

Stadthafenquartier -

Protokoll der frühzeitigen Information der Öffentlichkeit gemäß
§ 3 Abs. 1 BauGB zur 72. Änderung des Flächennutzungsplans und
zur Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. 600 Stadthafen I /
Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße

mit der Informationsveranstaltung am 22. November 2023
von 18.00 Uhr bis 20.30 Uhr im Jovel, Albersloher Weg 54



Impressionen der Veranstaltung
Foto: Stadt Münster

Inhalt

Einführung	2
Themenfeld Städtebau	3
Themenfeld Freiraum	6
Themenfeld Verkehr	8
Themenfeld Entwässerung	13
Themenfeld Energie	14
Themenfeld Verschattung, Luft, Klima	14

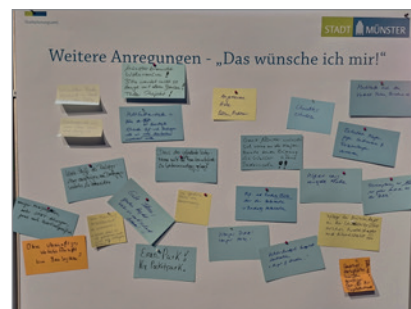
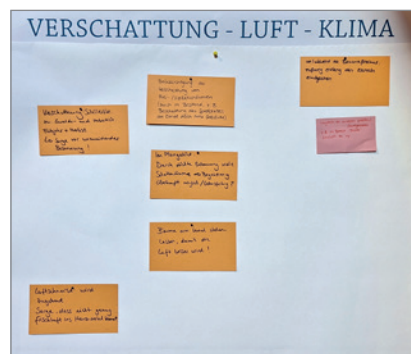
Einführung

Keyvan Dalili, 1. stellvertretender Bezirksbürgermeister des Stadtbezirks Münster-Mitte eröffnet die Veranstaltung und begrüßt die Anwesenden. Jörg Krause, Dezernent für Planungs- und Baukoordination, begrüßt die Öffentlichkeit seitens der Verwaltung und gibt eine kurze Einführung in den Ablauf des Abends und einen kurzen Projektüberblick, in dem er auf die Verfahrensschritte für die Verfahren der 72. FNP Änderung und der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 600 eingeht, das Projekt kurz inhaltlich umreißt und dann die Möglichkeiten der Beteiligung erläutert.

Die Veranstaltung ist als ‚world café‘ aufgebaut und gibt der Öffentlichkeit an verschiedenen Thementischen die Möglichkeit sich über das Projekt bzw. den Projektstand zu informieren. Dabei stehen jeweils Ansprechpersonen für Fragen und Erläuterungen zur Verfügung und die Öffentlichkeit hat die Möglichkeit Anregungen zu formulieren. Darüber hinaus gibt es weiterhin die Möglichkeit bis zum 18.12.2023 schriftlich Anregungen zu diesem Projekt zu geben.

Knapp 150 Bürgerinnen und Bürger nutzten die Möglichkeit sich zu informieren und Anregungen abzugeben. Dabei wurden an dem Abend rund 125 Karteikarten ausgefüllt. Im Nachgang zur Veranstaltung nutzten knapp 20 Bürgerinnen und Bürger sowie einzelne Interessensverbände die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme.

Insgesamt sind dabei folgende Anregungen eingegangen:



Anmerkungen zu den Themenwänden
Fotos: Stadt Münster

Themenfeld Städtebau

Im Themenbereich Städtebau gab es vielfältige Anregungen. Neben der Nutzungsstruktur lag dabei vor allem auch das Thema Dichte und Gebäudehöhe im Fokus.

Zur Nutzungsstruktur bzw. den vorgesehenen Nutzungen:

Allgemein:

- Die vorgesehene Nutzungsmischung wird begrüßt.
- Es wird Freude darüber geäußert, dass auch die neuen Flächen entwickelt werden.
- Es wird angeregt, den Charakter des Gebiets zu erhalten.
- Eine Anregung wünscht eine alternative Nutzung für die Fläche und regt an, das Gelände als ‚Ostpark‘ zu nutzen und eine gewisse Refinanzierung durch moderate Eintrittspreise zu erreichen.

