



Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club e.V.

KV Münsterland e. V.  
Dortmunder Straße 19  
48155 Münster

Postfach 1225 | 48002 Münster

Tel. 0251/393999  
Fax 0251/379341  
info@adfc-ms.de  
www.adfc-ms.de

Öffnungszeiten  
Do. 16<sup>00</sup>-19<sup>00</sup> Uhr  
Sa. 10<sup>00</sup>-13<sup>00</sup> Uhr

ADFC Münsterland | Dortmunder Straße 19 | 48155 Münster

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung  
Stadthaus 3  
Albersloher Weg 33  
48155 Münster

Per E-Mail  
[stadtplanung@stadt-muenster.de](mailto:stadtplanung@stadt-muenster.de)

Münster, den 04.05.2018

Beteiligungszeitraum: 19.3.2018 bis 4.5.2018  
Stellungnahme zur Offenlegung "Entwurf des Bebauungsplans Nr. 541 | Stadthafen  
I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg"

**Gegen den am 19.03.2018 bekannt gegebenen Bebauungsplan Nr. 541 bringt  
der ADFC Münsterland e. V. folgende Einwände vor:**

1. Der Bebauungsplan berücksichtigt nicht in ausreichendem Maß eine auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, gem. BauGB §1 (6) 9 – hier insbesondere die Verlagerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf das Fahrrad (Velorouten) sowie des MIV auf Bus bzw. Schiene (geplante WLE-Strecke). Auch alternative Mobilitätskonzepte, wie intelligente Bussysteme, Carsharing, Parkraumsteuerung etc. werden nicht berücksichtigt.
2. Der Bebauungsplan berücksichtigt nicht in ausreichendem Maß die städtebaulichen Entwicklungskonzepte, gem. BauGB §1 (6) 11 – hier insbesondere die Vorlage V/0650/2016 "Implementierung stadtreionaler Velorouten in der Stadtregion Münster".
3. Zudem sind Flächen für die geplante Radschnellverbindung entlang des DEK zu berücksichtigen.

#### **Zu Punkt 1**

Die Verkehrsuntersuchung „Masterplan Stadthafen Münster“ (in aktualisierten Fassung zum Bebauungsplan Nr. 541, vom Juli 2017), stellt im Untersuchungsgebiet nur die Belastung durch den motorisierten Verkehr dar und lässt nicht erkennen, inwieweit eine auf die Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichtete Stadtentwicklung berücksichtigt wurde. Aufgrund der zu erwartenden Veränderungen in den Bereichen Verkehrspolitik und nachhaltige (Nah)Mobilität sind schon jetzt konkrete Verlagerungspotenziale durch die geplanten Velorouten, durch eine reaktivierten WLE-Strecke und alternative Mobilitätskonzepte, wie intelligenter Busverkehr, Carsharing, Parkraumreduzierung durch eine neue Stellplatzsatzung etc. erwartbar und in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Bankverbindung  
Sparda-Bank Münster  
IBAN:  
DE72 4006 0560 0000 9007 02  
BIC:  
GENODEF1S08

Steuernummer  
UST-Nr. 337/5987/0499  
UST-IdNr. DE178768973

Vereinsregister  
AG Münster VR 2993

Spendenkonto  
Sparda-Bank Münster  
IBAN:  
DE72 4006 0560 0000 9007 02  
BIC:  
GENODEF1S08

Zukunftsgerichtete Bauleitplanung sollte die Stärkung und den Ausbau des Umweltverbundes fördern. Dies lässt der Entwurf „Stadthafen 1“ nicht erkennen. Im Gegenteil, durch den Ausbau und die Öffnung des derzeitigen Privatwegs „Theodor-Scheiwe-Straße“ wird der motorisierte Verkehr weiter gefördert und der Radverkehr auf der geplanten Veloroute „Schillerstraße – Lütkenbecker Weg – Lindberghweg“ eingeschränkt.

