



**Bündnis 90/ Die GRÜNEN in der BV
Hiltrup**

**Antrag: Für eine
Ökosiedlung in
Hiltrup Ost –
nachhaltig, sozial
und klimagerecht**

Die Bezirksvertretung Hiltrup regt an/möge beschließen:

Das neu entstehende Baugebiet in Hiltrup-Ost wird als „Ökosiedlung“ geplant.

Hierzu werden folgende Aspekte berücksichtigt:

1. Stadtplanung, Gestaltung und Ökologie

Das künftige Baugebiet soll im Vergleich zum städtischen Durchschnitt überdurchschnittlich aus regenerativen Energien versorgt werden. Die Planungen sollen sich am aktuellen Stand der Technik orientieren. Für alle Gebäude soll die Realisierung von Photovoltaik-Anlagen geprüft werden. Bei Gebäuden in städtischer Hand, gewerbliche Flächen und Wohnhäusern, die im Auftrag der Wohn- und Stadtbau betrieben werden, sollen mit Photovoltaik-Anlagen zur Energiegewinnung Planungsvoraussetzung sein. Bei der Bebauungsplanung ist auf eine geeignete Ausrichtung von Dachflächen zu achten, um den Ertrag von Photovoltaik zu optimieren.

In der Ökosiedlung soll die Bausubstanz möglichst aus nachhaltigen, ökologischen Materialien und Rohstoffen bestehen. Soweit zulässig, sind durch die Bebauungsplanung entsprechende Vorgaben zu machen, im Übrigen sollen die Bauträger durch aktive Information über ökologisches Bauen unterstützt werden.

Urbane Flächenversiegelungen haben große Auswirkungen auf lokale Flora und Fauna, das Mikroklima (Hitzeentwicklung) und Unwetterbeständigkeit. Das Baugebiet soll daher mit möglichst geringer Flächenversiegelung auskommen.

Über den Bebauungsplan ist festzuhalten, dass Freiflächen rund um Gebäude zu begrünen sind. Versiegelungen durch reine Schottergärten sind unzulässig. Zulässig bleiben Kiesel und

Steine als Gestaltungselemente, sofern Grünflächen, pflanzen-, tier- und insektenfreundliche Bepflanzungen in ausreichendem Maße beibehalten werden.

Stellplätze und Einfahrten sollen nicht vollständig versiegelt werden. Sie müssen als Sickerflächen vorhanden bleiben, beispielsweise durch versickerungsfähige Pflasterung oder Rasensteine / Rasengitterplatten. Öffentliche Stellplatzflächen rund um Einzelhandel / Gewerbe dürfen ebenfalls nicht vollflächig versiegelt werden. Hiervon ausgenommen sind öffentliche Flächen und Zuwege, die für Fußgänger und Radfahrer aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend befestigt sein müssen.

Voraussetzung für die Errichtung von Flachdächern ist eine geeignete Flachdachbegrünung, um positive Effekte für das Mikroklima und die lokale Tierwelt zu erzielen.

Das Wohngebiet ist im Sinne des Konzeptes einer sog. „Schwammstadt“ zu planen: Insbesondere bei Starkregenereignissen sind ausreichend Sicker- und Rückhalteflächen vorzuhalten. Neben Pkw-Stellplätzen sind hier in Grünflächen integrierte Sicker- und Sammelflächen zu prüfen. Der Erdelbach ist in das Konzept einzubeziehen.

Die Planung des Wohngebietes soll die Belange von Flora und Fauna besonders berücksichtigen. Das Wohngebiet soll mit öffentlichen Grünflächen versehen werden. Angelegt werden mehrere Grünstreifen, die das Wohnquartier in Nord-Süd- sowie Ost-West-Richtung durchziehen und durch Bepflanzung mit Bäumen, insektenfreundlichen Pflanzen und wie eine Uferrandbepflanzung Lebensraum für Wildtiere im urbanen Raum bewahren. Diese Grünstreifen müssen ein wesentliches Gestaltungsmerkmal der künftigen „Ökosiedlung“ bilden. Sie können gleichzeitig öffentliche Grünanlagen bilden, in denen sich Anwohner*innen, insbesondere auch aus Mehrfamilienhäusern ohne eigenen Garten, in unmittelbarer Nachbarschaft im Freien aufhalten können. Grünflächen in der unmittelbaren Umgebung bewirken einen erheblichen Mehrgewinn an Lebensqualität. Grünflächen können mit Geh- oder Radwegen kombiniert werden, um alternative Aufenthaltsorte abseits des motorisierten Verkehrs anzubieten.

