

Wichtig: Die Stellungnahme **muss** bis zum 21.05.2021 bei der Stadtverwaltung Münster **eingegangen** sein! **Poststempel** reicht **nicht**. Fax oder E-Mail sind möglich [Sendebericht aufheben, bzw. E-Mail abspeichern und ausdrucken].

Absender*in:

Vor- und Zuname: _____

Straße und Hausnr.: _____

Postleitzahl & Ort: _____

Empfänger:

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

48155 Münster

Fax-Nr.: 0251 - 492 773 2

E-Mail: stadtplanung@stadt-muenster.de

Hinweise für die Nutzer*innen:

*Dieses Muster darf frei verwendet werden.
Es dürfen Gesichtspunkte gestrichen und
gerne weitere, die Planung betreffende
Argumente ergänzt werden.
Das Muster hat keinen Anspruch auf
Vollständigkeit. Es kann eine individuelle
Rechtsberatung nicht ersetzen.*

Planungsunterlagen sind hier verfügbar:
[https://www.stadt-
muenster.de/stadtplanung/bebauung
splanung/plaene-im-verfahren/609-
hafenmarkt](https://www.stadt-muenster.de/stadtplanung/bebauungsplanung/plaene-im-verfahren/609-hafenmarkt)

Münster, den _____

**Offenlegung der Entwürfe der
97. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans und des
vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 der Stadt Münster
im Stadtbezirk Mitte im Stadtteil Hafen
im Bereich Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg**

Hier: Stellungnahme/Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den og. Planvorhaben (B-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP) ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung.

Das Vorhaben lehne ich insgesamt ab, denn es ist jedenfalls im Hansaviertel gänzlich überflüssig. Gegenüber der Planung, die das OVG NRW im Jahr 2018 aus guten Gründen für unwirksam erklärt hat, hat sich nichts Wesentliches verändert: Es handelt sich mit insgesamt 4.450 qm Gesamtverkaufsfläche auch laut des Begründungsentwurfs weiterhin um großflächigen Einzelhandel, weitere 3.700 qm sind für Dienstleistungsnutzungen

vorgesehen. Das von „Hafencenter“ in „Hafenmarkt“ umgetaufte Vorhaben ist im Kern unverändert geblieben. Daran ändern auch das nun immer wieder betonte „Markthallenkonzept“ oder der sog. „Pocketpark“ zwischen dem oberirdischen Parkplatz und dem Hafenweg nichts. Es handelt sich weiterhin um einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb (Edeka) und nicht um eine Markthalle, in der Standplätze frei vergeben werden und auch Anbieter mit einem ähnlichen Sortiment miteinander konkurrieren.

Das Vorhaben lässt den Verkehr am Hansaring, der bereits jetzt oberhalb der Überlastungsgrenze ist, noch weiter ansteigen. Die Lärmbelastung liegt mit >70dB(A) tags und >60dB(A) nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich. Das geplante E-Center kommt mit einer überdimensionierten Tiefgarage (350 Stellplätze) und zusätzlich einer oberirdischen Stellplatzanlage (weitere 103 Plätze) einher. Diese Nutzungen würden das massive Verkehrsproblem am Hansaring dauerhaft festschreiben. All dies geschieht ohne jede Notwendigkeit, denn in unmittelbarer Nähe zu dem von Ihnen geplanten Vorhaben gibt es in Sichtweite seit vielen Jahren bereits zwei ausreichend dimensionierte Lebensmittelmärkte, der Rewe-Markt ist etwa 150 Meter Luftlinie, der Penny-Markt keine 50 Meter entfernt. Ein weiterer Rewe-Markt ist an der Wolbecker Straße zu finden. Durch die Umsetzung der Planung ist zu befürchten, dass diese anderen Märkte, gerade an der Wolbecker Straße, in eine wirtschaftliche Schieflage kommen und darunter auch die anderen kleineren Geschäfte leiden werden. Ich befürchte, dass sich so die Versorgungssituation und Angebotsvielfalt im umliegenden Quartier mittelfristig eher verschlechtern und sich stattdessen alles auf den Hafenmarkt konzentrieren wird.

