
Vorliegende Stellungnahmen/Einwendungen gegen den „Hafenmarkt“ Stand 9.5.2021

Max Mustermann

Str. XX

XXXXX Münster

Tel.:

Stadt Münster

Stadtplanungsamt

Stadthaus 3

Albersloher Weg 33

48155 Münster

Stellungnahme zur Offenlegung "Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609
Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg"

Münster, d. XX.05.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich Einwände gegen den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609.

Ich beziehe mich im Folgenden auf die Verkehrstechnische Untersuchung der nts Ingenieur-
gesellschaft, die - neben weiteren Informationen und Gutachten - als Entscheidungsgrundlage für
den folgenden behördlichen Verwaltungsakt dienen soll.

Mein Einwand bezieht sich auf die (a) Angemessenheit und Geeignetheit, die (b) Objektivität und
Unabhängigkeit sowie (c) die Vollständigkeit der Verkehrstechnischen Untersuchung der nts
Ingenieurgesellschaft.

Das Fazit der Verkehrstechnischen Untersuchung ist: Eine Realisierung des Planvorhabens führt somit
nicht zu städtebaulich relevanten Beeinträchtigungen dieses Standortbereichs.

Zusammenfassend kann ich meine Bedenken insofern zusammenfassen, dass ich erhebliche Zweifel
an der guten fachlichen Praxis habe, mit der die Verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt
wurde. Aus meiner Sicht ist das Verkehrstechnische Gutachten ungeeignet um als Entscheidungs-
grundlage zu dienen.

Im Einzelnen habe ich folgende Stellungnahmen zu Einzelheiten der Verkehrstechnischen
Untersuchung der nts Ingenieurgesellschaft:

1) Analogie zur verkehrlichen Situation am E-Center Friedrich-Ebert-Str.

Die Verkehrstechnische Untersuchung macht auf S. 26 folgende Aussage:

„Die Stellplatzverfügbarkeit am Nahversorgungszentrum Friedrich-Ebert-Straße ist tendenziell besser als am geplanten HafenMarkt. Das Verhältnis von Verkaufsfläche zu angebotenen Stellplätzen am ECenter Friedrich-Ebert-Straße liegt bei 4,3 Stellplätzen je 100 qm Verkaufsfläche. Das Verhältnis der oberirdischen Stellplätze (abzüglich der Stellplätze für Beschäftigte) am HafenMarkt Hansaring zur Verkaufsfläche liegt bei 2,3 Stellplätzen je 100 qm Verkaufsfläche. Dabei werden ebenerdige Parkplätze in der Regel durch die Kunden, die Einkäufe für den alltäglichen Gebrauch (Lebensmittel) tätigen, bevorzugt. Daraus könnte abgeleitet werden, dass Kunden zum E-Center Friedrich-Ebert-Straße auf Grund der besseren oberirdischen Stellplatzverfügbarkeit eher den Pkw nutzen als dies Kunden des HafenMarktes machen werden. Hier wird eine erhebliche Nutzung des Fahrrades durch Kunden erwartet und durch Infrastrukturangebote im Vorhabengebiet gefördert.“

Die hier geäußerte Annahme ist höchst hypothetisch und lässt bei mir Zweifel an der Unabhängigkeit und Objektivität der nts Ingenieursgesellschaft aufkommen. Die Argumentation, ein verringertes „oberirdisches (ebenerdiges) Parkplatzangebot“ führe zu einer „erheblichen“ Nutzung des Fahrrades, erzeugt bei mir die Vermutung, dass offenbar das Ergebnis (Fazit „Eine Realisierung des Planvorhabens führt somit nicht zu städtebaulich relevanten Beeinträchtigungen dieses Standortbereichs.“) bereits vor Erstellung der Verkehrstechnischen Untersuchung feststand und anschließend Argumente dahingehend verwendet wurden, den Anschein zu erwecken, dass die Entscheidung aus den vorgelagerten (vermeintlich „objektiv“ gewonnenen) Analyseergebnissen - als Ergebnis - resultiere (es handelt sich meiner Ansicht nach damit um ein Hilfskonstrukt um das vorgezeichnete Ziel „Projektrealisierung“ zu erreichen). Ich spreche daher im Folgenden von einem „Pseudo-Ergebnis“, wenn ich das Fazit der Verkehrstechnischen Untersuchung meine.

Auf S. 18 (Abschnitt 4.3) wird als eine Grundlage bei der Ermittlung der Verkehrserzeugung zum VBP Nr. 609 auf die „Berücksichtigung“ der festgestellten Verkehrsbelastung am E-Center Friedrich-Ebert-Str. der nts Ingenieursgesellschaft verwiesen.

Wie bereits oben aufgeführt bezweifle ich die Zulässigkeit dieses Analogieschlusses.

