elise von König Schule hat im Jahr 2016 im Sekundarbereich (Klassen 5 bis 10) rund 260 Schüler, von denen ca. 180 außerhalb von Münster wohnen. Deshalb wird der geplante Steg seitens der Schule als sehr wichtig eingeschätzt. Denn es kommt immer wieder vor, dass Schüler fahrlässig die Gleise überqueren, obwohl in jeder Klasse zu Schulbeginn auf die Gefahr und das damit verbundene Verbot hingewiesen wird (Verkehrssicherungspflicht). Auch könnte über den Steg die Haltestelle „Bottroper Straße“ der geplanten U12 von Schülern wie Lehrern leichter erreicht werden, was die ÖPNV-Anbindung verbessern würde.


Nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stuttgart hat in Münster der für die Nahversorgung relevante Bereich Nahrungs- und Genussmittel eine Kaufkraft-Bindungsquote von 104%, was rechnerisch einer Vollversorgung entspricht, so dass seitens der Bevölkerung in Münster ein geringer Bedarf bestehen wird, den Steg zum Besuch der Infrastrukturen in Bad Cannstatt zu nutzen. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass der Steg von der Bevölkerung in Bad Cannstatt angenommen wird, um beispielsweise eine verbesserte Anbindung zur "Schusterbahn" oder nach Münster allgemein zu erhalten.

Deshalb dürfte daher nach Einschätzung von Pan Geo die geplanten Sanierungsmaßnahme kein Auslöser für mögliche Bodenwertsteigerungen sein.

Plan 11: Abgrenzung des förmlich festzulegenden Sanierungsgebiets (Vorschlag)


-  Abgrenzung Untersuchungsgebiet
-  Vorgeschlagene Abgrenzung Sanierungsgebiet
-  Geplanter Steg






Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
 Vorbereitende Untersuchungen Münster 1 -Ortsmitte-

Maßstab 1: 3.500



Erstellt: 19.06.2016



PAN GEO
 Feitel Unternehmen für Angewandte Geografie
 Kronenstraße 35 | D-70174 Stuttgart | www.pangeo.de
 T: 0711 5090971 | F: 0711 5090972 | E: info@pangeo.de
 Kartografie: B. Sc. (Stadt-/Regionalplanung) Hannah Kindler