

Von: [REDACTED]

Gesendet: Samstag, 27. März 2021 16:47

An: Buero-Obm <Buero-Obm@stadt-muenster.de>

Betreff: Hafen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Lewe,

ich muß gestehen: Ich habe in Bezug auf den Hafen den Faden verloren.

Ich habe keine Ahnung mehr, wie der Stand der Dinge ist, sehe als Anwohner nur eine Betonruine und Abrißaktivitäten.

Schön sieht das aus; macht schöne Perspektiven auf!

Also die Abrisse, nicht die Ruine.

Wenn man sich auf die Schillerbrücke stellt, kommt einem wie mir sofort in den Sinn: Wie schön wäre das, wenn man hier eine Art „Ostpark“ machte!

Quasi Südpark in „Ost“.

Bevor Sie auflegen: Ich weiß, daß das ganze Gelände der Stadt sicherlich viel Geld bringen wird.

Deshalb ein Kompromißvorschlag: Man zäunt den „Ostpark“ ein und öffnet von 7-22 Uhr.

Soll ja ein Kinder- und Familienpark sein!

An den zwei/drei Toren kommt man entweder mit Jahresausweis oder Tagesticket rein.
(Stadtwerkekarte?)

Preise richten sich nach den Stadtbüchereitarifen.

Das würde der Stadt eine regelmäßige Einnahme sichern, und den Menschen in Münster auch noch in 100 Jahren eine Oase der Lebensfreude sein!

Meinetwegen können wir das Ganze auch Lewe-Park nennen.

Wäre das nicht ein prima Anreiz, sich für diese Alternative stark zu machen?!

In der bedauernden Annahme, daß der Drops eh gelutscht ist, wünsche ich Ihnen gutes Gelingen und ausreichend gute Ideen und Mut bei der Verbesserung der städtischen Lebensqualität!

Liebe Grüße, [REDACTED]


Bauleitplanung - Frühzeitige Beteiligung

Frühzeitige Beteiligung

Beteiligungszeitraum	20.11.2023 bis 18.12.2023
Stellungnahme	Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Planstatus	Vorentwurf zum Bebauungsplan
Planbezeichnung	Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Plan Nr	600

Kontaktdaten



<p>Anregungen</p> <p>Guten Tag zusammen,</p> <p>danke zunächst für die gelungene Veranstaltung im Jovell!</p> <p>Generell finde ich die Planung für so ein Viertel gelungen, wenn die Anbindung denn besser wäre.</p> <p>Es würde doch niemand ernsthaft eine Bebauung in dem Ausmaß, mit einer "Nichtanbindung", hinter ein gewachsenes Quartier planen, wenn es sich nicht um wertvolle Hafengrundstücke handeln würde. Das geplante, 13 stöckige, Bürogebäude zwischen Schillerstraße und Kreativspeicher ist, ich denke das kann man sagen, einfach nur obszön und macht die Aussage über die "ansteigende Bebauungshöhe zum Wasser hin" zu nichte.</p> <p>Ne, ich will nicht nur meckern, aber mit der vorhanden und geplanten Infrastruktur, was den Verkehr angeht, ist die Planung eine Farce.</p> <p>Gruß,</p> 

Anregungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte mich zu dem Entwurf von Kuhr / Kleinhues + Kleinhues äußern. Als Abschluss soll dort ein 53 Meter hohes Gebäude entstehen. Ich halte das für viel zu hoch. Die Schillerstraße 161 und 165 sind von dem geplanten Gebäude etwa 50 Meter entfernt. Um das obere Ende zu sehen muss man im 45° Winkel nach oben schauen.

Wer einen Eindruck von dem Blickwinkel haben möchte empfehle ich einen Blick von der Halbinsel im Dreieckshafen auf den Agravis Silo (siehe „Entfernung Agravis Silo zu Kanal Halbinsel.png“) der ist mit 57 Metern ähnlich hoch und mit einer Entfernung zur Halbinsel (57 Meter) ähnlich weit entfernt.

Außerdem ist mir heute aufgefallen das die Schillerstraße, aus Richtung Innenstadt) vor der Kanalbrücke einen leichten Knick nach links macht. Dadurch wird man demnächst von der Innenstadt direkt auf diesen Turm fahren. Siehe „Sichtlinie bei der Fahrt aus der Stadt.png“

Fährt man von Gremmendorf in Richtung Stadt, liegen vor der Kanalbrücke rechts Schrebergärten, auf der Kanalbrücke liegen rechts die dreigeschossigen Häuser und links dann direkt an der Straße der riesige Klotz. Der Entwurf ist für mich auch nur ein lieblos gestalteter gesichtsloser Glasbau.

In der

„Kurzbeurteilung

zum Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 600:

Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße“

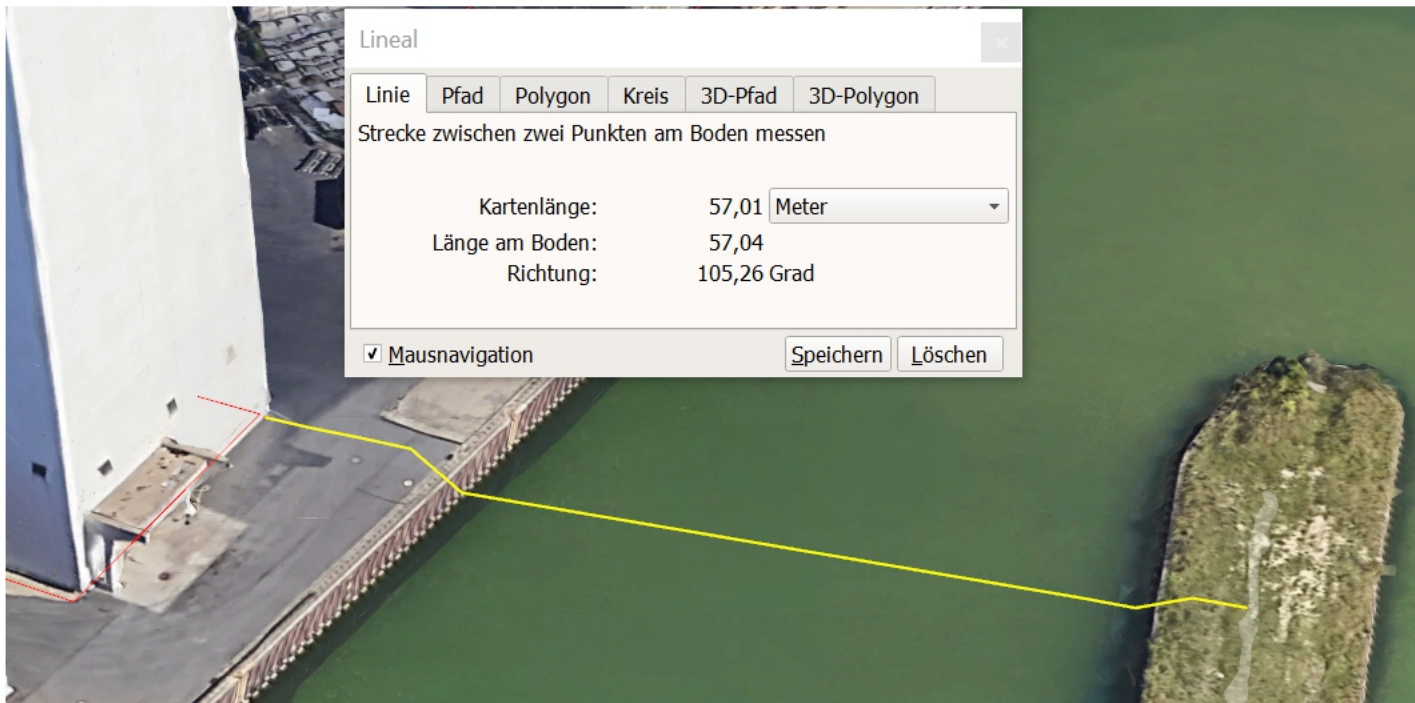
wird in Punkt 5. Planungsziele und städtebauliche Konzeption