2) Schwerlastverkehr

Auf S. 30 der Verkehrstechnischen Untersuchung heißt es:

„Hinsichtlich der Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehr, hier z.B. verursacht durch Lieferverkehr, Entsorgung, etc., wird auf Angaben des Inve(r)stors zurückgegriffen, siehe nachfolgende Tabelle [Tab. 7].“

Weiter heißt es:

„Liefer- und Lkw-Verkehr wird für die geplanten Vorhaben nur tagsüber (zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr) abgewickelt. Die Logistikkonzepte in der Lebensmittelbranche über Zentrallager führen zu optimierten Lieferprozessen und geringen Anlieferzahlen. Die Anzahl der durch das Vorhaben im VBP Nr. 609 erzeugten Schwerlastverkehre (25 SV-Fahrten pro 24 Stunden), liegt deutlich unterhalb der Rundungsgenauigkeit des Verkehrsmodells (hier wird

i. d. R. auf 100 Fahrzeuge gerundet). Im Bereich des Vorhabens sind täglich ca. 25 Lkw-Fahrten/24 h zu erwarten. Diese Fahrten setzen sich aus Fahrten verursacht durch Liefer- und Versorgungsverkehr (Müllfahrzeuge, Post- und Paketdienste) zusammen.“

Vernachlässigt wird bei dem Verkehrsgutachten die Größe bzw. Länge der Lkw's.

Große Lkw's belasten die Verkehrssituation in anderer Art und Weise als kleine, insbesondere in Kreuzungsbereichen (Linksabbiegen) bei Ampelschaltungen mit kurzen Intervallen. Dadurch kommt es zu einem Rückstau. Die Rückstausituation auf dem Hansaring belastet die Anwohner bereits heute stark (Luft-/Lärmbelastung). Ich erwarte daher in der Analyse, nicht nur die absolute Anzahl an Lkw-Fahrten zu bewerten, sondern auch die Auswirkung der eingesetzten Lkw's (Art bzw. Länge der Fahrzeuge). Dies ist insbesondere zu „Rush Hour“-Zeiten am Knotenpunkt Hansaring/Albersloher Weg zu betrachten.

3) Nutzung von mündlich übermittelten Informationen sowie von Informationen durch den Investor des Vorhabens E-Center/Hafencenter

Im Abschnitt „Quartiersparken“ S. 30 wird in der Fußnote deutlich, dass die zugrunde gelegten Informationen zu Öffnungszeiten der Tiefgarage „mündlich“ übermittelt wurden. Die Nachvollziehbarkeit und die „Objektivität“ der genutzten Informationen ist damit nicht gegeben:

„Wurden mündlich am 15.05.2019 von der Firma Stroetmann Grundbesitz-Verwaltung GmbH & Co. KG übermittelt“

„Die Bewirtschaftungsdaten zur Quartiersgarage der Tiefgarage PSD-Bank (Hafenplatz 2 in Münster) wurden ebenfalls nur mündlich übermittelt (mündlich am 28.05.2019 übermittelt).“

Zweifel an der Objektivität und Unabhängigkeit der nts Ingenieurgesellschaft werden dadurch verstärkt.

4) Verkehrs-Prognose 2022 / 2024 / 2026 / 2035

Auf S. 35 ff. der Verkehrstechnischen Untersuchung heißt es:

„Auf der sicheren Seite liegend werden aber nachfolgende verkehrstechnische Berechnungen auf Basis des Prognosefalls 2035, mit VBP, aber ohne neue Bahnunterführung, durchgeführt. Dieser Planfall weist mit + 8,4 % die höchste Zunahme gegenüber der Bestandssituation 2018 aus. Die prognostizierten Neuverkehre sind nicht als Zusatzverkehre im Hansaring direkt wiederzufinden. Die Neuverkehre mit dem Ziel HafenMarkt sind in den ausgewiesenen Zahlen enthalten. Verkehre, die nicht zwingend die Route über den Hansaring nehmen müssen, werden zum einen durch die Neuverkehre und zum anderen durch die Kapazitätsengpässe an Knotenpunkten, z.B. an den Lichtsignalanlagen Hansaring / Albersloher Weg und Hansaring / Wolbecker Straße, siehe nachfolgende Leistungsfähigkeitsuntersuchung, verdrängt. Durch eine Verdrängung von anderen Verkehren in dann attraktivere Routen fällt die erkennbare Mehrbelastung für den Hansaring geringer aus. Dieser Effekt wurde auch am E-Center an der Friedrich-Ebert-Straße festgestellt, vgl. Ausführungen vorne. Der Einfluss der Kapazitätsengpässe der Knotenpunkte auf die Verkehrsbelastung im Hansaring konnte auch nach Schließung der Theodor-Scheiwe-Straße beobachtet werden. Mit Schließung dieser Straße ist die Verkehrsbelastung im Hansaring nicht angestiegen.“

Es fehlt eine Aussage zur Analyse der Verkehrssituation am Hafengeweg/Ecke Albersloher Weg (siehe Foto). Hier wird heute auf einem Verkehrsschild (Fahrtrichtung „stadteinwärts“) darauf hingewiesen „Keine Durchfahrt zu Hansaring/Soester Str./Dortmunder Str.“. Diese Maßnahme (Verkehrsschild) ist nicht vollständig wirksam. Stattdessen wird der Hafengeweg regelmäßig ordnungswidrig von vielen Verkehrsteilnehmern als Umfahrung des Rückstaus an der Kreuzung Hansaring/Albersloher Weg bzw. an der Ampel Bernhard-Ernst-Str./Albersloher Weg genutzt. Dieses ordnungswidrige Verhalten wird zeitweise von der Polizei überwacht und sanktioniert (Zahlen zu diesem ordnungswidrigen Verhalten sollten daher verfügbar sein). Zu dieser Situation und der erwarteten Veränderung an dieser Stelle nach Projektrealisierung fehlen Aussagen in dem Verkehrsgutachten.



