

Bettina Pake und Michael Wildt, Schillerstr. 155, 48155 Münster, den 20.5.2021

0251/131503 PakeWildt@gmail.com

An die Stadtverwaltung Münster

Stadthaus 3

Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

Albersloher Weg 33

48155 Münster

Einwendungen gegen die ausgelegte Planung für das Bauvorhaben Hafenzentrum/-Markt

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erheben wir Einwände gegen die Änderung des Flächennutzungsplans bzw. den ausgelegten beabsichtigten Bebauungsplan der Hafenzentrums-Planung zwischen Hansaring und Hafenweg.

Auf dem vorgesehenen Baugrundstück soll gemäß Beschlusslage des Rates der Stadt Münster ein Stadtbereichszentrum entstehen. Mit dem Vorhaben, dort ein Stadtbereichszentrum zu schaffen, sind wir einverstanden. Die Einwendung beziehen sich auf die Art der Gestaltung. Wir sind der Ansicht, dass die Planungen, die Stadt und Investor gemeinsam vorlegen, in vielerlei Hinsicht nicht mit den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung verträglich sind. Als nachhaltig gelten Vorhaben, die in der Schnittmenge der drei Felder Ökologie, Ökonomie und Soziales positiv zu bewerten sind. Zu diesen hat sich die Stadt Münster z.B. in der Agenda 2030 ausdrücklich bekannt. Dabei ist vor allem der Bereich des Klimaschutzes zunehmend bedeutsam. Gerade hat die Bundesregierung die Verpflichtung zur Reduktion der klima-beeinflussenden Emissionen noch einmal verschärft. Vor allem der Bereich des Verkehrs muss unter dem Aspekt der Emissionen deutliche Reduktionsbeiträge liefern.

Von Experten wird die Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger des Umweltverbundes für ein zentrales Mittel der Klimaneutralität angesehen. Die Schaffung eines neuen Stadtbereichszentrums induziert Neuverkehr. Das Zentrum wird in der Absicht errichtet, Menschen aus den umliegenden Stadtbereichen zu animieren, in das neue Zentrum zu kommen. Das Zentrum löst Mobilität aus. Dabei ist, so unsere Auffassung, die Mobilität als solches sozial erwünscht, da Begegnung den Bedürfnissen der Menschen entspricht. Doch darf angesichts der ökologischen Rahmenbedingungen die Mobilität nicht zu einer Erhöhung von Emissionen und sonstigen Umweltbelastungen führen. Vielmehr sollten zeitgemäße Investitionen dazu beitragen, Emissionen und Umweltbelastungen zu verringern.

Der Investor beabsichtigt, im neu zu errichtendem Zentrum in großem Maße Handel mit Lebensmitteln zu betreiben. Zwar weckt die Bezeichnung als ‚Markt‘ Assoziationen von kleinteiligem Handels-Treiben, bei dem Beratung im Vordergrund steht und nur geringe Mengen vor Ort bewegt werden. Zu einem Markt bringt der Händler seine Ware in einem Transporter und der Kunde

transportiert sie am Leibe oder mit dem Fahrrad nach Hause. Ein solcher klassischer Markthandel lässt sich leicht in klimaneutrale Formen transformieren, wie es die aktuelle Klimakrise zwingend erforderlich macht.

Tatsächlich beabsichtigt der Investor aber auf dem zu überplanenden Grundstück einen großflächigen und großvolumigen Handel mit Lebensmitteln zu betreiben. In einem weiteren Ladengeschäft ist vorgesehen, einen Discounter anzusiedeln, der ebenfalls Lebensmittel mit dem Ziel eines großen Mengenumsatzes betreiben wird.

Die Planung des Objekts ist so vorgesehen, dass die Ware, die im Stadtbereichszentrum umgesetzt werden soll, mit großen LKWs angeliefert wird. Der Verkehr mit solchen Fahrzeugen ist mit der örtlichen Verkehrsstruktur nicht verträglich. Es ist vorgesehen, dass die großen Fahrzeuge über den Hafenweg zugeführt werden. Dabei handelt es sich um eine enge Straße, die für regelmäßigen LKW-Betrieb nicht geeignet ist. Die großen Fahrzeuge sollen über die Schillerstraße den Bereich wieder verlassen. Dabei handelt es sich um eine Fahrradstraße und zukünftige Veloroute, bei der KFZ zu Gast sind. Diese Straße ist ebenfalls für regelmäßigen Betrieb mit großen LKWs ungeeignet. Von LKW der beabsichtigten Größe gehen im Betrieb erhebliche Emissionen aus, die die Umwelt und die Anwohnerschaft belasten. Daher halten wir die Form der geplanten Einzelhandelsnutzung nicht für genehmigungsfähig.