Der ADFC Münsterland e.V. fordert, das Verkehrskonzept für den Bebauungsplan an den mittel- und langfristigen Mobilitätszielen der Stadt Münster auszurichten (Stichwort: Masterplan "Mobilität Münster 2035+") entsprechend den Forderungen des BauGB § 1 (5) nach einer „nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung“. Die Simulationsberechnungen sind auf dieser Grundlage zu überarbeiten.

## **Zu Punkt 2**

Zwar verläuft keine geplante Veloroute direkt im Geltungsbereich des Entwurfs zum Bebauungsplan Nr. 541. Jedoch hätte die Öffnung und der Ausbau des derzeitigen Privatwegs „Theodor-Scheiwe-Straße“ unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung im Streckenbereich Lütkenbecker Weg über die Schillerstraße bis zum Hansaring. Dies ist ein Teilabschnitt einer im Veloroutenkonzept geplanten Zubringer-, Tangential- bzw. Bypass-Verbindung, deren Entwicklung gem. Punkt 6 der Vorlage „...mit hoher Priorität zu verfolgen...“ ist.

Bei der Erarbeitung des Entwurfs zum Bebauungsplan Nr. 541, als auch bei der zugehörigen Verkehrsuntersuchung wurde jedoch das Veloroutenkonzept und damit der Auftrag des Rates der Stadt Münster nicht beachtet. Eine Abwägung der Belange, die sich aus dem Konzept ergeben, hat nicht erkennbar stattgefunden.

Für den Radverkehr ist diese Route, nach Meinung des ADFC, von besonders hoher Bedeutung, da sie schon jetzt zum großen Teil auf Fahrradstraßen verläuft und mit wenigen Knotenpunkten eine schnelle und komfortable Verbindung zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen Gremmendorf bzw. Angelnmodde und Wolbeck bietet. Sie sollte gegenüber der geplanten, parallel verlaufenden Veloroute am Albersloher Weg priorisiert werden, da dort der Radverkehr aufgrund der Vielzahl von Knotenpunkten und Seitenwechseln deutlich ausgebremst wird.

Durch einen Ausbau und die Öffnung der Theodor-Scheiwe-Straße wäre gem. der o. g. Verkehrsuntersuchung im „Prognose-Nullfall 2030“ im Bereich der „äußeren Schillerstraße“ mit einer Belastung von 12.000 DTVw zu rechnen, vergleichbar mit heutigen Verkehrsstärken auf der „inneren“ Wareндorfer Straße oder Wolbecker Straße (Verkehrsbelastungsplanung 02.2016). Dies würde den Zielen der Velorouten, nämlich einem „sicheren und störungsarmen“ Verlauf, deutlich entgegenstehen.

Der ADFC Münsterland e.V. fordert, dass eine Öffnung der Privatstraße zum Lütkenbecker Weg für den motorisierten Verkehr unterbleibt. Alle zukünftigen Baumaßnahmen im Bereich der Veloroute müssen zu einer Reduzierung des motorisierten Verkehrs beitragen.

Die Durchlässigkeit für Radfahrer, Fußgänger und Rettungsfahrzeuge sollte bzw. muss selbstverständlich – wie bislang – gewährleistet bleiben und wäre durch einfache bauliche Maßnahmen zu realisieren.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Breite der neu erstellten DEK-Brücke, im Zuge der Schillerstraße („Schillerbrücke“), bei einer Fahrbahnbreite von 6.00 m, unabhängig von der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs (30 km/h oder 50 km/h) und unabhängig von der Führungsform des Radverkehrs, eine Belastung von 12.000 DTVw nicht zulässt (siehe ERA 2010, Seite 18-19). Schon jetzt, ist die Brücke aufgrund der uneinheitlichen Verkehrsführung für Radfahrer konfliktträchtig. Eine Erhöhung des motorisierten Verkehrs würde zu einer weiteren Gefährdung der Radfahrenden führen.



Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass die Erschließung der geplanten Bebauung auf dem ehemaligen „Osma-Gelände“ (Projekt Neuhafen, Hafentor, LVM) über die Schillerstraße den Zielen der Veloroute ebenfalls deutlich entgegensteht. Hier schlägt der ADFC vor, dass die Stadt Münster alternative oder ergänzende Erschließungen untersucht. Insbesondere aber muss für ein solch hochverdichtetes, innerstädtisches Gebiet in Bahnhofsnähe PKW-armes Wohnen und Arbeiten realisiert werden. Wichtige Grundlage wäre hier eine neue Stellplatzordnung. Damit stünde das Projekt für zukunftsorientierten Städtebau und hätte (überregionalen) Modellcharakter.

### Punkt 3

Das Radverkehrskonzept 2025, Vorlage V/0647/2016 (Seite 10), sieht eine Radschnellverbindung entlang des Dortmund-Ems-Kanals, zwischen Greven und Senden vor. Dieser würde demnach auch durch das Plangebiet verlaufen. Die hierfür erforderlichen Flächen sollten im B-Plan berücksichtigt werden.

Mit fahrrad-freundlichen Grüßen



Vorsitzender Kreisverband ADFC Münsterland e.V.



Stadt Münster  
**Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung**  
Stadthaus 3  
Albersloher Weg 33  
48155 Münster

Münster, 04.05.2018

**Stellungnahme zur Offenlegung "Entwurf des Bebauungsplans Nr. 541 I  
Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg"**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Geschäftsführer der Eurocityfest GmbH, die den Unternehmenssitz im betroffenen Planungsgebiet hat, mache ich nachfolgende Eingaben.

In dem oben genannten Entwurf des Bebauungsplanes, wird im Bereich der Umwidmung des Industriegebietes, in Gewerbegebiete, eine Unterteilung von G1-G3 getroffen. Hierbei wird auf die Bauleitplanung – „42. Änderung des Flächennutzungsplans“, sowie den „Masterplan Stadthäfen Münster“ Bezug genommen.

- 1.) Die geplante Unterteilung des Gewerbegebietes in 3 unterschiedliche Kennziffern erfolgt aufgrund der Einschränkungen / Befreiungen in der textlichen Festsetzung.  
Die Unterteilung / textliche Festsetzung sollte überarbeitet werden.
- 2.) Reduzierung der im Bebauungsplan vorgesehenen Bauhöhen. zur Berücksichtigung der in der Begründung zum Bebauungsplan festgestellten Ziele.
- 3.) Aufnahme des Bestandsgebäudes – Am Mittelhafen 63-67 in die Liste der unter Punkt 6, in der Begründung des Bebauungsplanes aufgeführten Liste, der zu erhaltenden hafentypischen Gebäude.

## **Begründung:**

Zu 1.)

Lediglich für eine einzelne, zurzeit unbebaute Teilfläche, soll ein Gewerbegebiet mit der Kennziffer 2 (GE2) im Bebauungsplan, entstehen.

In der textlichen Festsetzung wird unter Ziffer 1.13 festgeschrieben:

In den als Gewerbegebiet GE 1 und GE 3 festgesetzten Baugebieten sind die ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten unzulässig (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 6 BauNVO).

Hierdurch wird lediglich eine Teilfläche, für eine entsprechende Nutzungseinschränkung, ausgenommen.

Im Interesse bereits bestehender und zukünftiger Nutzungen im Planungsgebiet wird empfohlen, die Einteilung des Gewerbegebietes auf GE1 und GE3 zu reduzieren und die textliche Festsetzung entsprechend abzuändern.

Ohne diese Änderung, liegt eine Aufstellung des Bebauungsplans mit einer expliziten Begünstigung eines Grundstücks, ohne erkennbare planerische Notwendigkeit vor.

Aus dieser Aufteilung ergibt sich eine Abwägungsdisproportionalität.

Vorhaben, die bereits seit 2007 angestrebt werden und die aus Gründen des bis vor kurzem vorhandenen Gefahrgutlagers mit den hieraus entstehenden Abstandflächen bisher nicht weiter verfolgt werden konnten, würden durch die jetzige Planung auch zukünftig dauerhaft unmöglich gemacht.