In Münster herrscht kein Mangel an Supermärkten, sondern an bezahlbarem Wohnraum. Außerdem fehlen in der hochverdichteten Stadt Grünflächen und Spielplätze. Dies gilt insbesondere für das Hansaviertel, das im Vergleich zur dortigen Einwohnerzahl viel zu wenig Spielplatzflächen aufweist. Es ist daher gänzlich unverständlich und abzulehnen, dass eine so große Freifläche für einen Supermarkt verwendet werden soll, statt hier eine Wohnnutzung vorzusehen. Wohnnutzung ist per se mit sehr viel weniger Autoverkehr verbunden als ein derart großes Einkaufszentrum, das den ganzen Tag über Fahrten hervorruft.

Der Hansaring ist bereits jetzt erheblich überlastet und der geplante Hafenmarkt wird den Autoverkehr nochmals steigern. Die Verkehrslärmbelastung ist am Hansaring besonders hoch und liegt mit Werten von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich. Hierzu schreiben Sie auf S. 70 des Begründungsentwurfs:

„In der engeren Umgebung der neuen Ampel liegen die Verkehrslärmsteigerungen, vor allem wegen des Ampelzuschlags von bis zu 3 dB oberhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle und teilweise auch im Bereich oberhalb von 70/60 dB. Diese Auswirkungen sind erheblich. Sie sind aber unvermeidlich.“

Ihre Behauptung, dass die Auswirkungen „unvermeidlich“ seien, teile ich nicht. Diese Planung und die daraus folgende Verfestigung der Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffprobleme ist nicht unvermeidlich. Es gibt viele Möglichkeiten, das große Gelände zwischen Hansaring und Hafenweg anders und in einer sozial und ökologisch verträglichen Form zu nutzen, die dazu beiträgt, die Verkehrsbelastung im Hansaviertel dauerhaft zu reduzieren und auf diese Weise einen positiven städtebaulichen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung in diesem hoch belasteten Stadtteil bedeutet.

So hat die Stadt Münster ausdrücklich den Klimanotstand ausgerufen und hat der Rat der Stadt am 22.5.2019 beschlossen (V/0482/2019):

„1. Der Rat der Stadt Münster stellt fest, dass der globale Klimanotstand auch die Stadt Münster erreicht hat und erklärt für unsere Stadt wie andere Städte auch den Klimanotstand. Die Stadt Münster setzt damit ein deutliches Zeichen, dass die bisherige erfolgreiche städtische Klimapolitik weiter entwickelt werden muss.

*2. Der Rat erkennt damit an, dass die **Eindämmung des anthropogenen Klimawandels** in der städtischen Politik eine hohe Priorität besitzt und **bei allen Entscheidungen grundsätzlich zu beachten ist.**“*

Dieser Beschluss gilt nach wie vor und muss bei allen städtischen Entscheidungen beachtet werden, also auch und gerade bei der Bauleitplanung. Denn bei der Planung wird die städtische Infrastruktur über Jahrzehnte geprägt und die Gestaltung eines Viertels maßgeblich bestimmt. Das trifft für den B-Plan 609 in ganz besonderer Weise zu, denn es handelt sich um die letzte große Freifläche im Hansaviertel, durch deren Gestaltung entweder ein Transformationspfad hin zu einer nachhaltigen und ökologischen tragfähigen Neuausrichtung eingeschlagen oder die alten, längst überholten Vorstellungen von großflächigen Supermärkten und Discountern zementiert werden. Wenn man noch etwas gegen die Klimakrise mit ihren gefährlichen Auswirkungen unternehmen will, muss jetzt auf allen Ebenen gehandelt werden. Für die städtische Bauleitplanung folgt daraus, dass eine Planung verfolgt werden muss, die aktiv dazu beiträgt, die Eindämmung des anthropogenen

Klimawandels im lokalen Bereich, also da wo die Stadt Münster originär zuständig und ihr ein Gegensteuern möglich ist, tatsächlich (und nicht nur auf dem Papier) zu erreichen. Die hier vorgelegte Planung geht jedoch in die genau falsche Richtung, denn sie hat einen großflächigen Supermarkt zum Ziel, der mit hohem Transportaufwand beliefert werden muss und viele zusätzliche Pkw-Bewegungen, Lärm und Schadstoffe verursachen würde.