Foto: Albersloher Weg / Hafengeweg (Blickrichtung Bahngelände am 17.04.2021)

Verkehrszählungen an den von mir angesprochenen Punkten haben offenbar stattgefunden:

Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung. (16. Mai 2018).

Verkehrszählung. Albersloher Weg / Hafengeweg, 16.05.2018.

Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung. (29. Mai 2018).
Verkehrszählung . Bernhard-Ernst-Straße / Hafenweg, 29.05.2018.

Auf S. 42 wird ausgeführt:

„Kreuzung Hansaring / Albersloher Weg: Auch diese Lichtsignalanlage wird wie die Lichtsignalanlage Hansaring / Schillerstraße nur mit Festzeitprogrammen (Umlaufzeit: 90 Sekunden) betrieben. In 2014 wurde das Linksabbiegen von der Hafenstraße in die Bremer Straße ermöglicht und die Festzeitprogramme entsprechend angepasst (Verkehrstechnische Unterlagen LSA 03290, 2014). Ein Signallageplan ist Anlage 15 zu entnehmen. Die nachmittägliche Spitzenstunde weist mit ca. 2.830 Kfz/h (Summe aller Zufahrten), eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf. Bereits für die Bestandssituation kann festgestellt werden, dass hier der Überlastungszustand sowohl morgens als auch nachmittags erreicht ist. Es wird die Qualitätsstufe F nach HBS 2015 ausgewiesen, vgl. Anlagen 16 und 17. Die Berechnungen nach HBS spiegeln die örtlich zu beobachtenden Verkehrsverhältnisse wider. Überlastungszustände werden in den Knotenpunktzufahrten der Hafenstraße, des Albersloher Weges und des Hansaringes während der Spitzenstunde ausgewiesen. Überlastungszustände sind im Zeitraum von ca. 16:00 Uhr bis 18:30 Uhr phasenweise zu beobachten – der Zeitraum unterliegt tagesabhängigen Belastungsschwankungen. Für den Knotenpunkt wurde unabhängig vom Bebauungsplan Nr. 609 bereits ein Planungsprozess gestartet, der eine Optimierung der Situation zum Ziel hat.“

An dieser Stelle wird auf einen vom Bebauungsplan Nr. 609 unabhängigen Planungsprozess verwiesen, der an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt wird. Meinerseits wird vermutet, dass es sich bei diesem Planungsprozess um die „Neuen Bahnunterführungen“ Hafenstraße handelt.

Auf S. 45 heißt es:

„Kreuzung Albersloher Weg / Hafenstraße – Hansaring: Gegenüber der verkehrlichen Analysebelastung erfährt dieser Knotenpunkt bis zum Jahr 2035 mit rund 7 % eine geringe Veränderung der Verkehrsbelastung (Betrachtung aller zufließenden Verkehre). Im Albersloher Weg und der Bremer Straße stagnieren die Verkehrsbelastungen annähernd; die Belastungszuwächse sind vornehmlich in der Hafenstraße und dem Hansaring zu erwarten. Dieser Effekt entsteht auf Grund der (bereits heute festzustellenden) hohen Verkehrsbelastung und der Überlastung in den Spitzenstunden. Verkehrsteilnehmer suchen sich einen anderen Weg; Verkehrsverlagerungseffekte werden erzeugt. Die Kapazitätsgrenze ist bereits bei den heute abzuwickelnden Verkehrsmengen erreicht, vgl. Ausführungen unter 5.1.4.. Die Größenordnung der prognostizierten Veränderung der Verkehrsbelastung liegt im Bereich von Belastungsschwankungen, die auch bei Erhebungen von Verkehrszahlen an unterschiedlichen Tagen festgestellt werden können. Die veränderten Verkehrsmengen werden zu keinen nennenswerten Veränderungen in der Leistungsfähigkeit der Signalsteuerung führen. Sowohl im Bestand als auch für die Prognose wird die Qualitätsstufe F für den Knotenpunkt ermittelt. Berechnungsergebnisse für die Prognoseverhältnisse siehe Anlage 29 und 30. Für diesen Knotenpunkt wurde zur Verbesserung der bereits heute bestehenden ungenügenden Verkehrssituation ein übergeordnetes städtisches Planverfahren gestartet. Bei den Planungen werden im Wesentlichen folgende Ziele bis 2035 verfolgt:

- *Bauliche Erneuerung der schon sehr alten Bahnunterquerungen.*

- ...“

Die geäußerte Behauptung bei dieser Prognose (2035) von +7% an der Kreuzung „Albersloher Weg /Hafenstraße – Hansaring“ handele es sich um eine „geringe“ Veränderung kann nicht geteilt werden. Vielmehr wird – aus meiner Sicht – richtigerweise beschrieben, dass die Belastungszuwächse in der Hafenstraße und dem Hansaring zu erwarten wären. „DIE KAPAZITÄTSGRENZE IST BEREITS BEI DEN HEUTE ABZUWICKELNDEN VERKEHRSMENGEN ERREICHT“ !