Zu 2.)

In der Begründung zum Bebauungsplan wird ausgeführt:

„Hierdurch wird vielmehr die Nutzungsflexibilität und Nutzungsbreite für das strukturelle Ziel, nutzungsgemischten diversifizierten, hochwertigen gewerblich-kulturellen und dienstleistenden Nutzungen eine aktive Angebotsoption einzuräumen, deutlich gestärkt.“

Die aktuell im Bebauungsplan festgelegten zulässigen Gebäudehöhen führen in ihrem rückwertigen Bereich der Uferpromenade, zu einem Schlucht artigen Straßenempfinden. Die bisherige Bebauung weist überwiegend eine Höhe von 3 Geschossen auf.

Auf der nördlichen Seite des Stadthafens 1 sind die prägenden Gebäude überwiegend mit einer Geschossanzahl von 5 ausgebildet. Auch hier ist dieses Empfinden bereits spürbar.



Die nun geplanten Gebäudehöhen von bis zu 26 Metern sollten planerisch überdacht werden.

Wie einer Förderung der in der Begründung beschriebenen hochwertigeren gewerblich-kulturellen Nutzung, durch die vorgesehenen zulässigen Bauhöhen entsprochen werden soll ist jedenfalls nicht erkennbar.

Ebenfalls würde, der stadthafentypische Charakter durch die zulässigen Bauhöhen nachhaltig verändert.

Zu 3.)

Das Gebäude Am Mittelhafen 63-67, wurde Mitte der 1950er Jahre durch das Architekturbüro Josef Bisping für die „Edeka“ Handelsgruppe errichtet. Es handelt sich hierbei um ein zweigeschossiges Lagerhaus mit angrenzender Bürofläche. Das Gebäude wurde aus Kalksandsteinen errichtet und mit roten Klinkern versehen. Im Erdgeschoss bilden 6 Rolltore den Gebäudeabschluss zu den innenliegenden Anlieferungsbereich des Lagers. Der ungewöhnliche äußere Gebäudezuschnitt, unterstreicht die damals im Hafengebiet typischen, abgestimmten unterschiedlichen Transportwege von Schienen, Straßen und Wasserverkehr. Neben der für den Hafen typischen, Industriellen Nutzung, zeigt dieses Gebäude den ebenfalls hafentypischen Charakter des Warenumschlags.

Die neben dem denkmalgeschützten „Rhenus-und Flechtheim-Speicher“ zwei weiteren bisher benannten Objekte, reichen jedenfalls nicht aus um den Charakter des Hafens, dauerhaft zu erhalten.

In Erwartung einer Stellungnahme zu meinen Anregungen bzw. Bedenken sowie Berücksichtigung bei den Planungsaktualisierungen verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen



Eurocityfest GmbH  
Am Mittelhafen 63-67  
48155 Münster

---

**Von:**

**Gesendet:**

**An:**

**Betreff:**

Samstag, 5. Mai 2018 17:32

61offenlegung; online-redaktion

Anregung zum Bebauungsplan Nr. 541 I

Folgende Anregung wurde aufgegeben:

Beteiligungszeitraum: 19.3.2018 bis 4.5.2018

Stellungnahme zur Offenlegung "Entwurf des Bebauungsplans Nr. 541 I Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg"



**Text:**

**BETRIFFT: ERWEITERUNGSOPTION KRAFTWERK**

Es bestehen zwei Varianten bezüglich der Emissionskontingente (V1 Kraftwerk im Bestand, V2 potentielle Erweiterung Kraftwerk). Der Emissionsplan sowie der B-Plan greifen einzig die Erweiterungssituation auf. Eine finale Aussage über die Erweiterungsoption seitens der Stadtwerke gibt es nicht, die Stellungnahme hierzu ist aus dem Jahr 2015 und antwortet nicht auf die aktuell dem B-Plan zu Grunde liegenden Informationen (insbesondere. Gebietseinteilungen). Der damalige Planungsstand sowie die Herangehensweise wurde seitens der Stadtwerke als kritisch betrachtet. Das Sondergebiet der Erweiterung ist jedoch bereits im vorliegenden Entwurf (FNP & B-Plan) festgehalten und in der Begründung zum B-Plan als möglich dargestellt.