Bezogen auf die einzelnen vorgesehenen Nutzungen:

- Eine Anregung macht deutlich, dass Münster noch mehr Wohnraum auch im Stadthafen benötigt.
- In mehreren Anregungen wird ein stärkerer Fokus auf die Bezahlbarkeit des Wohnraums gelegt und angeregt, dass ein höherer Anteil an öffentlich gefördertem Wohnraum und eine verlängerte Bindung umgesetzt wird. Deshalb ist deutlich mehr als 30% als geförderter Wohnraum umzusetzen. Weiter wird angeregt, dass in diesem Segment darauf geachtet wird, dass der Wohnraum nicht an Familienmitglieder zur Weitervermietung gelangt. Mehrfach wird gefordert, diesen dringend benötigten Wohnraum schnell umzusetzen.
- Auch die Spekulation mit Wohnraum soll ausgeschlossen werden. Ebenso muss auf die Auswirkungen der Wohnungspreise für die Umgebung geachtet werden, da Gentrifizierung durch Preissteigerung und Verdrängung dort ohnehin bereits stattfindet.
- Es wird angeregt, darauf zu achten, dass die Auszubildenden sich das Wohnen im Auszubildendenwohnheim leisten können. Es soll hierbei auch sichergestellt werden, dass die Bezahlbarkeit auch mit Auslaufen der Mietpreisbindung im Zuge des geförderten Wohnraums langfristig bestehen bleibt.
- Es wird darauf hingewiesen, dass es einen Bedarf an innovativen Formen des geteilten Wohnens (z.B. Clusterwohnen, Alten-WGs, inklusive WGs) gibt.
- In mehreren Anregungen wird die Sorge um einen potentiellen Konflikt zwischen Wohnen in der ersten Reihe am Stadthafenbecken und der vorhandenen lebendigen Freizeitkultur am Stadthafen vorgetragen. Im Stadthafen 1 spielen die Aspekte Kunst, Kultur und Erholung eine wichtige Rolle und führen zu der sehr wertgeschätzten Lebendigkeit des Hafens. Es wird befürchtet, dass es Klagen gegen Gastronomie und Freizeitnutzungen geben wird. Mehrere Anregungen fordern einen Verzicht auf das Wohnen an der Wasserkante zum Schutz der Ausgehmeile mit den damit verbundenen Lärmemissionen. In dem Kontext wird auch Raum für die ‚corner culture‘ gefordert.
- In einer Stellungnahme wird hinterfragt, ob die Menge an Büroflächen vor dem Hintergrund von homeoffice etc. den langfristigen Bedarfen dieses Segments entspricht.
- Eine Anregung sieht das Quartier nicht als geeigneten Standort für eine Hotelnutzung.
- Es wird vorgeschlagen, dass die geplante Markthalle nach den Vorbildern in Palma, Barcelona etc. entsteht.

Mehrere Anregungen befassen sich mit der Dichte und Höhe der Gebäude:

Einzelne Anregungen sehen die vorgesehene Dichte positiv:

- Es wird darauf hingewiesen, dass mit den hohen Gebäuden ein guter Blick aufs Wasser erreicht wird

und die Schaffung von viel Wohnraum möglich ist.

- Eine Anregung sieht dies als gute Stelle für eine Verdichtung an.

Die Mehrzahl der Anregungen hingegen fordern eine geringere Dichte.

- Dabei wird im Einzelnen angeregt, die Gebäudehöhen nördlich der Schillerstraße als Maß für die Bebauung südlich der Schillerstraße anzusetzen. Mehrere Anregungen fordern eine geringere Gebäudehöhe, u.a. mit der Begründung, dass die Wirkung und die Strahlkraft des Speichers verloren gehen.
- Vor allem das Hochhaus an der Schillerstraße wird mehrfach als zu hoch kritisiert. Dabei wird in einer Anregung auf die erdrückende Wirkung auf die Häuser 161 und 165 (Wirkung analog des Agravis Silos von der Halbinsel betrachtet) abgestellt. Dies wird nicht als angemessene Dichte empfunden. Es wird ferner darauf hingewiesen, dass der Turm mit seiner breiten Seite genau in der Blickachse stadtauswärts von der Schillerstraße liegt. Eine weitere Stellungnahme, die die Höhe des Bürohochhauses an der Schillerstraße kritisiert, verweist darauf, dass damit nicht der Zielsetzung einer ansteigenden Bauhöhe zum Wasser entsprochen wird. Eine weitere Anregung forderte zum Kuhr-Hochhaus eine Begrenzung auf die Höhe des Speichergebäudes.
- Auch das Gebäude südlich der Schillerstraße und östlich der Ewaldstraße wird mit seinen 6 Geschossen als zu hoch empfunden. Hier sollte eine Reduzierung auf 3-4 Geschosse in Ergänzung zu dem westlich liegenden Gebäude erfolgen.
- Um die vorgesehene Dichte besser greifen zu können, wird angeregt, Vergleiche zu anderen Städten oder Stadtteilen zu ziehen.