Dabei wäre ein Umsteuern durchaus möglich, wenn das Plangebiet mit den vorhandenen Rohbauten so beplant und entwickelt würde, dass damit zu einer Eindämmung des anthropogenen Klimawandels auf der lokalen Ebene beigetragen wird. Dies müsste durch infrastrukturelle Verbesserungen in den Alltagsbereichen Ernährung/Versorgung, Wohnen und Mobilität passieren, die eine positive Wirkung auf das gesamte Hansaviertel haben könnten. Nachfolgend werden einige konkrete Hinweise gegeben, wie eine veränderte Planung zu einer Verbesserung des status quo, auch über das Plangebiet hinaus, beitragen und so zu einer Umsetzung des städtischen **Beschlusses zum Klimanotstand** könnte:

- Statt des E-Centers könnte im Teilbereich B eine echte Markthalle entstehen, in der regional erzeugte Lebensmittel direkt von den Erzeugerbetrieben aus dem Umland vermarktet werden. Dies würde gerade auch im Hinblick auf die fortschreitende Klimakatastrophe helfen, Ernährungssouveränität durch lokale Strukturen zu erhöhen und dabei Transport- und Verarbeitungsaufwand reduzieren. Die ausverkauften Regale zu Beginn der Corona-Pandemie haben deutlich gezeigt, wie anfällig die vorherrschenden zentralistischen Versorgungsstrukturen bei Störungen der komplexen und energieintensiven Lieferketten sind. Der Münsteraner Wochenmarkt erfreut sich größter Beliebtheit. Dies
- Statt der in den Gebäudeteilen A und C im Erdgeschoss von Ihrer Planung vorgesehen Einzelhandelsnutzungen (textliche Festsetzungen 1.1.1 und 1.1.3) könnten hier Kindertagesstätten und andere soziale Einrichtungen wie Stadtteilbüros, Beratungsstellen etc. Platz finden. Diese bringen einen erheblichen Nutzen für die Bewohnerschaft des Viertels, aber verursachen keinen oder allenfalls minimalen Pkw-Verkehr.
- Die auf bislang 3.700qm in den höheren Stockwerken der Vorhabenteile geplanten Büro- und Gewerbeflächen können für Wohnungen vorgesehen bleiben. Auf diese Weise würde die bislang für Wohnnutzung im Plangebiet vorgesehene Fläche mehr als verdoppelt werden.
- Soweit in dem derzeit als Parkplatz geplanten Bereich wegen der darunter liegenden Tiefgarage keine Baumpflanzungen möglich sind, wäre zu prüfen, ob diese Fläche zur Errichtung von weiteren Wohnhäusern (z.B. aus Holz statt Steinbauweise) genutzt werden kann.