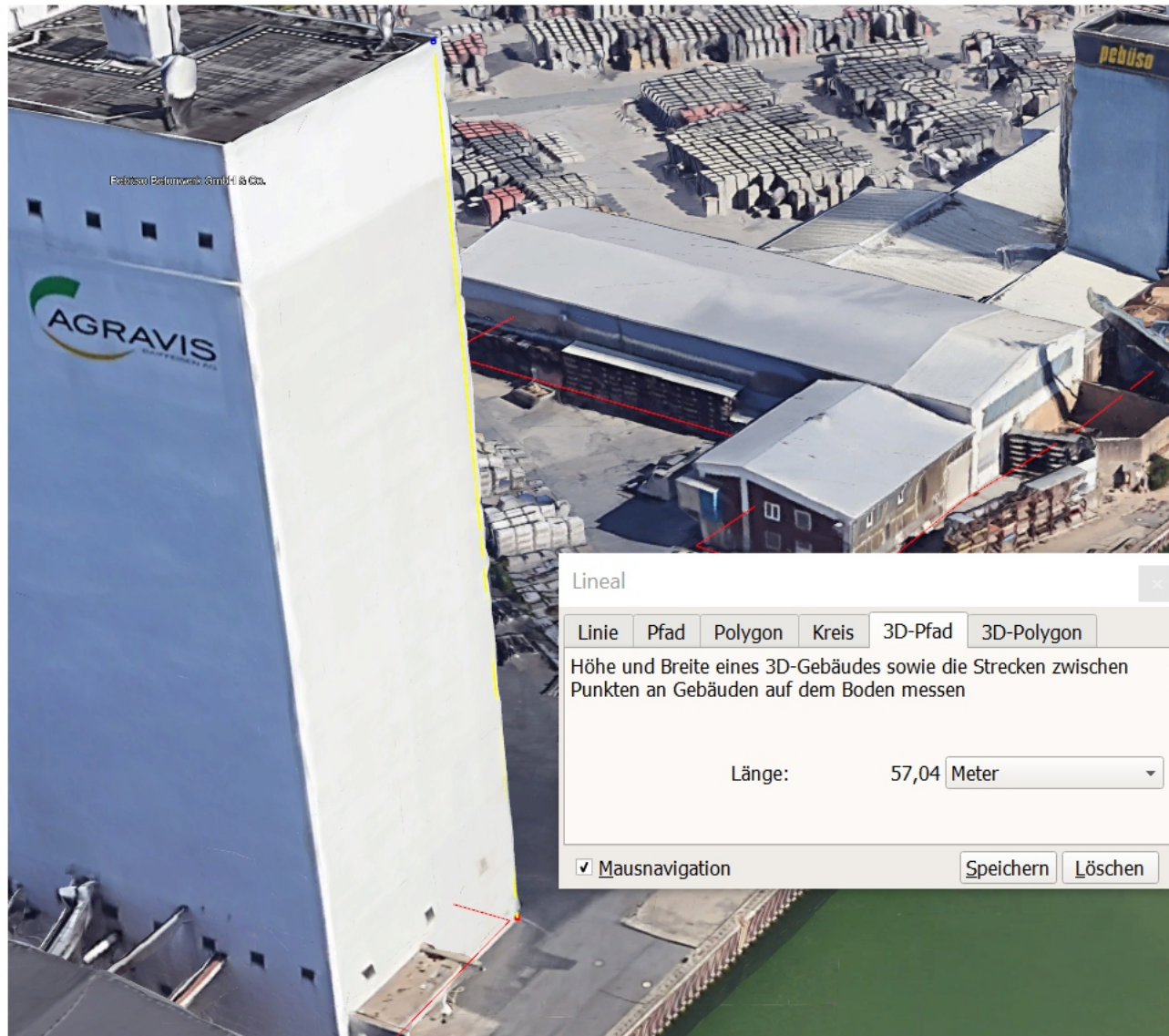
„Das städtebauliche Konzept sieht eine der innerstädtischen Lage angemessene bauliche Dichte vor. Die städtebauliche Qualität des Quartiers soll durch eine hochwertige Architektur, eine weitestgehend autofreie Erschließung und qualitativ hochwertige Grün- und Freiflächen gewährleistet werden. Mit der Entwicklung sollen positive Impulse für das gesamte Hafenviertel einhergehen.“

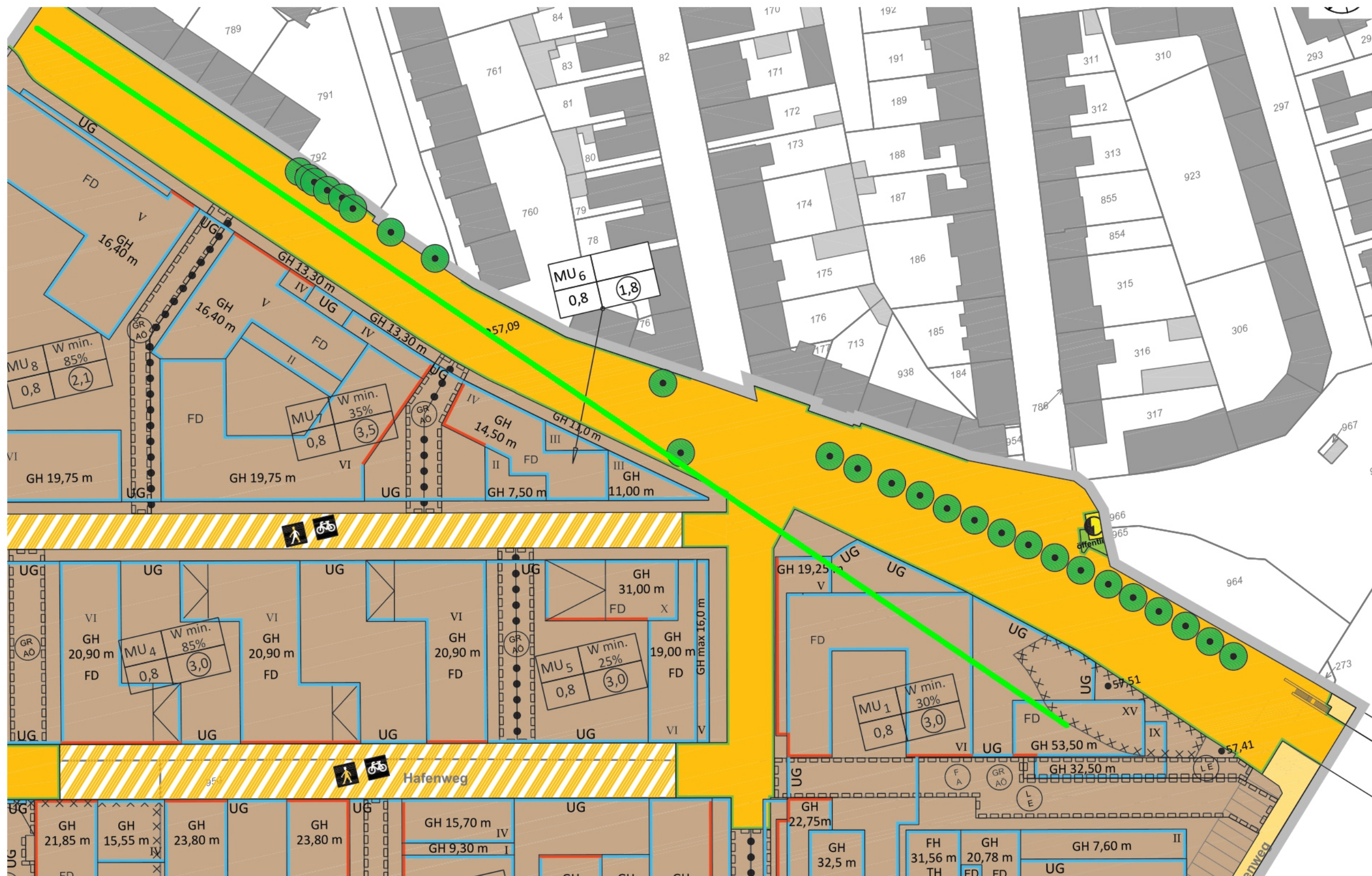
Ich weiß nicht wie dieses Gebäude zu den genannten Zielen beitragen kann.