Darüber hinaus gibt es folgende Anregungen:

- Es wird angeregt, die nachhaltige Einbindung des Quartiers ins umliegende Quartier stärker zu betrachten.
- Darüber hinaus wird vorgeschlagen, das Grachtenkonzept wiederaufzunehmen und eine Brücke über den Kanal zu planen, gerne in Zusammenarbeit mit den MSA-Studenten.
- Es wird angeregt, die Gebäude in Klinkerfassade zu errichten, da sich diese besser in die Umgebung einfügt und mit den Jahren schöner wird.
- Zudem wird gefordert, etwas mehr Form zu wagen.
- Eine Anregung zielt auf eine aktive und soziale Belebung des Viertels sowie eine Einbettung in die umgebenden Quartiere durch ein Quartiersmanagement.
- Es wird darauf hingewiesen, dass wenig in Bezug auf Resonanz-Tourismus entsteht.
- Es wird gefordert, im Rahmen der Baumaßnahme ein Bausicherungsverfahren für alle Gebäude an der Schillerstraße vorzunehmen, um auf die Folgen der Grundwasserabsenkungen in der Bauphase reagieren zu können.

Themenfeld Freiraum

Auch zum Themenbereich Freiraum gab es vielfältige Anregungen der Bürgerschaft:

- Mehrere Anregungen fordern, sich in der Ausgestaltung des Freiraums nicht auf Pocket-Grünflächen zu begrenzen, sondern richtige Parks vorzusehen. Ergänzend wird angeregt, in den Bereichen, in denen der Untergrund eine Durchwurzelung nicht zulässt, eine mobile Begrünung vorzusehen.
- Es wird darauf hingewiesen, dass Rettungswege das Grün gefährden.
- Es wird zudem angeregt, die Versiegelung möglichst gering zu halten.
- Es wird gefordert, bei der Begrünung auf Dächern, Fassaden oder am Boden auf regionale und möglichst hitzeresistente Bepflanzung zu achten.
- Es wird zudem die Frage gestellt, ob die Begrünung wieder wie am Hafentor entsteht.
- Es wird kritisiert, dass die Planungen zum Freiraum ein Alibi darstellen, um der geplanten Dichte einen grünen Anstrich zu geben.
- Mehrere Anregungen fordern, dass im Bauleitplanverfahren sichergestellt wird, dass das in der Konzeption dargestellte Grün auch tatsächlich realisiert und langfristig gesichert wird. Dies gilt ebenfalls für die Installation von PV-Anlagen auf den Gründächern.

Mehrere Anregungen wünschen konkret einzelne Freiraum-Nutzungen im Plangebiet:

