STADT MÜNSTER
Stadtplanungsamt

S t e l l u n g n a h m e n

zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zur 97. Änderung des Flächennutzungsplans und zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 und Vorhaben- und Erschließungsplan: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg

Anlage 1 zur Vorlage Nr. V/0097/2022

Inhalt Seite

I. Präambel 10

II. Gesamtabwägung der Verwaltung zu den vorgetragenen Inhalten und Anregungen der Einwendungen 10

a. Allgemeine Belange zum Vorhaben, Planverfahren und Gutachten 10
a.1. Fortführung des im Kern unveränderten ALT-Vorhabens ... 10
a.2. Unvereinbarkeit des Vorhabens mit dem Urteil zum ALT-Verfahren, geltenden Rechtsvorgaben sowie Satzungen der Stadt Münster ... 11
a.3. Unvereinbarkeit des Vorhabens mit den Gesetzen zum Klimaschutz und den Klima- und Nachhaltigkeitszielen der Stadt Münster ... 14
a.4. Fehlende Neutralität der Gutachten ... 16
a.5. Unzureichende und fehlerhafte Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden ... 16
a.6. Fehlende Verantwortung von Stadt und Politik für die Belange der Bürger*innen ... 19
a.7. Fehlende Berücksichtigung der Interessen der Bürger*innen ... 20
a.8. Neuplanung im Dialog mit den Bürgern*innen ... 22

b. Allgemeine Planungsbelange und Auswirkungen / alternative Nutzungen 23
b.1. Fehlende Berücksichtigung grundlegender Planungsbelange ... 23
b.2. Minderung der Lebens- und Freizeitqualitäten im Quartier ... 24
b.3. Wertverlust der Immobilien ... 27
b.4. Verdrängung der Bestandsstrukturen – Gentrifizierung ... 28
b.5. Fehlende Einbindung des Vorhabens in das Quartier - Verhinderung einer positiven Quartiersentwicklung ... 30
b.6. Auswirkungen auf das Stadtbild ... 32
b.7. Allgemeine Nutzungsbedarfe im Quartier - Alternative Nutzungen für das Vorhabengrundstück ... 34
b.8. Kritik am Nutzungskonzept - Alternative Gebäudenutzungen/Nutzungsverteilung ... 36
b.9. Bestätigung des Nutzungskonzeptes ... 38
b.10. Kritik am Architektur- und Freiraumkonzept des Vorhabens ... 39
b.11. Anregungen zu Maßnahmen außerhalb des Planverfahrens ... 41

c. Einzelhandel 42
c.1. Bestehende Versorgungssituation und zukünftige Überversorgung ... 42
c.2. Widerspruch des Vorhabens zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt MS ... 43
c.3. Städtebauliche Unverträglichkeit der Einzelhandelsnutzungen im Vorhaben ... 45
c.4. Auswirkungen auf die fußläufige Erreichbarkeit von Einzelhandelsnutzungen ... 48
c.5. Ungenügendes Markthallenkonzept ... 49
c.6. Fehlerhaftes Verträglichkeitsgutachten ... 50
c.7. Unzulässige Verkaufsflächenerweiterung nach Fertigstellung ... 52
c.8. Veraltetes Einzelhandelskonzept – alternative Versorgungskonzepte ... 53

d. Klima, Freiraum und Begrünung, Spielplatzflächen 54
d.1. Klimaschädlichkeit des Vorhabens und Maßnahmen zum Klimaschutz ... 54
d.2. Negativeffekte aus zusätzlicher Versiegelung ... 56
d.3. Begrünung – nachhaltige Nutzung der Dach- und Fassadenflächen ... 56
d.4. Problemstellungen zur Dachbegrünung ... 57
d.5. Problemstellungen zu Baumpflanzungen ... 58
d.6. Forderung nach Spielplatzflächen ... 59

e. Verkehr 60
e.1. Bestehende und zukünftige Verkehrssituation ... 60
e.2. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ... 63
e.3. Auswirkungen auf die Stausituation ... 65
e.4. Auswirkungen aus Straßenbaumaßnahmen ... 68
e.5. Auswirkungen auf die Schillerstraße ... 69
e.6. Auswirkungen auf den Hafenweg ... 72
e.7. Situation des ÖPNV - Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV ... 72
e.8. Parksuchverkehre und bestehende Parkraumsituation – alternative Parkraumkonzepte ... 73
e.9. Finanzierung, Bewirtschaftung und Nutzung der Tiefgarage ... 75
e.10. Fehlende Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern ... 76
e.11. Fehlerhaftes und unzureichendes Verkehrsgutachten ... 77
e.12. Forderung nach einem Gesamtverkehrskonzept für das nördliche Hafenareal ... 85
e.13. Erschließungs- und Entlastungsfunktion der Theodor-Scheiwe-Straße ... 86
e.14. Verkehrliche Maßnahmen - alternative Verkehrslösungen ... 86