Eine finale und aktuelle Stellungnahme der Stadtwerke Münster GmbH zum aktuellen Entwurf sollte zum Beschluss der Planung gegeben sein und die Erweiterungsoption entweder endgültig besiegeln und als gangbar bestätigen, oder aber diese ausschließen, auf dass die Planung sich entsprechend anpasst (Emissionswerte, Flächeneinteilung FNP & B-Plan).

**BETRIFFT: HAFENTYPISCHE OBJEKTE UND GEBÄUDE**

In der Stellungnahme des LWLs (Denkmalpflege) wird darauf hingewiesen, die maximale Gebäudehöhe der Baufelder entsprechend der denkmalgeschützten Gebäude (Flechtheim, Rhenus) anzupassen.

Ebenfalls wird auf die „hafentypischen Objekte und Gebäude“ hingewiesen, welche im B-Plan als „Erhaltenswerte Einzelanlagen/Gebäude / Hafentypische Objekte“ gekennzeichnet sind. Hierzu heißt es in der Stellungnahme des LWL: „Um den Erhalt und die Wirksamkeit der Denkmäler im Zusammenhang mit der neuen Strukturen zu fördern, sollten auch die wertgebenden Merkmale des historischen Hafenbereichs in der unmittelbaren Umgebung der Denkmäler bei der Neuordnung des Geländes Berücksichtigung finden.“ In der Begründung zum B-Plan sind unter 6.8 die hafentypischen Objekte/Gebäude beschrieben (Objekte: Kohlebunker, Portaldrehkran, zwei Siloanlagen am Kai; Gebäude: Hill-Speicher Am Mittelhafen 42/44, Bürogebäude Hafengrenzweg 5/7). Hier heißt es seitens der Verwaltung: „Diese hafentypischen Objekte spiegeln die Historie des Ortes wider und werden entsprechend als erhaltenswerte Objekte eingestuft. Anders als bei den eingetragenen Denkmälern greifen hier jedoch keine fachgesetzlichen Regelungen und auch keine planungsrechtlichen Steuerungen, die Kennzeichnung hat insofern ausschließlich informativen und empfehlenden Charakter.“

Ohne planungsrechtliche Steuerung kann nicht von einer qualitativen Entwicklung im Umfeld von und im Zusammenspiel mit genannten hafentypischen Gebäuden/Objekten ausgegangen werden. Dies betrifft insbesondere das Bestandsgebäude Am Mittelhafen 42/44 mit einer Höhe von ca. 15m (Firsthöhe großer Giebel hafenseitig, 13m für den kleineren Giebel). Der RVM und die B-Side planen, die Gebäude im

Bestand zu entwickeln. Die baulich direkt angrenzende Lagerhalle im Osten soll ebenfalls im Bestand entwickelt werden und weist eine Höhe von ca. 9m auf. Die umgebenden Bauhöhen werden im vorliegenden Entwurf lediglich auf 24, bzw. 26m Höhe eingeschränkt. Dieser eklatante Höhenunterschied von 9-15m zwischen den charakteristischen Bestandsbauten und den möglichen Neubauten könnte eine minderwertige räumliche Entwicklung bedeuten, welche sich insbesondere in einer potentiell unattraktiven südlichen „Hafen-Skyline“ niederschlagen würde. Hier wird städtebauliche Qualität auf den guten Willen der künftigen Bauherren verlagert, welches im Zusammenhang mit der bereits sichtbaren maximalen wirtschaftlichen Flächenausnutzung im Hafenbereich (siehe insbesondere. Cronos) planerisch fahrlässig ist.