- Neben den Spielmöglichkeiten für Kinder gibt es Anregungen dahingehend, auch Freizeitmöglichkeiten für Erwachsenen, Jugendliche und bestimmte Szenegruppen zu beachten (z.B. Trimm-Dich-Pfade, corner Szene (mit den verbundenen Lärmentwicklungen), skater)
- Für den Bereich an der Hafenkante gibt es auch mehrere Anregungen. Insbesondere in dem Bereich vor der Markthalle wird ein hoher Freizeitwert und belebter Punkt gesehen. Es wird zudem angeregt, eine Begrünung an der Wasserkante in Form von Bäumen vorzusehen. Gerade dort wird die Sonneneinstrahlung von oben durch die Wasseroberfläche und die umliegenden Glasfassaden noch gesteigert. Beschattete Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum ohne Konsumzwang wären hier sinnvoll.
- Insgesamt wird mehrfach für das gesamte Gebiet, teilweise explizit für die Hafenkante darauf hingewiesen, dass es auch konsumfreie/nicht-kommerzielle Freiflächen zum Sitzen und Verweilen geben soll. Konkret wünscht eine Anregung, private Grün- und Freiflächen anzubieten, die in Zukunft von den Anwohnenden selbst gestaltet werden können. Diese sollten mit genug Verweilmöglichkeiten in Form von Bänken und Tischen ausgestattet werden, die ohne Konsumzwang von allen genutzt werden können.
- Es wird vorgebracht, eine große Wiese mit Sitzgelegenheiten vorzusehen, um Möglichkeiten zum Aufenthalt im öffentlichen Raum anzubieten. Auch Räume zum Ausüben verschiedener Trendsportarten werden gewünscht (z.B. ein kleiner skatepark)
- Zudem wird angefragt, ob Trinkwasserbrunnen und öffentliche Toiletten geplant sind.
- Es wird vorgeschlagen, in einem Teil der entstehenden Grünanlage einen eingezäunten Hundelaufbereich anzulegen.

Darüber hinaus gab es noch folgende Hinweise und Anregungen:

- Es wird darauf hingewiesen, dass der Flussregenpfeiffer als planungsrelevante Art seit drei Jahren mit zwei Brutpaaren im Plangebiet vorhanden ist.
- Mehrere Anregungen befassen sich mit einem gewünschten Zugang zum Wasser, als legaler Badeabschnitt oder Einstiegstelle zum Schwimmen oder auch kleine Badeinseln.

- Mehrfach wurde auch das Thema einer Brücke (z.B. als Klappbrücke ausgestaltet) über das Kanalbecken für Fußgänger und Radfahrende aufgerufen, um so einen Rundweg um das Hafenbecken zu erreichen.
- Es wird angeregt, eine Baumreihe entlang der Schillerstraße auf Höhe der Kanalbrücke zu ergänzen um die ursprüngliche beidseitige Bepflanzung der Brücke wiederherzustellen.
- Ein weiterer Hinweis bittet, die Pflege der Grünanlage an der Schillerbrücke zwischen Ewaldstraße und Hubertstraße in den Blick zu verfolgen.

Themenfeld Verkehr

Das Themenfeld Verkehr wurde an dem Abend intensiv diskutiert und es gab bereits am Abend eine Vielzahl an Anregungen. Auch viele der schriftlichen Anregungen setzen sich intensiv mit dem Thema Verkehr und einem zukunftsorientierten Mobilitätskonzept auseinander. Hierzu gibt es folgende Anregungen:

Allgemein zur Erschließung des Plangebiets:

- Es wird mehrfach kritisiert, dass ein Verkehrskonzept fehlt bzw. überarbeitet werden muss und die vorgesehenen Zufahrten zum Plangebiet über die Schillerstraße und den Hafenweg keine Lösung sind.
- In mehreren Anregungen wird das Thema ÖPNV aufgegriffen, da sich das Erschließungskonzept bislang im Wesentlichen auf den MIV konzentriert. Hier wird ein ÖPNV-Erschließungskonzept als echte PKW-Substitution gefordert.
- Mehrfach wurde die Sorge geäußert, dass die Schillerstraße mit dem Mehrverkehr ihre Funktion als Fahrradstraße nicht mehr aufrechterhalten kann, da zu viel Verkehr auf die Schillerstraße gelenkt wird. Es wird betont, dass die Funktion als Veloroute vollumfänglich erhalten bleiben muss.
- In einer Anregung wird betont, dass der Hafenweg zu schmal ist um als Zufahrt zum Plangebiet genutzt zu werden und den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.
- Mehrfach gab es zudem Anregungen zur befürchteten Mehrbelastung im angrenzenden Gebiet Klein-Muffi: Es wird gefordert, dass Durchgangsverkehre durch Klein-Muffi und Herz-Jesu vermieden werden müssen, bspw. über die Ewaldstraße oder die Hubertstraße. Ein Vorschlag regt eine Anliegerzone für den Bereich an. Ein weiterer Vorschlag fordert eine Durchfahrtssperre auf dem letzten Stück der Schillerstraße (ab Nr. 153) zum Abbau von Parksuchverkehren und Durchgangsverkehr. Ein anderer Vorschlag fordert Poller im Gebiet Klein-Muffi, die durch die Anwohnenden bedient werden können.
- In Bezug auf die Schillerstraßenbrücke gab es mehrfach den Vorschlag, hier eine Sperrung für den MIV stadtauswärts vorzusehen und nur einen Durchlass für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen.
- Es gibt mehrere Anregungen zum Thema LKW-Verkehre. Eine Anregung schlägt ein LKW-Fahrverbot für die Schillerstraße vor. Eine ergänzende Anregung fordert, die LKW-Zulieferverkehre für das Plangebiet ausschließlich über den Hafenweg verlaufen zu lassen. Eine weitere Anregung fordert die Begrenzung des LKW-Zulieferverkehrs bis 11.00 Uhr.
- Mehrere Stellungnahmen befassen sich mit der Abwicklung des Verkehrs und fordern, den Autoverkehr am Anfang des Plangebiets abzufangen (mit einem Quartiersparkhaus o.ä.) bzw. den Verkehr schon auf Höhe Stroetmann abzufangen.
- Eine Stellungnahme betont, dass die Zufahrt zum LVM-Projekt über die Ewaldstraße gut gelöst ist.