„SOWOHL IM BESTAND ALS AUCH FÜR DIE PROGNOSE WIRD DIE QUALITÄTSSTUFE F FÜR DEN KNOTENPUNKT ERMITTELT“ !

Im Abschnitt 5.4 (S. 46) wird eine tabellarische Übersicht der Berechnungsergebnisse dargestellt. Die zusammenfassende Aussage „Die Berechnungsergebnisse der einzelnen Knotenpunkte zeigen, dass sich die Verkehrsqualität der einzelnen Knotenpunkte nach Vorhabenrealisierung nicht verschlechtert“ ist höchst bemerkenswert.

Eine derartige Aussage halte ich nahezu für zynisch.

Offenbar existiert keine kritischere Kategorie als die „QUALITÄTSSTUFE F“ (z.B. Qualitätsstufe G). Es muss dennoch von einer Verschlechterung der Situation an dieser Stelle ausgegangen werden:

Abschnitt 5.3 (S. 43): „Der Prognosefall 2035, mit Vorhaben VBP Nr. 609, ohne neue Bahnunterführung weist mit rund 8% gegenüber der Bestandssituation die größte Belastungssteigerung der untersuchten Prognosefälle aus (...)“.

In diesem Abschnitt der Verkehrstechnischen Untersuchung wird erneut auf ein „übergeordnetes städtische Planverfahren“ (bis 2035) verwiesen.

Hier geht es offenbar in erster Linie um „die bauliche Erneuerung der schon sehr alten Bahnunterquerungen“ (vermutlich ist hier die Hafenstraße gemeint). Sofern ich mit meiner Vermutung in diesem Zusammenhang richtig liege, dann bezeichne ich dieses „Planungsprojekt“ Bahnunterquerung/Hafenstraße im Folgenden als „die große Lösung“ (oder Bahnprojekt „Münster 21“). Da sich professionelle Raum- und Stadtplaner mit der Laufzeit von Bahnprojekten auskennen dürften, sollte auch gemein hin bekannt sein, dass es sich bei solcherlei Bahnprojekten um Planfeststellungsverfahren handelt, die leicht 10 Jahre oder länger dauern.

Auf S. 46 heißt es

„Die Berechnungsergebnisse der einzelnen Knotenpunkte zeigen, dass sich die Verkehrsqualität der einzelnen Knotenpunkte nach Vorhabenrealisierung nicht verschlechtert.“

Wie oben ausgeführt, kann diese Aussage nicht geteilt werden, da die Bewertungsmethodik in den groben Verkehrsqualitätsstufen nur von A – F reicht. Um eine Aussage darüber zu treffen, ob sich die Situation tatsächlich verändert (d.h. verbessert oder verschlechtert) ist ein „Auflösen“ der Kategorie F im Szenario „Analyse 2018 ohne Vorhaben VBP Nr. 609“ und im Szenario „Prognose-2035 mit Vorhaben VBP Nr. 609“ am Knotenpunkt „Hansaring / Albersloher Weg“ erforderlich.

Die Zunahme von +7% am Knotenpunkt „Hansaring / Albersloher Weg“ bzw. von +8,4% (Prognosefall 2035, mit VBP, aber ohne Bahnunterführung) ist eine Verschlechterung gegenüber der Bestands-situation 2018. Die Aussage ist damit schlichtweg falsch.

Dem Gebot der Belastungs-Minimierung („Verschlechterungs-Verbot“ in Abwägung von Zielen des Allgemeinwohls sowie Individual-Interessen) der Anwohner folgend (Schutzgut „Menschliche Gesundheit“ und „Wohlbefinden“), kann von einer substanziellen Entspannung der heute bereits prekären verkehrlichen Situation an Hansaring/Hafenstraße/Hafenweg und Albersloher Weg erst nach Realisierung der „großen Lösung“ (Bahnunterführungen/Bahnprojekt „Münster 21“) – d.h. nach 2035 – ausgegangen werden. Vermutlich sind wir Anwohner zu diesem Zeitpunkt nicht mehr nur mit e-Scootern zum Einkaufen im E-Center unterwegs, sondern mit den bereits vielzitierten Flug-Taxis. Ob die „große Lösung“ (Bahnunterführungen/Bahnprojekt „Münster 21“) jemals realisiert wird, ist aus meiner Sicht äußerst fraglich.

Aussagen zu einer möglichen Einbahnstraßen-Führung auf der Bremer Str. (Fahrtrichtung von Bremer Platz nach Albersloher Weg) und mögliche positive/negative Auswirkungen auf das Umfeld sind zwar Gegenstand der „ergänzenden Verkehrsmodellberechnung aufgrund einer mehrjährigen Baustelle im Umfeld (Stichwort „Bremer Platz“),“ fehlen jedoch in der Verkehrstechnischen Untersuchung – d.h. nach Abschluss des Projektes „Bremer Platz“ - völlig.

5) Verkehrsentwicklung auf dem Hansaring (zwischen Dortmunder Str. und Albersloher Weg)

Auf S. 49 heißt es:

„Für alle untersuchten Prognosehorizonte ergab die Verkehrsmodellrechnung in etwa die gleiche Größenordnung des Verkehrsaufkommens im Zuge des Hansarings“

Bei dieser Formulierung handelt es sich meiner Meinung nach schlicht um eine Verharmlosung der zuvor dargestellten verkehrlichen Verschlechterung (was genau soll denn „in etwa gleiche Größenordnung“ in diesem Zusammenhang bedeuten?).