- Die bereits errichtete Tiefgarage sollte als echte Quartiersgarage genutzt werden. Nach der aktuellen Planung ist dies nicht der Fall, denn trotz der städtischen Zuschüsse in Höhe von mehreren Millionen Euro, sind alle 350 Stellplätze kostenpflichtig (auch für Anwohnerinnen und Anwohner) und ist auch kein Kontingent für Anwohnerparken reserviert. Die in der Begründung immer wieder angepriesene Verringerung der Parksuchverkehre im übrigen Hansaviertel (vgl. z.B. Begründungsentwurf, S. 33), d.h. in den Wohnstraßen zwischen Wolbecker Straße und Hansaring, wird auf diese Weise absehbar nicht eintreten. Denn solange im Wohnviertel unverändert hunderte kostenlose Parkplätze verfügbar sind, wird es weiterhin immer jemanden geben, die oder der auf der Suche nach einem Parkplatz zunächst dort herumfährt. Anwohnerinnen und Anwohner werden weiterhin versuchen, einen Stellplatz so nah wie möglich an ihrer Wohnung zu bekommen. Dies wird insbesondere zu den auch jetzt hoch frequentierten Zeiten nach Feierabend der Fall sein. Es ist eine seit langem belegte Tatsache, dass weitere Stellplätze ebenso wie der Ausbau von Straßenkapazitäten, nicht zu einer Abnahme, sondern zu einer Zunahme von Verkehrsbewegungen in dem jeweiligen Gebiet führen. Im Verkehrsbereich schafft Angebot die Nachfrage. Daher müsste eine verträgliche Planung für das Hansaviertel in genau die andere Richtung weisen. Hierzu könnte die bereits vorhandene Tiefgarage bei der Ausgestaltung und Nutzung als echte Quartiersgarage zusammen mit einem kommunalen Carsharing-Angebot einen sinnvollen Beitrag leisten und die Zahl der meist ungenutzt herumstehenden Pkw im Viertel erheblich verringern. Hierzu müssten alle Stellplätze am Hansaring und den Wohnstraßen bis zur Wolbecker Straße (mit Ausnahme von Behindertenparkplätzen) entfernt werden. Dass die Gehwege überall im Hansaviertel viel zu schmal sind, zeigt auch die von Ihnen ausgelegte Verkehrsuntersuchung (16.9.2020, S. 10). Indem die Parkplätze entfernt werden, können die Gehwege verbreitert werden und haben die Menschen viel mehr Platz vor ihren Häusern, der zu Aufenthaltszwecken oder als Grünfläche genutzt werden kann. Erst wenn die Parkplätze entfallen, hören auch die Parksuchverkehre auf, denn (nur) dann ist allen Autofahrenden von vornherein klar, dass es in den Straßen ohnehin keinen Parkplatz gibt, sie dort also auch nicht suchen müssen. Im Zuge der Umgestaltung sollte ein kommunaler Carsharing-Anbieter (z.B. die unter dem Dach der Stadtwerke) den Anwohnerinnen und Anwohnern im Hansaviertel ein Angebot, um diesen bis zu 350 Pkw abzukaufen und in eine kommunale Carsharing-Flotte für das Hansaviertel zu übernehmen. So werden die bereits vorhandenen Fahrzeuge gemeinschaftlich weitergenutzt. Die Anwohnerinnen und Anwohner erhalten einen Wertersatz für das Fahrzeug, der Kauf von teuren und mit großem Ressourcenaufwand herzustellenden Neuwagen (diese haben gleich nach Erstzulassung den höchsten Wertverlust) wird

vermieden und die bereits im Viertel zuhauf vorhandenen Fahrzeuge können effektiv und gemeinschaftlich weitergenutzt werden. Genau diese Fahrzeuge sollten dann in der Tiefgarage im Plangebiet als Carsharing-Stützpunkt für das Quartier abgestellt werden. Anwohnerinnen und Anwohner können sich bei dem Carsharing-Angebot anmelden und zum Selbstkostenpreis ein Auto (ggfls. sogar ihr vormals eigenes Fahrzeug) mieten. Die Menschen sparen auf diese Weise viel Geld, denn die im Viertel vorhandenen Fahrzeuge werden bei einer gemeinschaftlichen Nutzung viel effizienter ausgelastet, und sie müssen sich nicht länger um Reparaturen, Instandhaltung oder Bürokratie im Zusammenhang mit dem eigenen Auto kümmern. Dies übernimmt dann der Carsharing-Anbieter, über den auch diese Kosten gerecht auf alle verteilt werden. Über eine Modernisierungsumlage können über die Zeit weitere (E-)Lastenräder für die Nutzerinnen und Nutzer angeschafft und die Pkw-Flotte effektiv auf das notwendige Mindestmaß verkleinert werden. Bei einem solchen Vorgehen würde aus der Tiefgarage tatsächlich eine Quartiersgarage, mit der sich Parksuchverkehr tatsächlich verringern und das gesamte Hansaviertel von den parkenden Autos befreien ließe. Doch davon ist die von Ihnen vorgelegte Planung leider weit entfernt.

Auch dieses Konzept würde mit seinem gemischten Nutzungskonzept ein „vitaler Stadtquartier“ (vgl. Begründungsentwurf, S. 106) ermöglichen. Die Vorstellung, dass Vitalität in einem Quartier durch einen riesigen Parkplatz erzeugt würde, halte ich für fernliegend.