Mehrere Anregungen befassen sich konkret mit den Überlegungen zur Schillerstraßengestaltung als Fahrradstraße:

- Zum Vorschlag einer möglichen Untergliederung der Fahrradstraße gibt es verschiedene Hinweise: Mehrere Anregungen bewerten die geplante Gliederung der Schillerstraße als guten Vorschlag; neben einer Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende bietet die Mitteltrennung Begrünmöglichkeiten. Eine weitere Stellungnahme wünscht, dass der auf Höhe der Querstraße vorgesehene Fußgängerübergang in Mittelstreifen nicht überfahrbar sein soll.
- Sorge bereitet mehreren Anregern die TG-Zufahrten direkt auf die Schillerstraße, da hier ein Unfallschwerpunkt mit den Radfahrern auf der Fahrradstraße befürchtet wird. Neben einer Reduzierung der TG-Zufahrten insgesamt, wird mehrfach der Vorschlag einer Bündelung der Verkehre im Plangebiet und dann einer konzentrierten Zufahrt an die Schillerstraße vorgebracht. Dadurch würde das Wendeerfordernis im Kreisverkehr wegfallen.
- Mehrere Anregungen stellen dar, dass es zwischen der Ein- und Ausfahrt der TG-Kuhle auf der Schillerstraßenrampe und dem vielen und schnellen Radverkehr auf der Veloroute Schillerstraße zu Störungen kommt. Es wird angeregt, die Zufahrten zu den Tiefgaragen von PKW und Radverkehr zu tauschen, so dass die Einfahrt für die PKW im südlichen Bereich der Bebauung erfolgt.
- Es gibt mehrere Anregungen zum geplanten Kreisverkehr am Knoten Schillerstraße / Ewaldstraße und die Forderung, diesen nicht umzusetzen, da dieser die Fahrradstraße unterbricht und zu einer weiteren Behinderung und Gefährdungspotential des Radverkehrs auf der Veloroute führt. Er erscheint einzelnen Anregungen überdimensioniert, eine weitere Anregung befürchtet mit dem Kreisverkehr den Wegfall weiterer Parkplätze, sowie dem Entfall des letzten verbliebenen Baums in dem Bereich. Eine Anregung fordert dort keinen Kreisverkehr umzusetzen, da mit dem jüngsten Umbau endlich eine verkehrssichere Abwicklung des Knotens gelungen ist und ein Kreisverkehr zu einer Bevorrechtigung des PKWs führen wird und eine stärkere Durchquerung von Klein-Muffi befürchtet wird. Eine weitere Anregung fordert einen 4-Straßen-Kreisverkehr, in dem die Lambertstraße als Sackgasse für den PKW-Verkehr ausgestaltet wird und nur eine Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr ermöglicht.
- Mehrere Stellungnahmen blicken auf die Funktion der Schillerstraße als Fahrradstraße und hinterfragen, ob die erwartete Erhöhung des MIV die Einordnung als Fahrradstraße noch zulässt. Es wird angeregt, den Kfz-Verkehr auf der Fahrradstraße und Veloroute Schillerstraße stärker zu begrenzen. Bei den Rad-Verkehrsmengen, die 2035 auf der Veloroute unterwegs sein werden, ist laut Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW nur bis zu 500 Kfz/24h verträglich. Um eine Reduzierung zu erreichen, soll eine Begrenzung auf Anliegerverkehre erfolgen und der Durchgangsverkehr durch eine Sperrung der Kanalbrücke unterbunden werden.
- Zum Knoten Schillerstraße/Hansaring gab es den Vorschlag, eine Fahrradbrücke zu errichten.
- Eine Anregung fordert die Reduktion des privaten Stellplatzbedarfs z.B. über die Instrumente der Stellplatzsatzung oder ein Parkhaus außerhalb des Quartiers. Ein weiterer Vorschlag schlägt dafür eine zentrale Parklösung jenseits des Hafens (bspw. Am Mittelhafen) vor. Eine weitere Anregung fordert, dass Quartiersparkplätze günstiger sein sollten als die Parkmöglichkeiten für Tagesbesucher sowie Kundinnen und Kunden.