Mit freundlichen Grüßen









Bauleitplanung - Frühzeitige Beteiligung

Frühzeitige Beteiligung

Beteiligungszeitraum	20.11.2023 bis 18.12.2023
Stellungnahme	Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Planstatus	Vorentwurf zum Bebauungsplan
Planbezeichnung	Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Plan Nr	600

Kontaktdaten



<p>Anregungen</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich möchte noch einen generellen Wunsch äußern.</p> <p>Ich hätte mir ein zentrales Parkhaus gewünscht. Tiefgaragen sind deutlich teurer als Parkplätze in einem Parkhaus und irgendwer muss das schlussendlich bezahlen. Das widerspricht dem Wunsch nach günstigem Wohnraum. Hätte man mehr Parkplätze als durch das Wohnquartier benötigt wird, könnte man Stellplätze im Herz-Jesu-Viertel zu Baumscheiben oder kleinen Grünflächen umgestalten. Damit könnte man auch die Akzeptanz in dem Viertel für das Neubauprojekt gesteigert werden. Sollten die Parkplätze separat zur Wohnung vermietet werden kommt es vermutlich zu einer Flucht auf die Straße. Die Tiefgarage bleibt leer und die Straße steht voll. Das erlebe ich gerade an der Robert Bosch Straße wo in dem Projekt ROB17 ein Parkhaus gebaut wurde das zum Teil leer steht während die Straße voll geparkt ist. Zudem ist die Strafe für das Falschparken so gering das sich das Risiko erwischte zu werden rentiert.</p> <p>Laut Google liegen die Kosten für einen Tiefgaragenplatz bei 15.000 bis 45.000 €. Bei einem Stellplatz in einem Parkhaus liegen die Kosten zwischen 3.000 und 5.000 €. Legt man das auf eine 15 jährige Miete um, würde das etwa 30€ pro Monat kosten.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <div style="background-color: #cccccc; width: 150px; height: 15px; margin-top: 10px;"></div>
--

Bauleitplanung - Frühzeitige Beteiligung

Frühzeitige Beteiligung

Beteiligungszeitraum	20.11.2023 bis 18.12.2023
Stellungnahme	Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Planstatus	Vorentwurf zum Bebauungsplan
Planbezeichnung	Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Plan Nr	600

Kontaktdaten

Anregungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit großem Interesse verfolge ich bereits seit längerer Zeit die Bebauungsplanung des Stadthafen 1 an der Schillerstraße. Ich selbst bin am Kauf eines oder mehrerer Wohnobjekte zur Eigennutzung und/oder Vermietung interessiert und möchte daher gern meine persönlichen Anregungen und Gedanken in das Projekt einbringen.

Im Sinne der fortschreitenden Mobilitätswende wäre es wünschenswert, die vorgesehenen Tiefgaragen sowie die wenigen überirdischen PKW-Parkplätze mit ausreichend E-Ladesäulen auszustatten, um Anwohner*innen, Angestellten und Besucher*innen gastronomischer und weiterer Einrichtungen das Laden von e-Fahrzeugen und E-Fahrrädern zu ermöglichen. Sollte es gelingen, die Ladesäulen mit den auf den Gebäuden befindlichen Solar-/Photovoltaik-Panels zu betreiben, wäre es zudem schön, wenn das Laden für Anwohner*innen kostenlos oder zumindest vergünstigt angeboten wird.

Vielen Dank für die Möglichkeit zur persönlichen Stellungnahme! Bei Rückfragen stehe ich gern zu Verfügung.

Herzliche Grüße

Bauleitplanung - Frühzeitige Beteiligung

Frühzeitige Beteiligung

Beteiligungszeitraum	20.11.2023 bis 18.12.2023
Stellungnahme	Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Planstatus	Vorentwurf zum Bebauungsplan
Planbezeichnung	Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Plan Nr	600

Kontaktdaten

Anregungen

Ich bin Anwohner am Hansaring seit nun fast 6 Jahren und möchte anmerken, dass es noch nie so einen starken Mangel an Parkplätzen gab wie aktuell. Normalerweise weiche ich wie viele der Anwohner mit PKW auf den Hafenweg aus, da im unbebauten Bereich meist einige wenige Parkplätze frei sind. Dies ist mittlerweile oft auch nicht mehr möglich.

Meine Sorge ist, dass durch die zusätzlichen Bebauungspläne neben dem Hafenmarkt die frei(!) zugänglichen Parkplätze noch stärker aufgegeben werden. Selbst bei der aktuellen Lage wird es nicht ausreichend viele Parkmöglichkeiten geben, da der Hafenmarkt zusätzliche Besucher und/oder Berufstätige in die Region bringt. Parkplätze die vermietet werden, werden durch die erhöhte Nachfrage wahrscheinlich neben den Mieten parallel steigen, was bereits unsere Nachbarn aus dem Viertel gedrängt hat.

Meine Anregung ist, dass Anwohner (auch die mit PKW) nicht außer Acht gelassen werden bei diesen Bebauungsplänen. Keine der Immobilien die im Hafengebiet gebaut wurden sah bisher Parkplätze für die Anwohner vor, sondern jedes Bauvorhaben erhöhte nach Fertigstellung nur den Druck auf die ohnehin schon aussichtslose Parkplatz-Situation oder verlangt sogar noch 150+ Euro für monatliche Parkplatzgebühren.

Abschließend noch eines: Wenn ich aus meinem Fenster schaue, dann sehe ich oft einen älteren Herren der gegenüber von meiner Wohnung wohnt und ich erkenne seinen PKW mittlerweile, daher weiß ich, dass er weite Strecken zurücklegen muss, um zu seinem PKW zu kommen. Das finde ich nicht Gerech. Bitte entscheiden sie sorgsam über diesen Bebauungsplan und präsentieren sie, soweit möglich den Anwohnern Lösungen für dieses Problem.

Anregungen

Sehr geehrte Menschen,

ich möchte zum Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen Nord wie folgt Stellung nehmen.

Laut Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW) sind für Fahrradstraßen Verkehrsstärken von über 2500 Kfz/24h nicht verträglich. Die Schillerstraße hat laut Fachbeitrag Verkehr zur Planung des Stadthafen Nord im Bestand bereits 2670 Kfz/24h und ist damit bereits an der Obergrenze verträglicher Verkehrsmengen für Fahrradstraßen allgemein.

Es handelt sich bei der Schillerstraße aber zudem um eine Veloroute mit sehr hoher Radverkehrsstärke. Leider liegen mir keine aktuellen Zahlen zur Radverkehrsstärke vor, es erscheint jedoch angesichts der durch das Fahrradnetz 2.0 angestrebten Steigerung des Radverkehrs realistisch, dass 2035 die Radverkehrsstärke auf der Schillerstraße 2000 Radfahrende/24h übersteigt. Damit wäre schon die Freigabe für Kfz laut AGFS NRW nur im Ausnahmefall bei Verkehrsstärken bis 500 Kfz/24h verträglich. Parkstände sind - anders als in der vorliegenden Planung für die Schillerstraße - in diesem Fall ebenfalls auszuschließen.

Statt eine der angestrebten Radverkehrsstärke angemessene Minimierung des Kfz-Verkehrs auf der Veloroute wird mit der vorliegenden Planung eine Verdopplung der schon bei mittlerer Radverkehrsstärke kaum noch verträglichen Kfz-Verkehrsstärke geplant. Der Kreisverkehr an der Einmündung Ewaldstraße unterbräche zudem die Fahrradstraße und deren Vorfahrt und führte zu einer weiteren Behinderung des Radverkehrs auf der Veloroute.

Die aktuelle Planung für das Quartier sieht Tiefgaragen unter allen geplanten Gebäuden vor. Damit gehen massive Emissionen für Material und Bau, ein starker Lock-in-Effekt für die Automobilität der Bewohner*innen, Beschäftigten und Besucher*innen des Quartiers, sowie erhebliche Kostensteigerungen für den Bau einher.

Nach starken Baukostensteigerungen verzeichnen aktuelle Projekte rund 50.000-70.000 € reale Baukosten je Stellplatz. Das entspricht bei einem Stellplatz für eine 50qm Zweizimmer-Wohneinheit einer Steigerung des Mietpreises um 4-6 € je m².

Aufgrund dieser Gesichtspunkte ist das Quartier wie aktuell geplant unvereinbar mit den Zielen und Verpflichtungen der Stadt beim Klimaschutz und zudem konträr zu dem massiven Bedarf an bezahlbarem Wohnraum.