Statt also den Verkehr auf dem Hansaring in der gebotenen Weise zu reduzieren, wird Ihre Planung mit knapp 4.500qm Einzelhandel und nochmal 3.700qm Büronutzung zu einer weiteren Steigerung des Pkw-Verkehrs auf dem Hansaring führen. Dies bestätigen Sie selbst in dem Begründungsentwurf. Dort heißt es z.B. auf S. 37 unter Bezugnahme auf die Verkehrsuntersuchung der nts Ingenieurgesellschaft mbH (16.9.2020):

„Rechnerisch werden mit den Nutzungen im HafenMarkt insgesamt 4.400 Kfz-Fahrten/24 h erzeugt. Im Hinblick auf die integrierte zentrale Lage des Planstandortes im Umfeld dichter Wohnbebauungen sind wesentliche Verbund- und Mitnahmeeffekte bei der Berechnung und Beurteilung der Verkehrsstärken zu betrachten. Demnach bilden von den 4.400 Kfz-Fahrten/24 h nur rund die Hälfte der Fahrten (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) tatsächliche Neuverkehre.“

Die Behauptung, wonach „nur die Hälfte der Fahrten tatsächliche Neuverkehre“ seien, findet sich so auch in der nts-Verkehrsuntersuchung und ist unplausibel. Die Aussage unterschätzt die zu erwartenden zusätzlichen Fahrten. Hier wird kurzerhand die Zahl der zunächst

errechneten Verkehrsbewegungen (4.400 Fahrten/24h) zu Unrecht auf dann noch 2.200 Fahrten/24h halbiert. Auch die darauffolgend angeführten vermeintlichen „Entlastungseffekte“ in den Szenarien sind unplausibel und nicht ansatzweise gesichert. So wird z.B. in der „Prognose 2035“ in einer zeitlichen Perspektive von 14(!) Jahren eine Reduktion von Kfz-Bewegungen auf dem Hansaring wegen einer neuen Bahnunterführung in der Hafenstraße angenommen, von der nicht im Geringsten klar ist, ob und ggfls. wann diese tatsächlich -wenn überhaupt- jemals gebaut werden wird. Bis dahin sollen nach Ihrer Planung der Kfz-Verkehr am Hansaring und die damit verbundene Lärm- und Schadstoffbelastung am Hansaring weiter zunehmen. Das lehne ich ab. Es braucht stattdessen eine Planung, die aktiv zu einer Verringerung der Belastungen am Hansaring beiträgt.

Anschließend stellen Sie auf S. 38 des Begründungsentwurfs dann folgende These auf:

„Im Ergebnis besteht auf dem Hansaring bereits heute eine hohe Verkehrsbelastung, woraus sich mit Realisierung der Vorhabennutzung Verdrängungseffekte einstellen werden. Die prognostizierten Neuverkehre (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) sind somit nicht als Zusatzbelastung auf dem Hansaring direkt wiederzufinden.“

Nach dieser Annahme soll es also wegen der bereits bestehenden erheblichen verkehrlichen Belastung am Hansaring auf die von dem geplanten Hafenmarkt ausgelösten Neuverkehre nicht mehr ankommen. Sie behaupten, dass durch die Neuverkehre vermeintlich andere Pkw verdrängt, so dass die Verkehrsbelastung in der Summe gleichbliebe. Das halte ich für unplausibel und falsch, denn Verkehr kann nicht beliebig ausweichen. Menschen fahren mit einem bestimmten Ziel und benutzen dafür die Routen, die geeignet sind und die sie kennen, bzw. die ihnen das Navigationsgerät angibt. Der Hafenmarkt liegt in der Scheitelkurve des Hansarings, gerade auf diesem Streckenabschnitt ist ein Ausweichen nicht möglich und genau hier entstehen die Lärm- und Schadstoffimmissionen, bildet sich der Rückstau etc.. Dies gilt besonders an einer Straße wie dem Hansaring, der eine zentrale Netzfunktion hat. Würde man Ihrer These der „Verkehrsverdrängung“ folgen, wären also an den besonders überlasteten Straßenabschnitten immer mehr und mehr verkehrserzeugende Vorhaben zulässig, weil es dann vermeintlich nicht mehr darauf ankommt. Das Gegenteil ist jedoch richtig: Die Verkehrs- und Lärmbelastung müssen reduziert werden, um die gesundheitsgefährdende und hoch problematische Situation am Hansaring zu verbessern und zu entschärfen. Oben wurde bereits gezeigt, dass dem Plangebiet für die notwendige Neuausrichtung im Südosten Münsters entscheidende Bedeutung zukommt und eine verträgliche Nutzungsweise durchaus möglich ist.