Ein zentrales Thema der Anregungen im Bereich Verkehr setzt sich mit den Planungen zum Verkehrsverhalten des Projekts auseinander und zielt auf ein umfangreiches Mobilitätskonzept. Eine zentrale Forderung mehrerer Anregungen zielt darauf ab, alle Anstrengungen und Instrumente zu nutzen, ein wirklich autoarmes Quartier zu erreichen, um so ein zukunftsfähiges Quartier mit Blick auf die Zielsetzung der Klimaneutralität zu erreichen. Eine Anregung verweist in dem Kontext auf das Ziel, das sich die Stadt mit der Vorlage V/0738/2020 zur echten Klimaneutralität selbst gesetzt hat und das bis Ende des Jahrzehnts den PKW-Verkehr um 50% reduziert und den verbleibenden Teil zu 100% klimaneutral vorsieht. Es wird unterstrichen, dass dieses Projekt die besten Voraussetzungen hat, seinen Beitrag zu diesem Ziel zu leisten. Eine weitere Anregung verweist auf die These: „Am Wohnstandort entscheidet sich, wie

mobil wir sind', und fordert für dieses so bedeutende Projekt mindestens ein autoarmes Mobilitätskonzept. Im Einzelnen fordern die Anregungen weiter:

- Es wird gefordert, das Quartier als echtes autofreies Quartier mit einem Mobilitätshub (Lastenrad-, Car- und Bike-sharing Station) zu planen. Dafür reicht es nicht, die ruhenden Verkehre in die TG zu verlagern. Das Quartier wird zu einem Zeitpunkt fertiggestellt, wenn Münster laut eigener Zielsetzung bereits klimaneutral sein muss. Die vorliegende Planung widerspricht diesen Zielen vor allem im Bereich Verkehr eklatant.
- Es wird angeregt, ein Viertel mit nahezu keinem Kfz-Parkraum zu planen. Als zwingend erforderlicher Parkraum werden ausschließlich Stellplätze für Menschen mit Behinderung, Lieferdienste und in kleinem Umfang car-sharing angesehen. Ergänzt werden muss dies durch ein Mobilitätskonzept.
- Diverse Stellungnahmen befassen sich mit den TG-Bauten: Es werden verschiedene Alternativen zu den geplanten TG benannt, wie ein zentrales Parkhaus oder ein Mobility Hub, da dies deutlich kostengünstiger umzusetzen ist und diese später ggf. einer alternativen Nutzung geführt werden können. Weitere Anregungen verweisen bei TG-Bauten auf die hohen Kosten, die Emissionen die mit Bau und Material verbunden sind, sowie den Lock-in-Effekt, die dauerhafte Bindung an die Nutzung und regt an, TG-Stellplätze nur für mobilitätseingeschränkte Nutzer und car-sharing zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig wird eine konsequente Durchsetzung der StVo beim ruhenden Verkehr rund um den Hafenweg gefordert.
- Alternativ wird vorgeschlagen, den MIV zu räumlich zu verlagern, bspw. auf benachbarte Parkhäuser oder park-and-ride-Anlagen, da die räumliche Trennung ein push-Faktor ist, der alternative Mobilität attraktiver macht.
- Es wird angeregt, barrierefreie, ebenerdig erreichbare Flächen für car-sharing und bike-sharing auf beiden Seiten des Plangebiets (Hafenweg und Schillerstraße) vorzusehen, mit max. 300m Abstand zu den Wohnungen.
- Es wird darauf verwiesen, dass eine verbesserte ÖPNV-Anbindung zur Stellplatzreduktion beiträgt. Die bislang beschriebene Entfernung zu den Haltestellen ist nur als Luftlinienentfernung dargestellt und entspricht nicht den tatsächlichen Wegeentfernungen. Eine Anregung fordert dabei konkret, Busanbindungen mit einem max. Abstand von 300 m zwischen Haustür und Haltestelle zu errichten. Eine andere Anregung fordert konkret eine Bushaltestelle an der Schillerstraße.