Ich möchte daher folgende Punkte anregen:

- Reduktion der Tiefgaragen auf Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Anwohnende/Beschäftigte (zusätzlich zu einzelnen oberirdischen Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Besucher*innen) und Car-Sharing-Fahrzeuge
- Konsequente Durchsetzung der StVO im ruhenden Verkehr rund um den Hafenweg
- Durchsetzung der Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf der Schillerstraße auf Anliegerverkehr, anstatt Planung mit weiterer Steigerung der (größtenteils illegalen) Kfz-Durchfahrten über die Kanalbrücke und darüber hinaus.
- Planung des Quartiers als echtes autofreies Quartier mit einem Mobilitätshub (Lastenrad-, Car- und Bike-Sharing-Station)

Sie planen hier ein Quartier, das zu einem Zeitpunkt fertiggestellt wird, wenn Münster laut beschlossener Zielsetzung bereits klimaneutral sein muss. Die vorliegende Planung widerspricht diesen Zielen insbesondere im Bereich Verkehr eklatant. Die zugrundeliegenden Prognosen stellen im Wesentlichen eine Projektion des verkehrlichen Status Quo in die Zukunft dar. Damit wird ein Infrastrukturangebot begründet, das die prognostizierte Steigerung der Kfz-Verkehre zur Folge haben wird. Wird dieser Zyklus des geplanten Scheiterns nicht in der Planung neuer Quartiere durchbrochen, werden die Klimaschutzziele entgegen den verfassungsrechtlichen Verpflichtungen des Staates auch weiterhin im Verkehrssektor nicht erreicht.

Mit freundlichen Grüßen

Bauleitplanung - Frühzeitige Beteiligung

Frühzeitige Beteiligung

Beteiligungszeitraum	20.11.2023 bis 18.12.2023
Stellungnahme	Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Planstatus	Vorentwurf zum Bebauungsplan
Planbezeichnung	Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Plan Nr	600

Kontaktdaten

Anregungen	Münster ist eine der wenigen größeren Städte ohne eingezäunte Hundebauslauffläche. Ein Teil der entstehenden Grünanlagen auf dem Osmo Gelände wären sicherlich hierfür zu nutzen.
------------	---

Bauleitplanung - Frühzeitige Beteiligung

Frühzeitige Beteiligung

Beteiligungszeitraum	20.11.2023 bis 18.12.2023
Stellungnahme	Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Planstatus	Vorentwurf zum Bebauungsplan
Planbezeichnung	Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Plan Nr	600

Kontaktdaten

Anregungen

Ich fände eine große Wiese mit Sitzgelegenheiten sinnvoll. Diese würde im beliebten und belebten Viertel Möglichkeiten zum Aufenthalt im öffentlichen Raum ermöglichen. Räume zum Ausüben verschiedener Trendsportarten würde ich mir persönlich auch dort wünschen. Neben dem Calisthenics Angebot am Kamal wäre ein kleiner Skatepark eine schöne Ergänzung. Dies würde den Räume für junge (und auch ältere) Menschen aufwerten, auch für Kinder neu zuziehender Families wäre diesel gut nutzbar.

Bauleitplanung - Frühzeitige Beteiligung

Frühzeitige Beteiligung

Beteiligungszeitraum	20.11.2023 bis 18.12.2023
Stellungnahme	Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Planstatus	Vorentwurf zum Bebauungsplan
Planbezeichnung	Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Plan Nr	600

Kontaktdaten

Anregungen

In der Verkehrsplanung ist eine Anbindung an den ÖPNV nicht berücksichtigt. Für die zu erwartende hohe Anzahl an Bewohnern im Quartier besteht nach den vorgelegten Planungen keine direkte Möglichkeit, den ÖPNV in verschiedene Richtungen der Stadt oder in andere Stadtteile z. B. zu Schulen, Kultureinrichtungen oder Arbeitsstätten zu nutzen. Die geplanten Verbindungsstraßen sind für den Busverkehr nicht geeignet, um eine Anbindung an das ÖPNV-Netz sicherzustellen. Hier sollte überprüft und geplant werden, wie ein Konzept zur Anbindung an den ÖPNV umgesetzt werden kann.

Bauleitplanung - Frühzeitige Beteiligung

Frühzeitige Beteiligung

Beteiligungszeitraum	20.11.2023 bis 18.12.2023
Stellungnahme	Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Planstatus	Vorentwurf zum Bebauungsplan
Planbezeichnung	Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Plan Nr	600

Kontaktdaten

Anregungen

- Schillerstraße soll Veloroute sein- keine Unterbrechung durch den Kreisverkehr Höhe Ewaldistr
- LKWverkehr Anlieferung für alle Betreiber auf dem Osmogelände über den Hafengrenzweg, nur für Strothmann/Hafenmarkt Ausfahrt über Schillerstr zum Ring
- Ein/Ausfahrten Tiefgarage zur Schillerstr zwischen Ewaldi- und Ring reduzieren
- Hochhaus Kuhr auf Höhe des bestehenden Speichers begrenzen, keine Überschreitung der Bauhöhe
- Durchfahrt Autos für die Schillerstr ab Höhe 153/Ewaldistr mit Sperrpfosten beenden, um Schleichverkehr zur und von der Wolbecker im Viertel zu verhindern, Einfahrt ins Viertel nur über Ewaldi
- Tiefgarageneinfahrt auf Brückenrampe für Räder, tauschen der Einfahrten in dem NeubauKomplex Kuhr von Rad- und Autotiefgarage
- Fernwärmerohre bis in das Ende der Schillerstr. (Nr 153 aufwärts) verlegen und die Wohnblocks anschließen

Bauleitplanung - Frühzeitige Beteiligung

Frühzeitige Beteiligung

Beteiligungszeitraum	20.11.2023 bis 18.12.2023
Stellungnahme	Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Planstatus	Vorentwurf zum Bebauungsplan
Planbezeichnung	Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Plan Nr	600

Kontaktdaten

Anregungen

Guten Tag,

nach meiner Meinung sollte die Bebauungshöhe im Bauareal Kuhr deutlich reduziert werden und die dreigeschossige Gebäudehöhe (die im Bauareal Kresing) bis zum Kanal fortgeführt werden. Der Speicher (ehemaliger Kornspeicher) sollte das Wahrzeichen dieses Areals bilden.

Die Geschosshöhe des alten Bebauungsplans sollte in diesem Bereich somit bestehen bleiben.

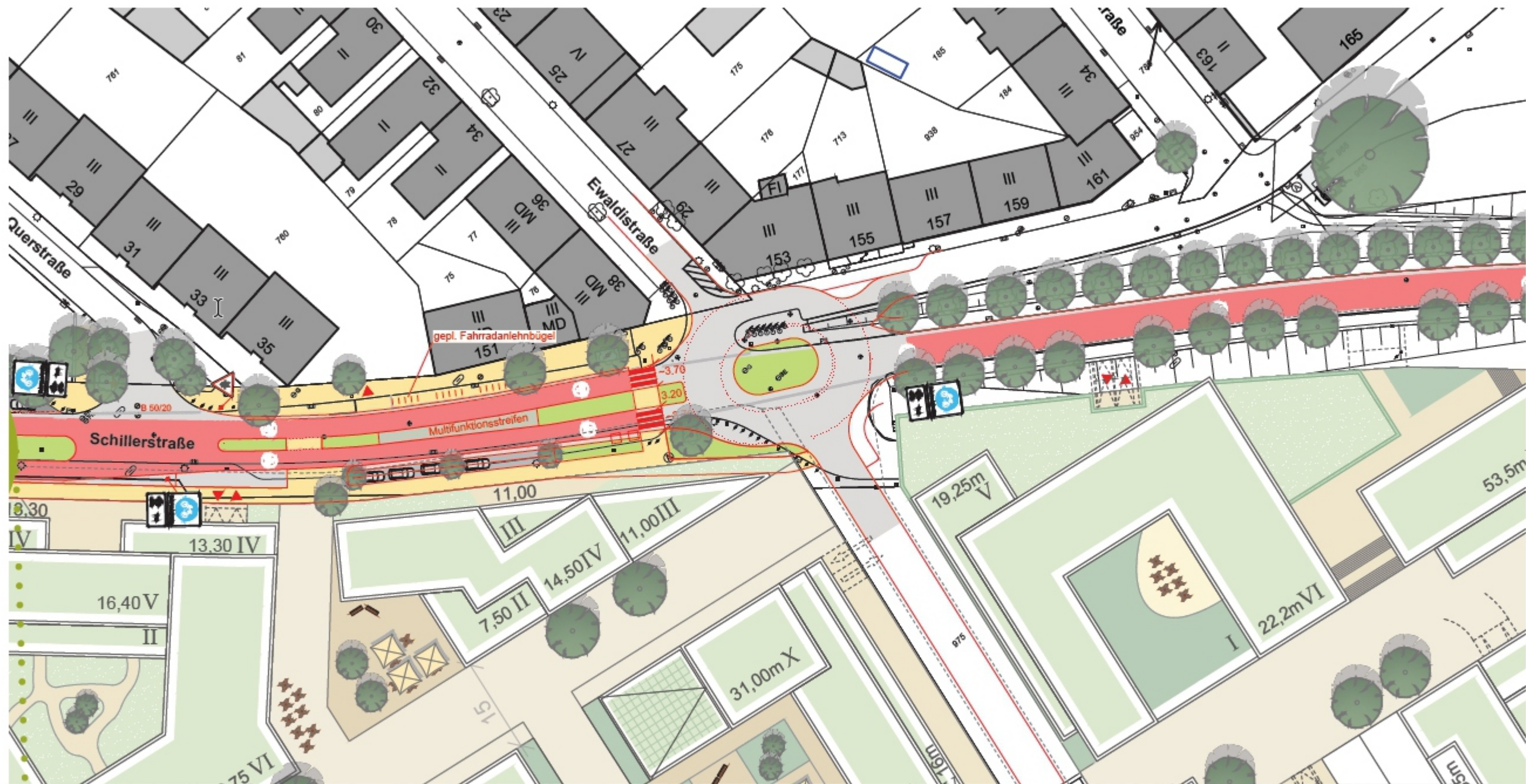
Weiter wird im Bereich der Schillerstraße (Nr. 153 bis 161) die Beschattung deutlich zunehmen bei den geplanten "Kuhr-Gebäuden" (Höhe 22.2m bzw. 53.5 m). Dies wird den Licht- und Sonneneinfall in den genannten Wohnungen deutlich verringern. Ein Ausbau der vorhandenen Dachflächen mit Photovoltaik wird dadurch ggf. nicht mehr möglich sein. Dies gilt es definitiv zu prüfen.