Auf S. 40 des Begründungsentwurfs lässt sich auch ablesen, dass die Knotenpunkte rund um das Vorhaben vielfach an den Belastungsgrenzen (Hansaring/Schillerstraße → ausreichend und Hansaring/Wolbecker Str. → mangelhaft) liegen, bzw. diese klar überschritten haben und überlastet sind (Hansaring/ Albersloher Weg → ungenügend).

Tabelle 2 | Übersicht der ermittelten Verkehrsqualitätsstufen nach HBS 2015 (vgl. (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020 S. 46) und Anlage 10 bis 32 der Untersuchung)

		Analyse 2018	Prognose 2035 mit HafenMarkt
Knotenpunkt	Hansaring / Schillerstraße	D	D
	Hansaring / Vorhabenbereich	-	C
	Hansaring / Dortmunder Straße	A	A
	Hansaring / Albersloher Weg	F	F
	Hansaring / Wolbecker Straße	E	E

* Verkehrsqualitätsstufe (QSV) nach HBS 2015: **A** = sehr gut; **B** = gut; **C** = befriedigend; **D** = ausreichend; **E** = mangelhaft; **F** = ungenügend

Trotz dieser offensichtlichen Kapazitätsprobleme und den erheblichen verkehrsbedingten Lärmfolgen behaupten Sie auf S. 41/42 der Begründung:

„Verkehrliche Belange stehen dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 nicht entgegen.“

Ihre Bewertung halte ich für falsch. Eine Bestätigung des Vorhabens allein unter Verweis auf die Aussage, dass sich die Verkehrsqualität nach Vorhabenrealisierung nicht verschlechtern würde, zeigt, dass dieser Planung ein grundsätzlicher falscher Maßstab und Anspruch zugrunde liegt und sie daher dem gesetzlichen Auftrag, städtebauliche Konflikte möglichst vorausschauend zu lösen nicht gerecht werden kann.

Die unzureichende und unplausible Verkehrsuntersuchung liefert die Eingangsdaten für Verkehrslärm- und Schadstoffgutachten. Da die Verkehrsuntersuchung mangelhaft ist und die am Hansaring zu erwartenden Verkehrsmengen unterschätzt, sind auch die weiteren darauf basierenden Prognosen nicht zu gebrauchen. Trotz der unterschätzten Verkehrsströme prognostiziert die Lärmuntersuchung der Fa. Zech Verkehrslärmbelastungen am Hansaring, die weit oberhalb der Grenzwerte der hier maßgeblichen TA Lärm und sogar im gesundheitsgefährdenden Bereich (>70dB(A) tags, 60dB(A) nachts) liegen. Es ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Belastungen bei einer realistischen Verkehrsabschätzung noch höher ausfallen werden. Es ist die Aufgabe von Bauleitplanung, gerade bei einem derart großen und zentralen Plangebiet, auf eine effektive und

größtmögliche Verbesserung dieser rechtswidrigen Belastungssituation hinzuwirken und nicht, diese zu zementieren bzw. weiter verschärfen.