Näheres zur Entwicklung und damit der Verschlechterung der Situation im Vergleich „Prognose 2035 mit Vorhaben VBP Nr. 609“ und „Prognose ohne Vorhaben VBP Nr. 609“ ergibt sich aus der Anlage 1 des Verkehrsgutachtens.

Bereits heute (2021) kommt es in dem gekennzeichneten Abschnitt des Hansarings an Werktagen regelmäßig in beiden Fahrtrichtungen zu Stau-Situationen, die insbesondere Einsätze von Rettungskräften (Fahrzeuge von Rettungsdienst/Polizei/Feuerwehr) massiv behindern.



Prognose 2035 (mit Vorhaben VBP Nr. 609) (DTV_w in Kfz-Fahrten/24h)

6) Rolle von e-Scootern im Verkehrskonzept der Zukunft

Auf S. S. 21 heißt es:

„Die zunehmende Verbreitung von Lastenrädern wird dazu führen, dass auch größere Einkäufe mit dem Fahrrad erledigt werden können. Die Angebote des ruhenden Verkehrs sind entsprechend darauf auszurichten. E-Scooter sind grundsätzlich wie Fahrräder zu werten. Es liegen derzeit noch keine Kenntnisse vor, in wie weit sich das zusätzliche Angebot auf das Mobilitätsverhalten auswirken wird.

Durch die gute Transportfähigkeit der E-Scooter mit dem ÖPNV bzw. mit dem Kfz wird sich eine Vernetzung mit diesen Verkehrsmitteln einstellen.“

Es bleibt völlig unklar, was die Autoren hier zum Ausdruck bringen wollen. Die Nutzung eines e-Scooters zum Transport von Einkäufen halte ich für völlig absurd und unterstreicht meinen Zweifel an der guten fachlichen Praxis der nts Ingenieurgesellschaft.

Zusammenfassend darf ich sagen:

Das Bauvorhaben ist wegen der Unbrauchbarkeit des vorliegenden Verkehrsgutachtens abzulehnen. Ein rechtmäßiger Verwaltungsakt auf dieser Grundlage ist höchst zweifelhaft. Ich empfehle daher dringend ein durch die zuständige Behörde in Auftrag zu gebendes verkehrliches Vergleichsgutachten. Die Kosten dafür sind selbstverständlich dem antragstellenden Investor zu belasten.

Für etwaige Rückfragen und Erläuterungen stehe ich gern zur Verfügung.

Vielen Dank mit freundlichen Grüßen,

M. Mustermann

Max Mustermann

Str.

XXXXX Münster

Tel.:

Stadt Münster

Stadtplanungsamt

Stadthaus 3

Albersloher Weg 33

48155 Münster

Stellungnahme zur "Begründung zum Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich ,Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg"

Münster, d. XX.05.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich Einwände zur „Begründung zum Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich ,Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg“ vorbringen.

Meine Einwände beziehen sich auf den Themenkomplex „Verkehrliche Belange“.

Als Fazit des Abschnitts 4.5.1 der „Begründung zum Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich ,Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg“ auf S. 19 heißt es:

„Insgesamt werden seitens des Verkehrsgutachters keinerlei Bedenken gegen die Entwicklungsziele des VBP Nr. 609 erhoben, vielmehr können mit den Maßnahmen im Zuge des Hansarings vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur beseitigt werden, so dass sich trotz vorhabenbezogener Mehrverkehre im belastungssensiblen Umfeld in der Gesamtbetrachtung aus Mobilitätsaspekten eine verkehrstechnische Verbesserung gegenüber der heutigen Situation einstellt.

(...)

Abschließend ist festzustellen, dass auch unter Berücksichtigung der im Zusammenhang mit dem VBP Nr. 609 aktuell erhobenen Verkehrsdaten und ermittelten Verkehrsbelastungen zum veränderten Planvorhaben des HafenMarktes die grundlegenden Aussagen der 39. FNP Änderung nach einer leistungsfähigen und sicheren Abwicklung der Verkehre aus dem Änderungsbereich nach wie vor Bestand haben. Verkehrliche Belange stehen einer Entwicklung der Flächen im Änderungsbereich der 97. FNP-Änderung somit nicht entgegen, die Übereinstimmung der Zielaussagen der vorbereitenden Bauleitplanung mit der verbindlichen Bauleitplanung des VBP Nr. 609 in den Maßgaben des § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB ist auch unter verkehrlichen Aspekten uneingeschränkt gewährleistet.“

Hierzu möchte ich meine begründeten Zweifel über diese Aussage zum Ausdruck bringen. Meiner Meinung nach beruht diese Aussage auf fehlerhaften und unvollständigen Grundlagen, insbesondere durch die Referenz auf das Verkehrsgutachten „Verkehrstechnische Untersuchung der nts Ingenieurgesellschaft“ (16.09.2020) im Zusammenhang mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609.