In den unterschiedlichen Plakaten sind bei der SchillerstraÙebrücke teilweise beidseitig Bäume vorgesehen und teilweise einseitig. Die ursprüngliche Brücke hatte beidseitig Bäume. Dies sollte im Rahmen der Bebauung auch wieder hergestellt werden.

Der geplante Kreisel (Schillerstraße Ecke Ewaldstraße) macht verkehrstechnisch keinen Sinn und die fertiggestellte Kreuzung mit Fahrradstellplätzen sollte erhalten bleiben. Durch den Kreisel würden auch weitere Parkplätze wegfallen, was in diesem Bereich noch die Parkplatzsituation verschärfen würde. Der letzte an dieser Stelle übrig gebliebene große Baum würde dem Kreisel ebenfalls zum Opfer fallen. Das macht für mich auch keinen Sinn.

Weiter sollte ein Bausicherungsverfahren berücksichtigt werden für alle Häuser der Schillerstraße, da für die Baumaßnahmen sicherlich weitreichende Grundwasserabsenkungen notwendig sind.

Es würde mich freuen, wenn Sie diese Vorschläge umsetzen und mich informieren. Vielen Dank



Bauleitplanung - Frühzeitige Beteiligung

Frühzeitige Beteiligung

Beteiligungszeitraum	20.11.2023 bis 18.12.2023
Stellungnahme	Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 600 Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Planstatus	Vorentwurf zum Bebauungsplan
Planbezeichnung	Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
Plan Nr	600

Kontaktdaten

<p>Anregungen</p> <p>Kreisverkehr: Der in einigen Plänen eingezeichnete Kreisel am Ende der Schillerstraßenbrücke Ecke Ewaldstraße ist m.E. ein großer Gefahren- und Unfallpunkt. Ich beobachte täglich, dass die Räder mit hoher Geschwindigkeit von der neuen deutlich höheren Brücke stadteinwärts fahren. Wenn sie dann in den Kreisel fahren müssten, sehe ich ein großes Unfallpotential.</p> <p>Zudem halte ich es für deutlich angemessener, die Geschosshöhe der vorhandenen Häuser auf der Schillerstraße als Ausgangspunkt für die neue Bebauung auf der anderen Seite der Schillerstraße zu nehmen.</p> <p>Zudem halte ich eine Fahrradstrasse nicht für geeignet, um von dort Tiefgaragenpätze von Autos anfahren zu lassen. Auch das führt m.e. zu Unfallschwerpunkten.</p>

Anregungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Interessengemeinschaft Fahrradstadt als eine Stimme der sich nach einer echten Verkehrswende sehnenden Radfahrenden, möchte zum Bebauungsplan Nr. 600 folgende Stellungnahme mit der Bitte um ungekürzte Weiterverwendung und Veröffentlichung abgeben:

Die Klimakrise verlangt eine Handlungsgeschwindigkeit, die einmalig ist. "Tiefgreifende, schnelle und anhaltende Minderungsmaßnahmen und eine beschleunigte Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen in diesem Jahrzehnt würden die projizierten Verluste und Schäden für Menschen und Ökosysteme verringern" (IPCC, de-ipcc.de, Hauptaussagen aus der Zusammenfassung für die politische Entscheidungsfindung, 11.7.2023). Im Verkehrssektor muss, wie in allen anderen Sektoren auch, so viel wie irgend möglich unternommen werden, um unserer Verpflichtung für intertemporale Freiheitssicherung nachzukommen (Begriff siehe Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18).

Für den Bestand von Kraftfahrzeugen geht das Umweltbundesamt davon aus, dass wir von der gegenwärtigen Anzahl Kfz im städtischen Raum auf 300 pro 1000 EW um das Jahr 2030 herum und auf 150 Kfz um 2045 herum kommen müssen, um dann Klimaneutralität zu erreichen - selbstverständlich müssen alle dann verbliebenen Fahrzeuge ohne fossile Antriebsformen auskommen (vgl. beispielsweise Interview mit Dirk Messner von Carolin Emcke, SZ.de, 25.3.2023). Auch internationale Forschung bestätigt, dass eine Reduktion von Kraftfahrzeug-Besitz und -Nutzung dringend erforderlich ist (bspw. Winkler, L., Pearce, D., Nelson, J. et al. The effect of sustainable mobility transition policies on cumulative urban transport emissions and energy demand. Nat Commun 14, 2357 (2023). <https://doi.org/10.1038/s41467-023-37728-x>).

In Münster beträgt die Anzahl Pkw pro 1000 EW momentan 476 (Kfz 559) und mit der V/0738/2020 hat der Rat im August 2020 eine "echte Klimaneutralität" bis 2030 beschlossen. Gemäß der Konzeptstudie Münster Klimaneutralität 2030 ist hierfür die Reduzierung des Pkw-Verkehrs um 50% erforderlich und der verbleibende MIV muss 100% klimaneutral betrieben werden (V/0628/2021 Anlage 1, S.22 Abb. 9).

Auto-Abhängigkeit, messbar an Auto-Besitz und Auto-Nutzung, muss für das Münster der Zukunft überwunden werden. In Münster geht es also um eine radikale Reduktion des Kraftfahrzeugbestands zum Ende dieses Jahrzehnts, also voraussichtlich weit vor Abschluss aller Entwicklung im Rahmen des Bebauungsplan Nr. 600.

Privater Verkehr kann sich dort am besten auf öffentlichen Verkehr, Fußverkehr und Radverkehr verlagern, wo die Bedingungen gut sind: Nahversorgung, Freizeitangebote, Ärzt:innen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Laufreichweite. Dies sind die urbaneren Räume in Münster und dazu gehört unter anderem das Hafenviertel. Überall sonst sind die Grundvoraussetzungen für autofreies Leben schlechter. Damit ist die Frage beantwortet, an welchen Orten die notwendigerweise zunehmende Anzahl an Personen, die autofrei leben können, wohnen wird.

Um im arithmetischen Mittel die genannten Zielwerte zu erreichen, müssen daher alle Entwicklungsprojekte in innenstadtnahen Lagen so wenig Auto-Infrastruktur enthalten wie irgend möglich.

Tiefgaragen auf dem Gelände oder gar im Herz des Quartiers zementieren auf Jahrzehnte eine nicht mit dem Klimaschutz zu vereinbarende Verkehrspolitik, weder nach Stand nationaler Analysen noch nach lokalen Vorhabensbekundungen. Die in den Unterlagen beinhalteten Prognosen gehen von mehr Autoverkehr aus - ein Übel vor den eingangs genannten Fakten und selbstverständlich auch schädlich für die Schillerstraße, die gerade erst zur richtigen Fahrradstraße werden könnte.