Auch die Anlieferung als notwendiger Teil der Erschließung, insbesondere für das E-Center, kann nicht funktionieren und führt zu einer Überlastung des Hafenswegs und zu einem Verstoß gegen den Widmungszweck der Schillerstraße (Fahrradstraße). Auf S. 30 der nts-Verkehrsuntersuchung ist zu lesen, dass der Lieferverkehr täglich 25 LKW umfassen soll. Diese fahren über den besonders engen und regelmäßig zugedachten Hafensweg an das Plangebiet heran. Die Anlieferung der Gebäudeteile A und B erfolgt über eine einspurige Gasse, die hinter geplanten E-Center verläuft und nur in eine Richtung, nämlich vom Hafensweg zur Schillerstraße befahren werden kann. Jeder LKW, der dort hineinfährt, kann anschließend nur über die Schillerstraße abfahren. Die Schillerstraße ist jedoch als Fahrradstraße gewidmet, d.h. dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten. Zwar kann die Benutzung von Kraftfahrzeugen gestattet werden, doch ist der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart. Dies ist mit dem Anlieferungskonzept des Hafensmarktes, das dauerhaft und strukturell darauf ausgerichtet ist, täglich etliche Schwertransporte über diese Straße zu schicken nicht vereinbar. Die Ausfahrt der LKW stellt auch für sich genommen eine erhebliche Gefährdung für Radfahrende und Fußgängerinnen und Fußgänger dar. Denn die schmale Ausfahrt befindet sich hinter einem Tor, das kaum einsehbar bis an den Gehweg heranreicht und sich auf gleicher Höhe neben einem Wohnhaus (Schillerstr. 106) anschließt. Bei jeder Ausfahrt muss der LKW den dortigen Gehweg queren, um auf die schmale Schillerstraße einbiegen zu können. Dort befindet sich keine 100 Meter weiter die Hansa-Kollegschule mit ihrem Schulhof und den Fahrradabstellplätzen. Die über die Fahrradstraße in unmittelbarer Schulnähe abfahrenden LKW stellen damit täglich und dauerhaft eine unnötige Gefährdung der Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg dar.

Ich lehne das Vorhaben „Hafensmarkt“ insgesamt ab. Es gibt viele naheliegende und gangbare Alternativen, um eine vitale Nutzung auf dem großen und zentralen Gelände im Hansaviertel zu ermöglichen. Die vorherige Planung war rechtswidrig und unwirksam und kein Grundstückseigentümer hat einen Anspruch auf eine bestimmte Planung (§ 1 Abs. 3 BauGB) nach den eigenen Wünschen oder gar ein Recht auf die Fortsetzung einer unverträglichen und rechtswidrigen Planansatzes, wie im Fall des Hafensmarktes. Die Ansiedelung eines großflächigen Einzelhandelszentrums gefährdet die umliegenden Geschäfte und verfestigt bzw. steigert die massive Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastung auf dem Hansaring. Die Erschließung der geplanten Märkte funktioniert ebenfalls nicht und würde dazu führen, dass täglich und dauerhaft viele LKW durch die als Fahrradstraße gewidmete Schillerstraße fahren müssten.

Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: *[Darlegung der persönlichen Betroffenheiten, sofern vorhanden: Z.B. Eigentümer oder Mieter von Wohnungen / Grundstücken in der Nähe (wo genau?) des gegenständlichen „Hafencenters“ oder von Zufahrtsstraßen dorthin. Ggf. Entfernung angeben. Oder eigene Arbeitsstelle oder eigenen Betrieb in diesem Bereich, in dem Sie noch Auswirkungen der Planungen befürchten. Wirtschaftliche Erwägungen (z.B. Nutzbarkeit des Eigentums, Minderungen durch Mieter zu erwarten? Werteinbußen? Altersvorsorge gefährdet? zukünftige Finanzierbarkeit von Krediten?), Betroffene Erholungs-/ Gartennutzung, Balkone, Terrassen, etc.; ggf. eigene gesundheitliche Vorbelastungen, sofern Sie diese erwähnen möchten. Ggf. natürlich auch noch eigene weitergehende Erwägungen und Befürchtungen; dafür z.B. Ergänzungsblätter verwenden und unterschreiben]*

Die hier zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemachten Aussagen gelten für die 97. Änderung des Flächennutzungsplan gleichermaßen. Denn letztere soll nur deshalb erfolgen, um zu verhindern, dass der neuen Bebauungsplan gegen den Flächennutzungsplan verstößt.

Der Weitergabe meiner persönlichen Daten an Dritte (Gutachter, Investor, etc.) widerspreche ich hiermit nachdrücklich.

Mit freundlichen Grüßen

Datum und Unterschrift