Im Folgenden führe ich meine Bedenken weiter aus:

Im Abschnitt 4.5.1 der „Begründung zum Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich ‚Hansaring/ Schillerstraße/Hafenweg““ heißt es:

„Mit der vorliegenden 97. Änderung des Flächennutzungsplans wird die Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 609 und damit verbundener vorhabenbedingter Verkehre vorbereitet, die in ihren Auswirkungen auf die Funktionsabläufe der bestehenden Verkehrsstrukturen einer fachgutachterlichen Bewertung zu unterziehen sind. Auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung ist die grundsätzliche Abwicklung der Verkehre im Straßennetz der Stadt Münster zu gewährleisten. Vor dem Hintergrund wurde zum parallel durchgeführten Bauleitplanverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 eine verkehrstechnische Untersuchung (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020) erstellt, die als Bewertungs- und Abwägungsgrundlage auch zur vorliegenden Flächennutzungsplanänderung herangezogen wird.“

Meiner Ansicht nach ist das Verkehrsgutachten der nts Ingenieurgesellschaft vom 16.09.2020 fehlerhaft und unvollständig.

So wird eine Analogie der verkehrlichen Situation zwischen dem geplanten Hafencenter/HafenMarkt und dem E-Center an der Friedrich-Ebert-Str. in Münster genutzt. Diese Vergleichbarkeit der Situationen ist meiner Ansicht nach unzulässig.

Zudem nutzt das Verkehrsgutachten der nts Ingenieurgesellschaft (16.09.2020) eine mündliche Aussage im Zusammenhang mit der Quartiersgarage an der PSD-Bank.

Die Bewirtschaftungsdaten zur Quartiersgarage der Tiefgarage PSD-Bank (Hafenplatz 2 in Münster) wurden also nur mündlich übermittelt (mündlich am 28.05.2019 übermittelt). Damit ist die Nachvollziehbarkeit nicht gegeben und die Objektivität entsprechend zweifelhaft.

In der „Begründung zum Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich ‚Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg““ heißt es auf S. 15:

„Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung der Stadt Münster aus 2019 (Stadt Münster, Stadtplanungsamt, Informationsmanagement und Statistikdienststelle , 9.6.2020) haben sich mit der Erstellung der Verkehrstechnischen Untersuchung der nts Ingenieurgesellschaft mbH überschritten. Aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung 2019 ist jedoch für den Einwirkungsbereich des Vorhabens eine stabile Verkehrsbelastung dokumentiert (Stadt Münster, Amt für Mobilität und Tiefbau, 18.6.2020), so dass die gutachterlich zugrunde gelegten Modelldaten nach wie vor für die aktuellen Bauleitplanverfahren Verwendung finden können.“

Auf S. 18 heißt es:

„Die verkehrstechnisch geringen Unterschiede der Analyse zu der Prognose 2035 (ohne neue Bahnunterführung) von maximal 1.300 Kfz Fahrten/24 h (ca. 8,4 %) bewegen sich im Rahmen üblicher und regelmäßiger Belastungsschwankungen / Belastungsspannen von +/- 10 % an unterschiedlichen Tagen.“

(...)

„In Anbetracht der Verkehrsmengen im Rahmen üblicher Belastungsspannen sind mit Realisierung der Vorhabenplanung gutachterlich keine relevanten Veränderungen in den Verkehrsbelastungen der umliegenden Straßen gegeben.“

Damit wird davon ausgegangen, dass eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens um ca. 8,4% keine relevante Veränderung (i.S.v. Erhöhung) der verkehrlichen Belastung sei.

Dieser Argumentation kann nicht gefolgt werden, da die Belastungssituation im Bereich Hansaring bzw. am Knotenpunkt Hansaring/Albersloher Weg bereits heute mit „Qualitätsstufe F“ als kritisch zu bewerten ist. Eine weitere Erhöhung um 8,4% verschlechtert die verkehrliche Situation also zusätzlich.

Auf S. 18 der „Begründung zum Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich ‚Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg“ heißt es in diesem Zusammenhang:

„Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung zeigen, dass aufgrund der hohen Grundbelastung auf dem Hansaring bereits heute, mit Ausnahme des Knotenpunktes Hansaring / Dortmunder Straße, eine nur maximal ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten gewährleistet ist. An den übergeordneten Knotenpunkten des Hansarings mit dem Albersloher Weg sowie mit der Wolbecker Straße kann aufgrund der phasenweise auftretenden Belastungen in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden nur eine mangelhafte bzw. ungenügende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden.“

Parallel zu meiner Stellungnahme zur „Begründung zum Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich ‚Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg““ wurden von mir ebenfalls Einwände zum „vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609“ formuliert, die weitere fachliche Mängel im Verkehrsgutachten der nts Ingenieurgesellschaft (16.09.2020) zum Gegenstand haben.

Jegliche Verwaltungsakte, die auf der Grundlage des fehlerhaften und unvollständigen Verkehrsgutachtens erlassen werden, können in der Folge nicht rechtmäßig sein.

Die Rechtmäßigkeit der 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich „Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg“ - mit vorliegender Begründung - muss daher aus meiner Sicht durch ein Gericht geprüft und bestätigt werden.

Für etwaige Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

M. Mustermann

Bedenken gegen den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr.609:
Hansaring/Schillerstraße/ Hafenweg

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohnerin der Straße mache ich folgende Bedenken gegen den vorgelegten Bebauungsplan Nr. 609 geltend.