Im Umfeld befinden sich spätestens mit Fertigstellung des Hafencenters ausreichend Stellplätze, um mit einem eleganten Mobilitätskonzept auf die zusätzliche Schaffung von Stellplätzen zu verzichten.

Wenn hier kein echt autofreies Quartier entsteht: wo dann? Wie werden dann die Reduktionspfade lokal erreicht?

Die IG Fahrradstadt schlägt daher vor, alle erforderlichen Planungen für den Stadthafen Nord so anzupassen, dass dort ein Viertel mit beinahe null Kfz-Parkraum entsteht, welches dem Umweltverbund Infrastruktur schafft und der nachhaltigen Verkehrswende Vortrieb gibt. Alle Möglichkeiten innerhalb und außerhalb des Planverfahrens für beinahe null Kfz-Parkraum müssen ausgeschöpft werden. Als zwingend notwendig sehen wir ausschließlich Parkraum für Menschen mit Behinderung, Lieferdienste und in kleinem Umfang Carsharing an.

Mit besten Grüßen

Anregungen des Hansaforums zur Planung „Stadthafen Nord“

18.12.2023

Die im Folgenden aufgezeigten Perspektiven basieren auf dem Quartier-Gemeinwohl-Index (QGI), der gemeinsam von über 200 zufällig ausgewählten und interessierten Bewohner:innen, Arbeitenden und Aktiven aus dem Hansaviertel entwickelt und stellvertretend beschlossen wurde. Die 16 Themen zeigen mit den dazugehörigen Visionen an, wie sich die Menschen die Entwicklung ihres Hansaviertels gemeinwohlorientiert vorstellen und wünschen. Dies nehmen wir als Basis für unsere Arbeit in der Initiative ‚Hansaforum‘ und regen an, dass der QGI auch in der Quartiersplanung und -entwicklung berücksichtigt wird.

Das Hansaviertel erstreckt sich im Kern vom Bahnhof bis zum Kanal, sodass das Osmo-Areal Teil des Viertels ist. Da es sich um ein gänzlich neues Gebiet handelt, sind sämtliche QGI-Themen von Relevanz. Wir fokussieren uns im Folgenden dennoch zunächst auf einzelne.

→ Alle Ziele und Visionen können unter folgendem Link eingesehen werden:

<https://hansaforum-muenster.de/quartier-gemeinwohl-index/>

Einleitend möchten wir einen Gedanken zur „frühzeitigen Beteiligung“ formulieren. Der Gedanke dahinter, Bürger:innen möglichst früh mit einzubeziehen, ist sehr unterstützenswert. In der Praxis zeigt das Beispiel Osmo-Gelände, dass dies nicht passiert ist. Denn bereits vor mehr als zehn Jahren war der Verkauf des Geländes besiegelt, wie ein Artikel der WN von vor 12 Jahren vom 11.01.2011 zeigt. Ist ein Gelände veräußert, sind Mitbestimmungsmöglichkeiten verschwindend gering. Vor dem Hintergrund möchten wir an dieser Stelle für eine Beteiligung der Öffentlichkeit bereits zu Beginn von Planungsprozessen plädieren.

Daneben spielt auch der Prozess der Vergabe von Grundstücken eine wichtige Rolle, um gemeinwohlorientierte Planung zu ermöglichen, die Klimaneutralität 2030 und das damit verknüpfte 1,5 Grad-Ziel einzuhalten. Hier steht die Kommune in der Verantwortung. Egal, ob Grundstücke an Investor:innen abgegeben oder behalten werden, sind die Entwickelnden in die Verpflichtung zu nehmen, diese Ziele zu berücksichtigen („Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen“ - GG Art. 14 (2)).

Wohnen und Leben

„Wohnen ist Leben! Das individuelle Bedürfnis nach Schutz und Geborgenheit ist hier gewährleistet. Alle Menschen, die im Viertel leben wollen, können das auch. Für jede Lebenssituation gibt es eine passende Wohnmöglichkeit. Es gibt keine Spekulation mit Wohnraum, die Mieten sind und bleiben bezahlbar. So wird niemand verdrängt und unsere vielseitige Bewohner:innenschaft bleibt bestehen. Wir sparen Fläche, CO2 und Geld, indem wir neuen Wohnraum klug teilen. Das bringt uns noch näher zusammen. Damit das alles in Zukunft so bleibt, gestalten wir aktiv eine solidarische Wohnungspolitik mit.“ – QGI-Thema Wohnen

Wie wird die neue Fläche mit den bestehenden Strukturen verknüpft und nachhaltig ins umliegende Quartier eingebunden? Eine gemeinwohlorientierte Entwicklung von Grundstücken bedeutet auch, dass sich die künftige Nutzung am bestehenden umliegenden sowie gesamtstädtischen Geflecht orientiert und dessen Bedürfnisse einfließen lässt (vgl. u. a. QGI). Anhand der bisherigen Pläne werden keine Bestrebungen in diese Richtung deutlich.

In Münster mangelt es an Wohnraum, und zwar vor allem an günstigem sowie bezahlbarem. Daher ist elementar, dass viele der neu entstehenden Wohnungen günstig sind und bleiben. Deswegen wird die Notwendigkeit gesehen, deutlich mehr als 30 % geförderten Wohnungsbau umzusetzen. Auch die Spekulation mit Wohnungen soll daher ausgeschlossen werden. Zu berücksichtigen sind auch die Auswirkungen der Wohnungspreise auf die benachbarten

Viertel, da die Gentrifizierung in Form von Preissteigerungen und Verdrängung dort ohnehin bereits seit längerer Zeit stattfindet.¹

Es ist auch ein Wohnheim für Auszubildende geplant. Werden sich diese das Wohnen dort leisten können? Aus Sicht des QGI ist dies dringend notwendig und willkommen. Hierbei sollte sichergestellt werden, dass die Bezahlbarkeit z. B. auch mit dem Auslaufen der Mietpreisbindung im Zuge geförderten Wohnraums langfristig bestehen bleibt.

Welche Wohnkonzepte sind vorgesehen? Aus den Gesichtspunkten von Flächenverbrauch, Klimaschutz, Nachhaltigkeit, aber auch Sozialem, gibt es einen Bedarf nach innovativen Formen geteilten Wohnens (bspw. Clusterwohnen, Alten-WGs, inklusive WGs, WGs im Allgemeinen etc.). Dies reduziert den Flächenbedarf und stärkt die soziale Vernetzung (Sharing).

Natürlich müssen häufig verschiedene Aspekte und Interessen mit- und gegeneinander abgewogen werden. Aus der Perspektive des QGI-Themas Wohnens ist zu argumentieren, dass so viele Wohnungen wie möglich errichtet werden. Umgekehrt könnte, ausgehend vom Thema Grünflächen, das Gegenteil gefordert werden, damit auf der Fläche z. B. ein Park samt Biotop entsteht. Speziell an der Wasserkante treten aus unserer Sicht die Aspekte Kunst, Kultur und Erholung in den Vordergrund. Münsters Stadthafen I ist sehr belebt, was in der Konsequenz auch immer wieder mit einer gewissen Geräuschkulisse der Ausgekkultur einhergeht. Das Wohnen direkt an der Wasserkante wird als reizvoll und attraktiv eingeschätzt, doch zeichnen sich in der Kombination mit Schallemissionen potenzielle Konflikte zwischen Anwohner:innen, Gewerbe und Tourismus ab. Diese könnten die Lebendigkeit des Hafens gefährden, wenn insbesondere der Abendbetrieb an der Wasserkante aufgrund des Lärmschutzes beschränkt werden muss. Hier gilt es bei der Planung abzuwägen, ob dem öffentlichen Leben oder dem privaten Wohnen Vorrang gegeben wird, bzw. ob dieses überhaupt an dieser Stelle ermöglicht werden sollte. Es ist dabei zu fragen, wer an einem solchen attraktiven und zentralen Standort wohnen wird. Entsteht dort, wenn überhaupt, bezahlbarer Wohnraum? Die Nutzung zu Wohnzwecken ist im übrigen Hafengebiet untersagt, dies sollte auch hier noch einmal überprüft werden.