Der im zu planenden Zentrum beabsichtigte großvolumige Lebensmittelhandel erzeugt auch auf der Seite der Kunden erheblichen Mehrverkehr. Die Planungen sind erkennbar darauf angelegt, dass Kunden das Zentrum mit dem PKW anfahren, um damit ihre Einkäufe nach Hause zu transportieren. Der Betrieb von PKWs ist ebenfalls mit erheblichen Umweltbelastungen verbunden. Selbst wenn die Fahrzeuge elektrisch und mit regenerativer Energie angetrieben werden, ist das Verkehrsmittelkonzept des Betriebs von privateigenen Autos in der Absicht des Transports von Waren aus ökologischer Sicht erheblich nachteiliger als die Bewältigung unvermeidlicher Warentransporte im engen städtischen Raum mit modernen Konzepten der City-Logistik.

Daher halten wir auf der Grundlage der aktuellen und sich aus Sicht der Aspekte von Nachhaltigkeit noch verschärfenden Rechtslage das beabsichtigte Handelskonzept nicht für genehmigungsfähig. Aus den Gutachten geht hervor, dass aus Gründen der Grundversorgung für einen Abhol-Megamarkt der geplanten Form keine zwingende Notwendigkeit besteht, da es hinreichende Möglichkeiten dieser Art in erreichbarer Entfernung für alle Bewohnenden des Stadtbereichs gibt. Es geht dem Investor darum, mit Mitbewerbern zu konkurrieren, um Marktanteile zu gewinnen.

Die Konkurrenz ist so lange kein Grund dafür, den Betrieb des Marktes nicht zu gestatten, als der neue Anbieter keine marktbeherrschende Position erreicht – womit nicht zu rechnen ist. Dennoch muss er, als Newcomer am Standort, seinen Marktzugang in Einklang mit der aktuellen umweltrechtlichen Situation gestalten – unabhängig davon, ob diese Tatbestände beim Markteintritt der Mitbewerber schon rechtlich relevant waren. Das Problem ist also nicht der Handel als solches, sondern die Durchführung des Handels in einer Form, der mit großvolumigem Warentransport zum Handelszentrum hin und vom Handelszentrum weg verbunden ist, der mit nicht umweltverträglichen Folgen durchgeführt wird.

Zu beachten ist unserer Ansicht dazu, dass das geplante Zentrum ebenfalls attraktiv für Menschen ist, die nicht konsumieren wollen oder auch können. Es muss eine entsprechende Aufenthaltsqualität erhalten, die auch diese Menschen anspricht und zum Verweilen einlädt. Ebenfalls ist es wünschenswert, vielfältige Attraktivität auf diesem Raum durch kulturelle Nutzung (z.B. Angebote wie das „Kleine Ost“, Theaterraum o.ä.) zu ermöglichen.

Einzelhandel mit Lebensmittel lässt sich heutzutage in einem solchen Umfeld in der beabsichtigten stationären Form so durchführen, dass die Warenbewegung nur zu einem geringen Teil durch den eigentlichen Handelsstandort verlaufen. Die zunehmende Digitalisierung ermöglicht es, lediglich kleine Warenmengen mit kleinen Logistikfahrzeugen zum Handelsort zu bringen, die von Kunden in kleinen Mengen direkt mitgenommen und mit Menschenkraft mit nach Hause genommen werden können. Größere Mengen werden am Handelsstandort disponiert, jedoch durch Citylogistik umweltfreundlich den Kunden direkt an den gewünschten Zielort geliefert.

Es ist dem Betreiber des Stadtbereichszentrum daher nicht zu verwehren, dort Handelsflächen vorzuhalten. Doch ist ihm aufzuerlegen, den Handel so zu gestalten, dass die skizzierten ökologischen Nebenwirkungen nicht auftreten. Das verlangt vom Betreiber, innovativ zu denken und andere Anreize für seine Kunden zu schaffen, das Zentrum aufzusuchen, als das, dort große Warenmengen vorzufinden, die er persönlich abtransportieren muss. Da der Betreiber nicht von selbst auf die Idee kommt, sich durch die Kultivierung ökologischer Rahmungen seines beabsichtigten Handels von seinen Mitbewerbern zu differenzieren – die Gestaltung eines stationären attraktiven Lebensmittel-Einzelhandel nach diesem Konzept könnte ja für einen zukunftsorientierten mittelständigen Betreiben durchaus reizvoll sein, ist ihm durch die Stadt im Rahmen des Bebauungsplans-Verfahren aufzuerlegen, das dort beabsichtigte Gewerbe den genannten Nachhaltigkeitsprinzipien entsprechend zu betreiben (oder das Feld einem anderen Investor zu überlassen).

Wir bitten, die vorgetragenen Überlegungen bei der weiteren Beratung zur Genehmigung von Flächennutzungs- und Bebauungsplanung zu beachten.

Mit freundlichen Grüßen

Bettina Pake und Michael Wildt