Die Ökosiedlung ist mit Nisthilfen auszustatten. Es sollen Nistmöglichkeiten für einheimische, wildlebende Tierarten geschaffen werden. Pro Wohneinheit soll mindestens eine Nisthilfe errichtet werden. Die Wahl der Nisthilfe (Nistkästen oder Nistkörbe für Vögel, Fledermauskästen, Insektenhotels, ...) steht den Grundstückseigentümern frei. Ebenso steht es den Eigentümern frei, ob die Nisthilfen auf eigenen Grünflächen bzw. außen am Gebäude befestigt werden oder ob ein fester Einbau in die Gebäudesubstanz (Bruthöhlen als Einbausteine für die Außenfassade) erfolgt.

Straßen sind grundsätzlich im Allee-Charakter zu planen und zu bepflanzen. Allee-Straßen stärken Lebens- und Aufenthaltsqualität und haben positive Auswirkungen auf das Mikroklima. Die Pflanzorte / Baumscheiben der Alleeebäume sind in ausreichend großem Maße vorzuhalten, um den Bäumen langfristig genug Platz für ein ausgeprägtes Kronendach zu bieten.

Im Zuge des künftigen Wohngebietes bedarf die Nah- & Quartiersversorgung in Hilstrup-Ost einer umfassenden Überprüfung. Eine Einzelhandelsversorgung mit großen Bauten „auf der grünen Wiese“ in Hilstrup-Ost wird nicht realisiert. Bei künftigen Ausschreibungen und der Vergabe von Gewerbeflächen soll kleingliedrige Nahversorgung gefördert werden. Hilstrup-Ost benötigt ein umfassendes Quartierskonzept, ein Quartierszentrum für den ganzen Stadtteil wird geprüft.

2. Verkehr

(Siedlungs-) Verkehr im Wohngebiet soll weitestgehend minimiert werden, die optische / gestalterische Bedeutung von Siedlungsverkehr soll im Wohngebiet reduziert werden. Der Kfz-Verkehr hat sich dem nichtmotorisierten Verkehr unterzuordnen. Konzepte des Shared Space sind einzubeziehen. Es sind verkehrsberuhigte und verkehrsfreie Flächen vorzuhalten, ein Teil der Siedlung wird autofrei. Die Errichtung von Quartiersgaragen ist zu prüfen. Zudem sollen Anreize geschaffen werden, damit Anwohner*innen freiwillig auf einen eigenen Pkw verzichten. Carsharing-Angebote sollen einbezogen werden.

Die Ökosiedlung Hilstrup-Ost soll Vorreiter für die Versorgung mit alternativen Antriebskonzepten werden. Im Zentrum des Viertels und in den Quartiersgaragen ist eine ausreichende Anzahl an Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorzuhalten, um insbesondere Menschen ohne eigenes Wohngrundstück einen Zugang zur Elektromobilität zu ermöglichen.

Moderne Stadtplanung setzt voraus, dass den Anwohner*innen eine Alternative zum eigenen Pkw angeboten wird. Ein neues Stadtviertel benötigt eine leistungsfähige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. Die derzeitige Anbindung des Gebietes ist nicht ausreichend. Eine Aufstockung des ÖPNV-Angebotes ist daher erforderlich. Im Zuge der Planung des Baugebietes bedarf die ÖPNV-Versorgung für Hilstrup-Ost einer Überprüfung und Anpassung. Eine hohe Taktdichte für Verkehr nach Hilstrup-Mitte, in den Nachbarstadtteil Gremmendorf, ins Stadtzentrum und zum Hilstruper Bahnhof ist erforderlich. Dies kann durch Schaffung einer neuen Buslinie, Veränderung der bestehenden Linienführungen mit Taktanpassungen oder durch moderne, niedrighschwellige On-Demand- Verkehrskonzepte ermöglicht werden. Bei den Planungen zum „Metrobus- System“ (z.B. entlang Albersloher Weg) ist das künftige Wohngebiet in die Bedarfsplanung mit einzubeziehen und ein geeigneter Zubringerverkehr zu berücksichtigen.

Die Ökosiedlung Hilstrup-Ost benötigt daher leistungsfähige Radverkehrsanbindung. Wir fordern eine Veloroute aus dem Wohngebiet heraus entlang des Erdelbachs zum Albersloher Weg sowie am Osttor die Errichtung eines beidseitigen, leistungsfähigen Radweges mit Anschluss nach Hilstrup-Mitte und nach Angermünde/Wolbeck. Zudem ist eine unmittelbare Geh- und Radweg-Verbindung zum Wohngebiet Ringstraße erforderlich, um von dort die Veloroute Dortmund-Ems-Kanal zu erreichen. Bei der Anbindung des künftigen Wohngebietes ist darauf zu achten, dass Fußgänger und Radfahrer bei der Verkehrsführung als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden und keine Benachteiligung durch lange Rotlicht-Wartezeiten oder minderwertige Verkehrsführungen erfolgt.