f. Allgemeine Belange zu Immissionen 88
f.1. Zunahme der Immissionsbelastungen, Auswirkungen und Maßnahmen ... 88
f.2. Fehlerhafte Untersuchungen zum Immissionsschutz ... 89

g. Schallimmissionen 90
g.1. Bestehende und zukünftige Lärmsituation ... 90
g.2. Ungleichbehandlung schützenswerter Wohnnutzungen ... 92
g.3. Unzureichende passive Schallschutzmaßnahmen - Maßnahmen zur Lärmreduzierung ... 93
g.4. Unvereinbarkeit des Vorhabens mit dem Lärmaktionsplan der Stadt Münster ... 97
g.5. Bewertung des baulichen Eingriffs ... 98
g.6. Fehlerhafte und unzureichende Untersuchungen zum Betriebslärm ... 99

h. Luftschadstoffe 100
h.1. Zunahme der Luftschadstoffbelastungen ... 100
h.2. Fehlerhaftes Luftschadstoffgutachten ... 101

i. Persönliche Betroffenheiten 102
i.1. Persönliche Betroffenheit aus zusätzlichen Verkehrs- und Lärmbelastungen ... 102
i.2. Persönliche Betroffenheit aus zusätzlichen Verkehrsbelastungen außerhalb des Untersuchungsgebietes ... 105
i.3. Persönliche Betroffenheit aus Einschränkungen der Freizeit- und Grünangebote ... 107
i.4. Persönliche Betroffenheit aus der Nichteinhaltung der Klimaschutzziele gemäß dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes ... 108
i.5. Persönliche Betroffenheit ohne inhaltlichen Vortrag ... 109
i.6. Persönliche Betroffenheit aus der Erschließung des Vorhabens ... 109

III. Frühzeitige Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB 111

1. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB 111
1.1. Öffentlichkeit 1 ... 111
1.2. Öffentlichkeit 2 ... 112
1.3. Öffentlichkeit 3 ... 112
1.4. Öffentlichkeit 4 ... 113
1.5. Öffentlichkeit 5 ... 114
1.6. Öffentlichkeit 6 ... 116
1.7. Öffentlichkeit 7 ... 116
1.8. Öffentlichkeit 8 ... 117
1.9. Öffentlichkeit 9 ... 118
1.10. Öffentlichkeit 10 ... 124
1.11. Öffentlichkeit 11 ... 125
1.12. Öffentlichkeit 12 ... 126

2. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB 129
2.1. Landesbetrieb Straßenbau NRW – Autobahnniederlassung Hamm ... 129
2.2. Westfälische Fernwärmeversorgung GmbH ... 129
2.3. Bezirksregierung Münster – Dezernat 26 – Luftverkehr ... 129
2.4. Amprion GmbH ... 130
2.5. Stadtwerke Münster GmbH – Wasserwirtschaft ... 130
2.6. Bezirksregierung Münster – Dezernat 33 – Ländliche Entwicklung, Bodenordnung ... 130
2.7. LWL – Archäologie für Westfalen / Außenstelle Münster ... 130
2.8. Bezirksregierung Münster – Dezernat 52 – Abfallwirtschaft, Bodenschutz ... 131
2.9. Thyssengas GmbH ... 132
2.10. Landesbetrieb Wald und Holz NRW – Regionalforstamt Münsterland ... 132
2.11. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine ... 132
2.12. IHK Nord Westfalen ... 133
2.13. Westnetz GmbH ... 135
2.14. Bezirksregierung Münster – Dezernat 54 – Wasserwirtschaft ... 136
2.15. Bundesnetzagentur – Referat 226 – Richtfunk, Flug-, Navigations- und Ortungsfunk ... 136
2.16. Eisenbahn-Bundesamt – Außenstelle Essen ... 138
2.17. Landesbetrieb Straßenbau NRW – Regionalniederlassung Münsterland ... 138
2.18. münsterNETZ GmbH ... 139
2.19. Handwerkskammer Münster ... 140
2.20. Stadt Münster – Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit ... 140
2.21. Stadt Münster – Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit ... 146

IV. Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB 152

3. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB 152
3.1. Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Münster e. V. ... 152
3.2. Öffentlichkeit 17788, 17794, 17802, 17809, 17810, 17812, 17813, 17816, 17821, 17825, 17830, 17831, 17857, 17909, 17910, 17948, 17991, 17992, 17993, 17994, 17995, 17996, 17997, 18003, 18004, 18089, 18121, 18125, 18157, 18158, 18159, 18160, 18161, 18162, 1163, 18164, 18165, 18166, 18174 ... 154
3.3. Öffentlichkeit 17814, 17819, 17820, 17827, 17886, 18028, 18080, 18146, 18147, 18148, 18149, 18150, 18151 ... 155
3.4. Öffentlichkeit 17621, 17635, 17636, 17717, 17718, 17761, 17762, 17765, 17766, 17767, 17768, 17779, 17780, 17782, 17784, 17786, 17787, 17789, 17793, 17795,