1. Die Verkehrssituation ist schon zum jetzigen Zeitpunkt untragbar. Auf dem Hansaring staut sich täglich der Verkehr. Durch das Bebauungsvorhaben wird ein neues Verkehrsziel geschaffen, dies wird ein noch höheres Verkehrsaufkommen zur Folge haben. Für Anwohner/Innen des Viertels ist keine Umfahrung möglich. Ein Vergleich mit dem bereits bestehenden E- Center an der Friedrich-Ebert-Straße ist fehlerhaft, da hier über die Hammerstraße oder die Augustastraße eine nahegelegene Umfahrungsmöglichkeit gegeben ist. Der aufgestellte Vergleich im vorliegenden Verkehrsgutachten ist unbrauchbar und daher ist auch das Bauvorhaben abzulehnen. Der Rat der Stadt Münster ruft den Klimanotstand aus und bringt unnötig immer mehr LKW und PKW in ein belastetes Gebiet.
2. Die mit dem Bebauungsvorhaben einhergehende Lärmbelastung ist unzumutbar. Der Hansaring ist schon jetzt durch den Verkehr besonders von Lärm betroffen, deshalb sind ja Maßnahmen vorgesehen (Vorlage 0077/2021). Das Bauvorhaben wird an vielen Stellen aber noch mehr Lärm verursachen und das im Anschluss verstärkte Verkehrsaufkommen durch das neue Verkehrsziel wird den Lärm zusätzlich erhöhen. Die Lärmbelastung überschreitet aber schon jetzt die zumutbaren und durch EU- Umweltrecht festgelegten Grenzen. Die Stadt Münster sieht die Überschreitungen als ausnahmsweise zumutbar an (Vorlage 1062/2020 Seite 7). Ein Schutz der Anwohner/Innen vor Lärm ist nicht vorgesehen, daher ist das Bauvorhaben abzulehnen.
3. Es ist bereits ausreichend Einzelhandel im gesamten Viertel vorhanden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist es für Anwohner/Innen fußläufig möglich einen Supermarkt zu erreichen. Schon im Jahr 2018 wurde im Einzelhandelskonzept der Stadt Münster festgestellt, dass eine Versorgungsquote von 100% besteht. Das Bauvorhaben wird sich existenzgefährdend auf die bestehenden Strukturen auswirken und dies wird gerade für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen zum Problem werden, die dann weitere Wege zurücklegen müssen. Schon jetzt ist viel zu wenig Platz auf den Gehwegen am Hansaring und anliegenden Straßen für ältere Menschen mit Rollator, die an geparkten Autos und Fahrrädern kaum vorbei kommen. Eine Quartiersgarage

könnte hier Abhilfe schaffen. In der vorgesehenen Form ist das Bauvorhaben abzulehnen.

4. Die vorgenommenen Änderungen am Konzept des „Hafencenters“ hin zum „Hafenmarkt“ haben überhaupt nichts an den bestehenden Problemen verändert.

Mit freundlichen Grüßen
Münster, den 06.05.2021

Guten Tag,

ich bin gegen den Bebauungsplan für den sogenannten HafenMarkt. Der HafenMarkt mit einem immer noch riesigen Edeka-Center ist schlicht überflüssig. Die Versorgung des Viertels mit Lebensmittelgeschäften ist völlig ausreichend, nutzen Sie die Fläche für Dinge, die das Viertel wirklich braucht. Außerdem führt solch ein Einkaufszentrum zu noch mehr Verkehr, und der ist im Viertel schon katastrophal genug. Ich sehe es ja am Einkaufszentrum an der Friedrich-Ebertstraße: Solche Zentren verführen dazu, eher mit dem Auto vorzufahren als mit dem Rad, was bei den kleineren Supermärkten im Viertel nicht so ausgeprägt ist. Außerdem ist die Verkehrsbelastung am Hansaring eh schon unerträglich. Ich habe auch Sorge, dass die Lärm- und Luftbelastung durch Schadstoffe im Viertel steigt, nicht nur durch die Nutzer, sondern auch durch den Lieferverkehr für die Waren. Ich sehe durch ein Überangebot auch eine Gefährdung von alteingesessenen Geschäfte. Seit vielen Jahren werden die Bedürfnisse der Viertelbewohner ignoriert, es geht, nicht um die Lebensqualität im Viertel, sondern in erster Linie darum, dass Edeka sein Bauvorhaben verwirklichen kann. Da haben auch solche Schein-Veranstaltungen wie das Hafenforum vor vielen Jahren nichts daran geändert. In diesem Viertel fehlt so einiges: bezahlbarer Wohnraum, Grünflächen, Platz für Fahrräder und Fußgänger, aber nicht solch ein Projekt, wie es jetzt am Hansaring geplant ist. Deshalb bitte ich die Stadt Münster endlich von dem Projekt Hafencenter Abstand zu nehmen. Ein neuer Name wie HafenMarkt, ein nur um wenig kleineres Einkaufszentrum wie ursprünglich geplant, ist lediglich Augenwischerei und es ist nicht gut für unser Hafenviertel. Also: bitte stoppen Sie das Projekt in der geplanten Form. Mit freundlichem Gruß

.....