- Radabstellplätze sollen nicht in der Tiefgarage sondern überwiegend haustürnah, barrierefrei und ebenerdig angeordnet werden, ideal sind Räume im EG.
- Es wird angeregt, e-mobilität durch ausreichend Ladesäulen zu befördern.
- Zum Projekt der Hafenviertel GmbH werden Anregungen zum Mobilitätskonzept benannt. Es wird konkret die Frage nach car-sharing gestellt und angeregt, Möglichkeiten der Stellplatzreduktion (wie z.B. Mini-Pendel-Busse) zu prüfen.
- Es wird gefordert, die Kosten für die Herstellung der Kfz-Stellplätze nicht generell auf die Mieten umzulegen.
- Mit Blick auf mögliche Effekte auf die Umgebung wird darauf hingewiesen, die Stellplatzmiete direkt in den Wohnungsmietvertrag zu integrieren, um die Suche nach alternativen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zu vermeiden. Des Weiteren wird angeregt, auch Stellplatzbedarfe von Herz-Jesu im Projektgebiet unterzubringen um dort den öffentlichen Raum alternativ zu nutzen und stärker begrünen zu können.
- Es wird die Sorge vorgetragen, dass die immer geringer werdenden freien Parkmöglichkeiten im Bereich des Hansarings/Hafenweg durch die Planungen zum Hafenmarkt und Stadthafen Nord noch weiter reduziert werden und vermietete Parkplätze teurer werden. Es wird vor diesem Hintergrund angeregt, die bestehende Bewohnerschaft, die dadurch verdrängt wird, nicht aus dem Blick zu verlieren. Ältere Bewohner benötigen eine gewisse Nähe ihrer Stellplätze zur Wohnung.

- Es wird angeregt, eine barrierefreie Erschließung sowohl im öffentlichen als auch privaten Außen- und Innenbereich umzusetzen.
- Es wird darauf hingewiesen, genügend Radabstellmöglichkeiten für die öffentliche Nutzung sicherzustellen.
- Es wird an das Mobilitätskonzept (MoKo) Stadthäfen erinnert, das die bedingungslose Vermeidung von privaten Stellflächen auf den Unternehmens- und Wohngrundstücken [...] als Grundvoraussetzung für ein stadtverträgliches (Mehr)Verkehrsaufkommen im gesamten Modellquartier herausstellt.
- Es wird auf die Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltung des VCD verwiesen, die Konzepte darstellen, wie eine Erschließung eines Quartiers mit Blick auf die verschiedenen Verkehrsarten umgesetzt werden kann.

Des Weiteren gab es noch folgende Anregungen:

- Eine Anregung lenkt den Blick auf die Bauzeit und regt an, den Fußweg entlang des Kanals auch während der Baumaßnahme zu ermöglichen.
- Vereinzelt blicken die Stellungnahmen auf die erforderlichen Gutachten. Dabei wird zum einen kritisiert, dass noch nicht nachvollziehbar dargestellt ist, woher die Erhöhung der Verkehre um 40% resultieren. Es wird kritisiert, dass es zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung weder ein Verkehrsgutachten noch ein Mobilitätskonzept gibt und so der Öffentlichkeit die Möglichkeit vorenthalten wird, den verkehrlichen Einfluss auf die Planung einschätzen zu können. Da dieses Vorgehen nicht den Ansprüchen an eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach §3(1) BauGB erfüllt, wird gefordert, diese zu wiederholen. Eine Anregung hinterfragt, ob es nun auch ein neues Lärmgutachten für den Hansaring geben wird.