Grünflächen: Stadtklima, Schallschutz und Aufenthaltsqualität

„Das Hansaviertel ist eine grüne Oase! Hier lebt eine große Vielfalt an Pflanzen und Tieren. Wir Viertelmenschen fühlen uns wohl, weil wir diese Grünflächen nach unseren Wünschen sowie nach ökologischen Grundsätzen gestalten. So bewahren wir die gewachsenen Grünräume und schaffen neue nutzbare und naturnahe Orte zur Erholung für alle. Wir fühlen uns verantwortlich für deren Hege und Pflege und kooperieren dabei mit der Stadt, die ihren Anteil beisteuert. Ob klassische Parks, bepflanzte Baumscheiben, bienenfreundliche Innenhöfe, begrünte Fassaden oder urbane Gärten auf den Dächern der Parkhäuser – mit unterschiedlichsten Grünflächen bleibt das Hansaviertel klimafreundlich und ökologisch wertvoll.“ – QGI-Thema Grünflächen

„(...) Um mich herum sehe ich grüne Fassaden und Solaranlagen auf den Dächern, denn wir leben im Viertel klimapositiv! Das heißt, in der Summe verbessert unser Handeln das Klima. Alle können hier selbstverständlich an einem klimapositiven Leben teilhaben! (...) Wir denken global und handeln lokal!“ – Auszug aus dem QGI-Thema Klimapositivität

Eine intensive Begrünung leistet einen Beitrag zur Klimaneutralität bzw. sogar zur Klimapositivität. Sie hilft, die Aufwärmung des Stadtklimas zu minimieren, sorgt für den Rückhalt von Starkregenereignissen und bietet der Tierwelt Lebensraum. Bei sämtlicher Begrünung, egal, ob auf Dächern, an Fassaden oder am Boden, sollte auch auf regionale und möglichst hitzeresistente Bepflanzung geachtet werden. Damit diese Aspekte tatsächlich, wie teils in den Planungen visualisiert, umgesetzt werden, sollten sie auch im Bebauungsplan vorgesehen sein, ebenso wie die (gleichzeitige) Installation von PV-Anlagen auf den Gründächern.

¹ vgl. Krajewski, Christian 2019: https://www.westfalen-regional.de/de/waterfront_redevelopment/

Eine Fassadenbegrünung kann nicht nur einen dämmenden Charakter einnehmen (Kühlung im Sommer, Reduktion von Wärmeverlusten im Winter), sondern ist gleichzeitig ein natürlicher Schallabsorbator und mindert die Schallreflektion. Dies ist wichtig und effektiv, damit auch soziale Aktion draußen möglich ist, ohne die Anwohnenden zu beeinträchtigen. Grünflächen haben auch eine wichtige soziale und gesundheitliche Komponente als Erholungs- und Begegnungsraum für die künftigen Anwohnenden, aber auch für Menschen aus der Nachbarschaft. Parks und Grünflächen im Hansaviertel sind rar und werden von vielen Menschen gefordert. Es sollte auch Grün- und Freiflächen geben, die in der Zukunft von den Anwohner:innen mit- oder selbst gestaltet werden können. Diese sollten zudem mit genug Verweilmöglichkeiten in Form von Bänken und Tischen ausgestattet werden, die ohne Konsumzwang von allen genutzt werden können. Zur Bewässerung der Flächen und um Regenwasser sinnvoll zu nutzen, sollten die geplanten Wasserrückhalteflächen genutzt werden können. Außerdem sollten von Beginn an Regentonnen im privaten wie im öffentlichen Raum mitgedacht werden.

An der Wasserkante ist laut der Freiraumplanenden keine Begrünung vorgesehen. Gerade dort ist die Sonneneinstrahlung jedoch von oben, der Wasseroberfläche und durch umliegende Glasfassaden immens gesteigert. Dies birgt Gesundheitsrisiken, insbesondere für ältere Menschen angesichts von immer heißer werdenden Sommermonaten. Beschattete Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum sind aktuell und laut Planung nicht vorgesehen. Lediglich möglich sind sie in den konsumgebundenen angrenzenden Gastronomien. Damit verknüpft ist somit nur ein gesunder, beschatteter Raum für zahlungskräftige Menschen, der der allgemeinen öffentlichen Nutzung verwehrt wird.

Sind darüber hinaus Trinkwasserbrunnen und öffentliche Toiletten geplant?

(→ auch Bezug zu den QGI-Themen Gesundheit und Erholung)

Mobilität/Verkehr

„Die Dominanz des Autoverkehrs im Hansaviertel ist Vergangenheit! Alle Verkehrsteilnehmenden fühlen sich gleichberechtigt und unsere Mobilität ist von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägt, das macht die Fortbewegung einfach und bequem. Alle Wege können sicher, entspannt und barrierefrei zurückgelegt werden – ein Stressfaktor weniger im Alltag! Durch das perfektionierte öffentliche Verkehrssystem, diverse Sharing Angebote und Quartiersgaragen entsteht viel Freiraum für den Rad- und Fußverkehr und ein lebendiges Viertelleben auf den Straßen. (...)“ – Auszug aus dem QGI-Thema Verkehr

Angesichts der globalen Erwärmung und der anerkannten Notwendigkeit eines sozial-ökologischen Wandels, ist es insbesondere für gänzlich neu entwickelte Quartiere konsequent und notwendig, neue Wege einzuschlagen. Dies betrifft auch den Verkehr. Der QGI sieht vor, dass die Dominanz des Autoverkehrs der Vergangenheit angehört. Ein autoarmes Quartier ist daher grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings geht die Planung an dieser Stelle nicht weit genug. Der Autoverkehr wird nicht reduziert, sondern durch 770 Wohneinheiten vermehrt, für die in mehreren Tiefgaragen Parkplätze vorgesehen sind. So wird der ruhende Verkehr lediglich eine Etage tiefer aus der öffentlichen Sichtbarkeit in Tiefgaragen verlagert. Wird das unter „autoarm“ verstanden? Auch wenn die Autos nicht zu sehen sind, so fahren sie dennoch auf den Straßen und sorgen für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen (hier müssen auch die Auswirkungen auf den Rest des Hansa- und Herz-Jesu-Viertels bedacht werden). Problematisch ist dabei zudem die Ausfahrt der Tiefgaragen auf die Fahrradstraße Schillerstraße. Diese soll Münster zukünftig als Veloroute dienen und das Pendeln mit dem Fahrrad aus dem Umland attraktiver machen. Hier sehen wir ein deutliches Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden, dem Auto- und Zulieferverkehr und keine stressfreie Fortbewegung. Daraus kann ein Sicherheitsrisiko für Zufußgehende und Radfahrende resultieren. Die Lage des Planungsgebietes, das von zwei Seiten vom Kanal mit nur einer Brücke eingerahmt wird, führt zu einer Sondersituation. Jedes ein- oder ausfahrende Fahrzeug muss die durch die Wasserstraßen erzeugten Engpässe durchqueren. Hier sollten auch die Auswirkungen auf das angrenzende Herz- Jesu-Viertel bedacht werden, welches aufgrund seines begrenzten Verkehrsraumes nicht zu Abkürzungen mit dem Auto genutzt werden sollte. Wäre hier die Einrichtung einer Anlieger:innen-Zone denkbar? Mit Blick auf das gesamte Viertel und dem ökologischen Gedanken sollte darüber nachgedacht werden, das gesamte geplante Gebiet autofrei zu gestalten. Das Osmo-Gelände bietet mit seiner zentralen, urbanen Lage gute Bedingungen dafür. So benötigt man bspw. zu Fuß nur etwa 10-15 Minuten bis zum Hauptbahnhof.

Laut den Planungen stehen die Tiefgaragen nicht als Quartiersgarage zur Verfügung. Es sollte zudem beachtet werden, dass Tiefgaragen im starken Widerspruch zu den Visionen der QGI-Themen Grünflächen, Nachhaltigkeit und Klimapositivität stehen. Die vorgesehenen Dimensionen werfen Bedenken auf, dass Versickerung von Regenwasser ausreichend möglich ist. Tiefgaragen sind außerdem problematisch, da für den Bau sehr viel Beton benötigt wird, was mit enormen CO₂-Emissionen einhergeht. Dabei ist auch fraglich, wie zukunftsgerichtet sie sind – die Mobilitätswende setzt nicht auf das Auto und Tiefgaragen eignen sich nicht für eine Nachnutzung. Daher stellt sich die Frage nach dem für den Bau notwendigen Ressourcenverbrauch noch einmal mehr. Eine Alternative könnten Mobility Hubs sein, die ggf. später einer anderen Nutzung zugeführt werden können.

