



Wolfgang Bensberg – Greifswaldweg 6 – 48147 Münster

Stadtverwaltung Münster
Stadthaus 3
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Albersloher Weg 33
48155 Münster

Datum 20. Mai 2021

**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 Viertel braucht eine ganz andere Planung. Schon jetzt leiden die Anwohner:innen unter einer immensen Verkehrsbelastung. Der Radverkehr braucht mehr Fläche. Auch muß Platz für den Busverkehr (Ringlinie) geschaffen werden. Dazu müssen die Verkehrsströme über den Hansaring neu gewichtet werden. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (miV) zugunsten eines klima- und menschengerechten Verkehrs.

Das Vorhaben läßt den miV am Hansaring, der bereits jetzt oberhalb der Überlastungsgrenze ist, noch weiter ansteigen. Das Oberverwaltungsgericht hat das in der Klagebehandlung konstatiert.

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 Hansavier-

tel, 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. Münster braucht in erster Linie und dringend dauerhaft bezahlbaren Wohnraum. Der ist auch in Ihrer neuen Planung überhaupt nicht vorgesehen. Andreswo schreibt Münster bis zu 60% öffentlich geförderten Wohnraum vor. Nicht einzusehen ist, warum Münster hier gänzlich davon absieht.

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 bedrohliche Klimaveränderung 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. Statt der in den Gebäudeteilen A und C im Erdgeschoss von Ihrer Planung vorgesehene 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 Bewirtschaftung ist dem Investor überlassen, obwohl die Stadt hier mit sieben Millionen € die Tiefgarage bezuschusst. Die bereits vorhandene Tiefgarage könnte 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 viel mehr

Platz für Begegnung vor den Häusern, der zu Aufenthaltszwecken oder als Grünfläche genutzt werden. 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. 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 „vitales Stadtquartier“ (vgl. Begründungsentwurf, S. 106) ermöglichen. Die Vorstellung, dass Vitalität in einem Quartier durch einen riesigen Parkplatz erzeugt würde, halte ich für fernliegend.

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.

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 zugeparkten 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 Schulinähe abfahrenden LKW stellen damit täglich und dauerhaft eine unnötige Gefährdung der Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg dar.

Ich lehne das Vorhaben „Hafenmarkt“ aus obigen Gründen 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 Hafenmarktes.

Die Stadtgesellschaft muß wieder Planungshoheit erhalten. Nicht das Einzelinteresse eines Investors darf hier bedient werden. Dafür sind die Menschen im Viertel zu stark betroffen und involviert. Es müssen die Bedürfnisse und Wünsche der Menschen, die hier leben, wohnen und arbeiten, im Vordergrund stehen. Auch muß hier wie überall in der Stadt endlich eine Stadtplanung mit den Bürger:innen gemacht werden. Es muß eine partizipative Bürgerbeteiligung stattfinden, die ihren Namen verdient. Es muß von Neuem gedacht, geplant und gestaltet werden - vielleicht das Vorhandene mit einbezogen werden. Ich hoffe auf eine einsichtige Stadtverwaltung und Stadtpolitik.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in green ink, appearing to read 'Wolfgang Fa. G.' with a stylized flourish at the end.