Themenfeld Entwässerung

Zum Thema Entwässerung gab es folgende Anregungen:

- Mehrere Anreger befassten sich mit dem anfallenden Niederschlagswasser: Die Vorschläge erstrecken sich von der Sammlung des auf den Dachflächen anfallenden Regenwasser in Speichern um sie dann zur Bewässerung nutzen zu können, bis hin zum direkten Zuführen des anfallenden Wassers zu den Bäumen (wie bspw. in Hamburg) bzw. den Baumrigolen.
- Eine Stellungnahme fordert die Nutzung des Grauwassers.
- Mehrfach wird der Schutz der vorhandenen Bebauung an der Schillerstraße gefordert, zum einen in Bezug auf das zusätzlich anfallende Wasser bei Regenereignissen zum anderen im Rahmen der Baumaßnahmen bei einer Grundwasserabsenkung.
- Es wird auf den Gestank durch die Druckrohrleitung, die im Freigefälle in den Kanal einmündet, hingewiesen.
- Es wird vorgeschlagen im Grünstreifen der Schillerstraße Regenwasser zu binden.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die seitlichen Einläufe zur Entwässerung auf der Schillerstraßenbrücke nicht ausreichen.
- Es wird angeregt, die geplanten Wasserrückhalteflächen zur Bewässerung der Grün- und Freiflächen sinnvoll zu nutzen. Zudem sollten Regentonnen von Beginn an im privaten wie im öffentlichen Raum mitgedacht werden.

Themenfeld Energie

In Bezug auf das Themenfeld Energie gab es folgende Anregungen:

- Der ganzheitliche Ansatz des Energiekonzepts wird gelobt.
- Zwei Anregungen wünschen, dass die Verlängerung der Fernwärme auf der Schillerstraße bis zur Hubertistraße vollzogen wird.

Themenfeld Verschattung, Luft, Klima

Zu diesen Themenfeldern gab es folgende Anregungen und Hinweise:

- Mit Blick auf die dichte Bebauung werden Bedenken geäußert, ob eine Begrünung überhaupt möglich und lebensfähig ist.
- Es wird die Sorge vor einer unzureichenden Besonnung der Bebauung zwischen Ewaldi- und Hubertistraße geäußert.
- Es wird angeregt, auch die Verschattung von Frei- und Verkehrsräumen zu betrachten und dabei auch den Bestand in den Blick zu nehmen. Hierbei wird bspw. die Verschattung des Spielplatzes am Kanal durch die hohen Gebäude benannt.
- Im Themenbereich Belüftung wird angemerkt, dass eine Luftschneise zugebaut wird und die Sorge besteht, dass nicht genug Frischluft ins Hansaviertel gelangt.
- Weiterhin wird vorgeschlagen, Bäume entlang des Kanals stehen zu lassen, um die Luftqualität zu verbessern.
- Es wird angeregt, bei der Vergabe von Grundstücken, die Verpflichtung zu den Zielsetzungen der Klimaneutralität 2030 und das damit verknüpfte 1,5 Grad-Ziel aufzunehmen.

Anregungen zum Verfahren:

Es wird angeregt, eine Beteiligung der Öffentlichkeit in Planungsprozessen möglichst frühzeitig vorzusehen. Jetzt, 10 Jahre nach dem Grundstücksverkauf sind die Mitbestimmungsmöglichkeiten verschwindend gering.

Die Anregungen werden im weiteren Planungsprozess aufgegriffen, reflektiert und teilweise in die Planung integriert. Alle Anregungen werden im weiteren Verlauf des Verfahrens vor dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan bzw. dem Beschluss über die 72. Änderung des FNP dem Rat der Stadt Münster zur Abwägung vorgelegt.

gez. Weber

gez. Gierecker