Wie wird ein aus Sicht des QGI zu begrüßendes integriertes Mobilitätskonzept angedacht und umgesetzt? Inwiefern werden Sharing-Angebote (Car, Cargo, Bike, ...) und die Anbindung an den ÖPNV mitgedacht? Diese würden dazu beitragen, über Alternativen zum PKW nachzudenken.

Von großer Relevanz ist zudem die barrierefreie Erschließung sowohl von öffentlichen als auch privaten Außen- und Innenräumen.

Des Weiteren ist darauf zu achten, dass es genügend Radabstellmöglichkeiten für die öffentliche Nutzung gibt. In Münster ist immer wieder zu beobachten, dass die vorhandenen Möglichkeiten nicht ausreichen.

Anregungen

Diese Stellungnahme und die darin enthaltenen Anmerkungen nehmen Bezug auf u.a. folgende, durch die Stadt Münster veröffentlichte, Unterlagen:

- Kurtzbegründung zur 72. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Hafen für den Bereich „Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße“
- Kurtzbegründung zum Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 600: Stadthafen I / Dortmund-Ems-Kanal / Schillerstraße
- Präsentation zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Aufgrund der vorliegenden Informationen sind aus meiner Sicht zu den Planungsinhalten der Bereiche Verkehrsflächen und Erschließung insbesondere folgende Punkte überarbeitungswürdig:

In der o.g. Präsentation wird ein Neuverkehr von 2.750 Kfz/Tag dem im bestehenden Planungsrecht ermöglichten Verkehr von 2.000 Kfz/Tag gegenübergestellt. Weder in der Kurtzbegründung zur Änderung des FNP noch in der für den Bebauungsplan werden aber Angaben zum erwarteten Neuverkehr gemacht. Damit bleibt offen, woher diese Zahl 2.750 Kfz/Tag stammt und wie sie erhoben wurde. Die Gegenüberstellung erscheint darüber hinaus wenig relevant, da das alte Planungsrecht aus 1989 stammt. Zu dieser Zeit war die Gesamtsituation des Planungsgebietes und seines Umfeldes eine völlig andere und Belange von Umwelt- und Klimaschutz sowie insbesondere den Möglichkeiten moderner Mobilität wurden nicht in der heute notwendigen Art gewürdigt. Davon abgesehen ist die erwartete, nicht nachvollziehbar hergeleitete Erhöhung des Verkehrs um fast 40% so erheblich, dass alle Verkehrsformen im gesamten Umfeld betroffen sein werden. Diesem Umstand wird aber, wie nachfolgend gezeigt, keine Rechnung getragen.

Die Erschließung des Planungsgebietes erfolgt im Norden über die Schillerstraße und die Ewaldstraße. Die Ewaldstraße ist eine kleine Straße in einer Tempo 30 Zone, die nicht für einen Durchgangsverkehr der hier in Aussicht gestellten Größenordnung ausgelegt erscheint. Bei der Schillerstraße handelt es sich um eine Fahrradstraße die Teil der Veloroute Everswinkel-Münster ist. Diese erschließt den Hafenbereich und im Verlauf auch die Innenstadt für den Fahrradverkehr von Osten und drängt den motorisierten Individualverkehr auf die Wolbecker Straße und den Albersloher Weg, die beide für die Fahrradnutzung erheblich schlechter geeignet sind. Damit geht die Planung zu Ungunsten des Fahrradverkehrs und es bleibt zu prüfen, ob die erwartete Erhöhung des motorisierten Individualverkehrs die Einordnung als Fahrradstraße noch zulässt. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung stellt unter dem Abschnitt „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ unter Punkt 1 fest, dass die Anordnung einer Fahrradstraße nur in Betracht kommt, wenn die Straße „von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr“ ist. Mit der in den vorliegenden Unterlagen dargestellten Erschließung des Planungsgebiets, kommt es hier zu einem Konflikt.


In Verbindung mit der o.g. Schätzung des Neuverkehrs, legt die aus den Unterlagen hervorgehende intensive Planung von Tiefgaragen für Kfz nahe, dass hier die im Anhang 1 der Stellplatzsatzung der Stadt Münster festgeschriebenen Zahlen zugrunde gelegt werden. Bisher nicht berücksichtigt erscheinen Möglichkeiten die Anzahl der notwendigen Stellplätze gem. § 2 Abs. 1 Stellplatzsatzung der Stadt Münster dadurch zu reduzieren, dass entsprechende Anbindungen an den ÖPNV geschaffen werden. Im Gegenteil findet eine notwendige Aufwertung des ÖPNV im Umfeld des Planungsgebiete keine Würdigung. Schließlich wird der ÖPNV nur in Punkt 6.1 der Kurtzbegründung zum FNP dahingehend erwähnt, dass die Bushaltestelle Emdener Straße je nach Lage im Planungsgebiet zwischen 200 und 500m entfernt liegt. Diese Aussage ist zwar in Bezug auf die direkte Entfernung korrekt, wirkt aber insofern suggestiv, als dass der tatsächliche Fußweg bei mehr als dem doppelten der angegebene Werte liegt. In diesem Zusammenhang bleibt außerdem unberücksichtigt, dass gem. § 3 Abs. 8 Stellplatzsatzung der Stadt Münster aufgrund besonderer Maßnahme, wie die eines geeigneten Mobilitätskonzeptes, die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen ganz oder anteilig ausgesetzt werden kann. Insbesondere ist unter Einbeziehung der Ziele des Masterplan Mobilität Münster 2035+, die zu einer Mobilitätswende führen sollen, nicht ersichtlich, aus welchem Grund hier nur konservativ auf die Erschließung durch motorisierten Individualverkehr gesetzt wird. Zwar findet die Erschließung durch Fahrradverkehr Berücksichtigung, aber weitere moderne Konzepte, wie sie z.B. in den „Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltung“ des VCD beschrieben werden, finden keine Beachtung. Damit erfüllt die hier gegenständliche Bauleitplanung nicht die in § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB geforderte „besondere Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Planungsunterlagen kein Verkehrsgutachten enthalten. Unter 6.3 der Kurtzbegründung des Bebauungsplans wird aber in Aussicht gestellt, dass ein sich in Erarbeitung befindliches Verkehrsgutachten zur Grundlage der Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes werden soll. Dies steht im Widerspruch zu der ausgedehnten Planung von Tiefgaragen, die einen Fokus auf motorisierten Individualverkehr nahelegt. Darüber hinaus ist es nicht verständlich, dass sowohl Verkehrsgutachten als auch Mobilitätskonzept nicht Gegenstand der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sind, obwohl die Planungen soweit fortgeschritten sind, dass ein Verkehrsgutachten sich schon in Erarbeitung befindet. Dadurch wird der Öffentlichkeit die Möglichkeit vorenthalten, den verkehrlichen Einfluss der Planung auf das Umfeld einschätzen

und Einfluss nehmen zu können. Diese Verfahrensweise genügt aus meiner Sicht nicht den Ansprüchen und Zielen einer modernen Stadtverwaltung und kollidiert mit den Anforderungen, die gem. § 3 Abs. 1 BauGB an eine frühzeitige Beteiligung gestellt werden.

Fazit:

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt unter Einbeziehung von nicht belegten Daten zur Entwicklung des Neuverkehrs. Die geplante Erschließung des Planungsgebietes über die Schiller- und Ewaldstraße erscheint in Bezug auf die Kapazität der Ewaldstraße und der Nutzung der Schillerstraße als Fahrradstraße ungeeignet. Jegliche Berücksichtigung einer Anpassung des ÖPNV und der Einbeziehung moderner Mobilitätskonzepte fehlt gänzlich. Dass dieses Fehlen im bislang fehlenden Verkehrsgutachten begründet liegt, erscheint nicht vermittelbar. Gem. § 3 Abs. 1 BauGB ist gefordert, dass die Öffentlichkeit über die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung zu unterrichten ist. Dies erscheint für den Bereich Verkehr nicht gegeben. Damit liegt nahe, dass eine zweite frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit unerlässlich ist.


VCD Regionalverband Münsterland e.V.