

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum o.g. B-Plan nehme ich wie folgt Stellung:

Den ausgelegten Unterlagen (Plan – Anlage 3) ist zu entnehmen, dass die Anlieferung des Vollsortimenters Hafenmarkt über die Schillerstraße erfolgen wird. Die Schillerstraße wurde im Rahmen des Modellprojektes „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ im Jahr 1990 als erste Fahrradstraße der Stadt Münster ausgewiesen. Im März 2018 hat der Rat der Stadt Münster beschlossen, die Schillerstraße rot zu markieren, um Autofahrer:innen auf die Vorfahrt der Fahrradfahrer:innen aufmerksam zu machen. Zudem ist die Schillerstraße inzwischen Bestandteil der Veloroute Münster – Everswinkel. Diese Routen werden von der Stadt in Kooperation mit den umliegenden Gemeinden geschaffen, um die Infrastruktur für die dringend notwendige Verkehrswende zu errichten. Für die Menschen arbeitet die Stadt damit an der verkehrstechnisch notwendigen Infrastruktur für eine klimaneutrale bzw. klimapositive und gleichzeitig sichere Fortbewegung über die Stadtgrenzen hinaus.

Wie es für den Einzelhandel in der Größenordnung des geplanten Hafenmarktes jedoch üblich ist, wird die Anlieferung der zumeist industriell gefertigten Produkte durch den Einsatz von Schwerlastfahrzeugen erfolgen. Lt. verkehrstechnischer Untersuchung (s. S. 30) rechnet der Investor mit täglich 8 Belieferungsfahrten in der Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Eine Zufahrt über den Hansaring wird aufgrund des Wendekreises dieser Fahrzeuge kaum möglich sein bzw. größeres Rangieren erforderlich machen. Eine Zufahrt über den Lütkenbecker Weg setzt die Idee der Fahrradstraße und der Veloroute ad absurdum. Unabhängig von der Zufahrtsrichtung erhöht abbiegender LKW-Verkehr das Unfallrisiko für Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen.

Die verkehrstechnische Untersuchung zum o.g. B-Plan (s. S. 41 und Anlagen 10 und 11) bewertet die derzeitige Verkehrsqualität ohne Hafenmarkt an der Kreuzung Hansaring/Schillerstraße nach HBS 2015 morgens mit Stufe C (befriedigend) und nachmittags mit Stufe D (ausreichend). Dem Fazit der Untersuchung ist zu entnehmen, dass der Hafenmarkt einen nutzungsspezifischen Verkehr unter Berücksichtigung sowohl münsterspezifischer Kennwerte als auch auf Basis einer breiten Datengrundlage verschiedener Mobilitätsuntersuchungen mit 4.400 Kfz-Fahrten pro Tag erzeugen wird. Über den Anlieferverkehr trifft die Untersuchung lediglich rudimentäre Aussagen, die sich allein auf die Angaben des Investors stützen. Unstrittig dürfte jedoch sein, dass dieser zusätzliche Verkehr die Verkehrsdichte und das damit einhergehende Unfallrisiko weiter erhöhen, die Gesundheit der dort lebenden Menschen stärker gefährden, und das Klima zusätzlich belasten wird.

Die Stadt Münster hat bereits im Jahr 2019 den Klimanotstand ausgerufen und möchte bis zum Jahr 2030 klimaneutral werden. Die Koalition im Stadtrat besetzt das Thema Verkehrswende mit einer hohen Priorität. Des Weiteren macht das BVerfG in seinem Urteil vom 29.4.2021 deutlich, dass der Klimaschutz in Deutschland gestärkt werden muss, um das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klima-Abkommens zu erreichen.

Unter Berücksichtigung all dieser Aspekte kann ich das Festhalten der Stadt Münster an einem nicht mehr zeitgemäßen Investitionsprojekt nicht nachvollziehen. Die Planungen wirken gegen den bereits begonnenen gesellschaftlichen Transformationsprozess, gegen die an der Schillerstraße bereits bestehende klimafreundliche Verkehrsinfrastruktur und konterkarieren zudem eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung, die gerade im Hansa-, Hafen- und Herz-Jesu-Viertel durch den dort geschaffenen Quartiergemeinwohlindex bereits weit vorangeschritten ist. Die Auswertung der städtisch finanzierten, repräsentativen Haushaltebefragung im Hansa-, Hafen- und Herz-Jesu-Viertel aus dem Jahr 2019 hat ergeben, dass der Bau des inzwischen in Hafenmarkt umbenannten E-Centers bürgerschaftlich nicht getragen wird. Dies ist nicht verwunderlich, denn die Überversorgung

wird mit bloßem Auge sichtbar, da sich Penny und REWE in direkter Nachbarschaft zum Hafenmarkt befinden.

Die Idee einer zukunftsorientierten, nachhaltigen und auch sicheren Stadtentwicklung könnte noch erreicht werden, wenn die Stadt bereit wäre, mutige Schritte in Richtung Klimaneutralität bzw. -positivität zu gehen. Hiermit einhergehende Investitionen (bspw. der Ankauf des Stroetmann-Geländes) wären nicht nur notwendig, sondern gleichzeitig wünschenswert.