Einwendung gegen die Pläne gegen das Hafencenter/Hafenmarkt.

Wir Anwohner des Hansaviertels sind schon einmal von der Politik in dieser Sache kräftig belogen und betrogen worden. Nun will man uns erneut mit einem hinterzünftig umetikettierten Plan übervorteilen. Tatsächlich hat sich nichts geändert. Das Hafenceter bleibt mit geringfügig reduzierter Verkaufsfläche ein unsinniges und unnötiges Objekt.

Es werden viel zu wenige bezahlbare Wohnungen geschaffen. Verkaufsfläche benötigt auch Käufer. Werden die, bei nur 34 neue Wohnungen, nicht angesiedelt, bleibt nur noch der tägliche massive Zustrom mobiler Kunden. Dafür ist das Hansaviertel in seiner gesamten Infrastruktur ungeeignet. Von Unnötigem wird dann zu viel da sein: Verkehrsaufkommen, Lärm, Emissionen, Fremdbesucher, Stau und Verkaufsfläche. Gleichzeitig reduziert sich dauerhaft die Wohnqualität, die Parkmöglichkeiten und das wirtschaftliche gesund-ausgeglichene Leben der Anwohner und der Gewerbetreibenden.

Dauerhaft angespannt wird sich die Verkehrssituation darstellen. Schon jetzt sind tägliche an- und abreisende Freizeitgäste zum Hansaring und Hafen eine erhebliche Belastung. Mit dem E-Center wird zusätzlich ein gewaltiger Verkehr der Kaufwilligen das Straßensystem negativ beeinträchtigen. Dazu kommt der Schwerlastverkehr durch Lieferanten. Damit verliert auch Münsters Ringstraße ihren Sinn, weil es im Hansaviertel zum Stillstand zwingt. Kommen noch Baustellen auf der Wolbecker Straße oder dem Albersloher Weg hinzu geht nichts mehr. Das Selbe bei Umleitungen durch die Stadt, wenn die BAB A1 gesperrt wird.

Im wahrsten Sinne „brandgefährlich“ ist der zu erwartenden PKW-Stillstand auf dem Hansaring für den Rettungsdienst. Schon jetzt mühen sich die Rettungsfahrzeuge auf dem Hansaring um ein Vorwärtskommen. Bei noch mehr Verkehr kostet das wertvolle Zeit und Menschenleben. Das ist absolut unverantwortlich. In Zeiten, in denen die Nichtbildung von Rettungsgassen als Straftat eingestuft ist, ist der irre Plan der Stadt ein Absurdum. Die Verantwortlichen müssen dann mit Strafverfolgung rechnen.

Die Verantwortlichen zerstören geplant, was sich über lange Zeit entwickelt hat. Das hat mit der schlüpfrigen Entfernung der Firma „Ostermann & Scheiwe“ begonnen und soll nun mit der völligen Unterordnung der Hansabewohner fortgeführt werden.

Wie es richtig gemacht wird:

So ein gewaltiges Einkaufscenter gehört in ein Industriegebiet mit großzügigen Anfahrmöglichkeiten aus verschiedenen Richtungen und keinesfalls in ein Kleinstraßenviertel mit nur einer jetzt schon überlasteten Hauptstraße. In das Hansaviertel gehören mehr öffentlich geförderte Wohnungen mit ggf. zusätzlich unterirdischem Parkraum. Die tägliche Versorgung des Bewohner ist durch die jetzt bestehenden Geschäfte voll gedeckt, Kapazitäten für weitere Bewohner sind vorhanden. Statt einem zusätzlichen Groß-Einkaufscenter wären mehrere verschiedenartige Wohnungen und kleine bis mittlere Ladenlokale dem Bedarf angemessen. Dienstleister, Servicebetriebe, spezialisierter Handel und wenige Gaststätten wären nicht nur geeignet sondern auch nötig.

Ich bitte das zu beachten und uns nicht erneut am Nasenring durch einen Lügenlabyrinth zu ziehen.

Guten Tag,

ich wäre ja ein großer Freund von einem "Ostpark" auf dem ganzen Gelände.

Ähnlich dem Südpark.

Das könnte das Viertel gut gebrauchen!

Die Wahrheit ist nämlich: Kinder großziehen macht hier keinen Spaß.

Man ist ständig "auf Reisen", um irgendeine Form von "Freilauf" für die Kleinen zu organisieren und muss dauernd mit, weil es lange dauert, bis Kinder hier im Viertel selbständig loslaufen können.

Eine Kindheit im Hansaviertel ist eine betreute Kindheit.

Der "Ostpark" sollte ein expliziter Familienpark sein.

Heißt: Man zäunt das Ganze ein, öffnet den Park morgens um 7 und schließt abends um 22 Uhr.

Da es sich bei dem Areal um ein für die Stadt lukratives Gelände handelt, könnte ich mir ein Modell vorstellen, dass durch Tages- und Jahreskarten finanziert würde. (Stadtwerkekarte)

Preise könnten sich nach den Tarifen der Stadtbücherei richten.

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

Wünsche gute Ideen und ausreichend Mut bei der Verbesserung der Lebensqualität unserer Stadt,

MichaelTumbrinck