Mit dem Osttor und dem Albersloher Weg verlaufen entlang des künftigen Wohngebietes zwei Hauptverkehrsachsen, die bereits heute zu Stoßzeiten überlastet sind. Durch das künftige Wohngebiet mit bis zu 1.000 neuen Wohneinheiten droht in Hilstrup-Ost ein Verkehrskollaps. Vor Errichtung des Wohngebietes ist daher eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu planen, die darauf ausgerichtet ist, durch attraktive Alternativangebote den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und den bestehenden bzw. durchfließenden Verkehr für Anwohner erträglich zu halten.

Eine Machbarkeitsprüfung für einen leistungsfähigen Kreisverkehr am Knotenpunkt Osttor / Albersloher Weg und ein umfassendes Konzept zur Verkehrsreduktion entlang der Ost-West-Achse durch Hilstrup wird erstellt. Der Ausbau des Albersloher Weges wird nicht weiter verfolgt.

3. Zugang, Förderung und Soziales

Die Flächen des künftigen Wohngebietes werden nach den Grundsätzen der „sozialgerechten Bodennutzung“ der Stadt Münster (SoBoMü) vergeben. Hierdurch wird die Vergabe nach sozialen und Bedürfnis-Aspekten besonders berücksichtigt und auch jungen oder einkommensschwächeren Familien der Zugang zu bezahlbarem Wohnraum ermöglicht werden.

Es wird geprüft, ob Anwohner*innen und Familien, die sich beim Erwerb einer Grundstücksfläche freiwillig dazu verpflichten, auf einen eigenen Pkw zu verzichten, einen angemessenen Nachlass auf den Kaufpreis erhalten, um ökologische Lebensweise und alternative Fortbewegung zu fördern. Diese Reduktion kann beispielsweise 10% auf den Kaufpreis betragen. Im Gegenzug verpflichten sich die Eigentümer, für 10 Jahre auf einen eigenen Pkw zu verzichten. Hierfür soll ein Teil der Siedlung „autofrei“ werden.

Interessierte sollen durch die Stadt Münster in besonderem Maße über das Konzept der „Ökosiedlung“ informiert werden. Interessierte und Anwohner*innen erhalten Planungshilfen und Aufklärung über Fördermöglichkeiten für ökologisches Bauen. Die Stadt weist proaktiv auf öffentliche Förder- und Finanzierungsmittel für ökologisches Bauen, für regenerative Energien und das Errichten privater oder öffentlicher Elektro- Ladestationen hin.

Die Ökosiedlung erhält eine eigene Kindertagesstätte. Der Kita-Standort ist so zu wählen, dass er aus allen Bereichen der Siedlung fußläufig und ohne Pkw erreichbar ist. Die Kita soll ein ökologisches, naturnahes Konzept erhalten, in dem Kinder unsere Natur und naheliegende Waldflächen in ihren Lebens- und Erfahrungsraum einbinden können.

Die Ökosiedlung muss auch ein Ort für alternative Wohnformen sein. Genossenschaftliche Wohnformen sollen Platz finden können, Mehrfamilienhäuser sollen explizit als Mehrgenerationenhäuser mit Grünflächen als Aufenthalts- und Selbstversorgungsfläche nutzbar sein. Es ist zu prüfen, ob die Ökosiedlung auch Versuchsort für Mikrohäuser (Tiny Houses) sein kann.

Begründung:

Hiltrup-Ost wächst. Nördlich der Straße Osttor wird in den kommenden Jahren ein großes neues Baugebiet entstehen, das mit seinen bis zu geplanten 1.000 Wohneinheiten ein ganzes Stadtviertel bilden wird.

Die Realisierung eines so großen Gebietes bringt verschiedene Wünsche, aber auch Herausforderungen mit sich. Neben Bedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohner müssen insbesondere auch Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes, des Verkehrs und stadtplanerischer Aspekte wie Infrastruktur / Nahversorgung und gemeinschaftlicher & kultureller Zusammenhalt berücksichtigt werden.

Mit dem Konzept der Ökosiedlung soll insbesondere eine nachhaltige, klimaschonende Bau- und Lebensweise unterstützt und gefördert werden, die den Anforderungen des Klimaschutzes genügt. Die PKW-gerechte Siedlungs- und Stadtentwicklungsplanung gehört der Vergangenheit an. Wichtig sind daher eine Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität, autofreie Siedlungsbereiche und eine gute Anbindung an den ÖPNV.

Mit der Ökosiedlung Hiltrup-Ost wollen wir auch den Stadtteil Hiltrup-Ost stärken. Mit mehr Anwohner*innen in Hiltrup-Ost soll auch die Infrastruktur im Rahmen des integrierten Quartierskonzeptes aufgewertet werden.

Julia Burkhardt
Carsten Peters
Magdalene Bröckers
Wilfried Stein



Bildquelle: Stadt Münster (Stadtplanungsamt, April 2019, [zugehörige Pressemitteilung \(Link\)](#))