17797, 17798, 17799, 17803, 17805, 17815, 17823, 17824, 17829, 17840, 17841, 17842, 17843, 17844, 17849, 17856, 17864, 17877, 17879, 17880, 17881, 17882, 17885, 17888,17890, 17892, 17902, 17904, 17908, 17914, 17947, 17949, 17950, 17957, 17958, 17965, 17988, 17998, 18006, 18009, 18011, 18012, 18013, 18014, 18015, 18016, 18017, 18018, 18019, 18020, 18021, 18022, 18023, 18024, 18025, 18026, 18027, 18029, 18030, 18031, 18033, 18067, 18074, 18075, 18076, 18077, 18078, 18084, 18085, 18087, 18088, 18090, 18091, 18092, 18098, 18100, 18101, 18102, 18103, 18104, 18105, 18107, 18129, 18131, 18177, 18182, 18183, 18184, 18185, 18186, 18187, 18188, 18189, 18190, 18191, 18195, 18196, 18197, 18198, 18199, 18201, 18202, 18203, 18204, 18205, 18206, 18207, 18208, 18210, 18212, 18213, 18214 ... 156

3.5. Öffentlichkeit 17758, 17759, 17760 ... 163
3.6. Öffentlichkeit 17801, 17806 ... 165
3.7. Öffentlichkeit 17955, 17956 ... 167
3.8. Öffentlichkeit 17876, 17987 ... 169
3.9. Öffentlichkeit 17776, 18032 ... 177
3.10. Öffentlichkeit 17648, 17649, 17763, 17781 ... 179
3.11. Öffentlichkeit 17282 ... 180
3.12. Öffentlichkeit 17283 ... 180
3.13. Öffentlichkeit 17284 ... 181
3.14. Öffentlichkeit 17295 ... 181
3.15. Öffentlichkeit 17381 ... 182
3.16. Öffentlichkeit 17382 ... 183
3.17. Öffentlichkeit 17383 ... 183
3.18. Öffentlichkeit 17384 ... 184
3.19. Öffentlichkeit 17385 ... 184
3.20. Öffentlichkeit 17386 ... 184
3.21. Öffentlichkeit 17387 ... 185
3.22. Öffentlichkeit 17388 ... 185
3.23. Öffentlichkeit 17389 ... 186
3.24. Öffentlichkeit 17390 ... 186
3.25. Öffentlichkeit 17539 ... 186
3.26. Öffentlichkeit 17540 ... 188
3.27. Öffentlichkeit 17541 ... 188
3.28. Öffentlichkeit 17542 ... 189
3.29. Öffentlichkeit 17543 ... 190
3.30. Öffentlichkeit 17544 ... 190
3.31. Öffentlichkeit 17545 ... 191
3.32. Öffentlichkeit 17589 ... 191
3.33. Öffentlichkeit 17590 ... 191
3.34. Öffentlichkeit 17591 ... 191
3.35. Öffentlichkeit 17592 ... 192
3.36. Öffentlichkeit 17597 ... 192
3.37. Öffentlichkeit 17603 ... 193
3.38. Öffentlichkeit 17620 ... 194
3.39. Öffentlichkeit 17622 ... 197
3.40. Öffentlichkeit 17636 ... 198
3.41. Öffentlichkeit 17642 ... 198
3.42. Öffentlichkeit 17643 ... 199
3.43. Öffentlichkeit 17650 ... 200
3.44. Öffentlichkeit 17652 ... 200
3.45. Öffentlichkeit 17653 ... 201

3.46. Öffentlichkeit 17654 ... 201
3.47. Öffentlichkeit 17655 ... 202
3.48. Öffentlichkeit 17718 ... 202
3.49. Öffentlichkeit 17761 ... 203
3.50. Öffentlichkeit 17762 ... 203
3.51. Öffentlichkeit 17764 ... 204
3.52. Öffentlichkeit 17765 ... 207
3.53. Öffentlichkeit 17766 ... 207
3.54. Öffentlichkeit 17767 ... 207
3.55. Öffentlichkeit 17768 ... 208
3.56. Öffentlichkeit 17769 ... 208
3.57. Öffentlichkeit 17770 ... 211
3.58. Öffentlichkeit 17773 ... 212
3.59. Öffentlichkeit 17774 ... 213
3.60. Öffentlichkeit 17776 ... 217
3.61. Öffentlichkeit 17777 ... 218
3.62. Öffentlichkeit 17780 ... 219
3.63. Öffentlichkeit 17785 ... 220
3.64. Öffentlichkeit 17786 ... 220
3.65. Öffentlichkeit 17787, 17795, 17798 ... 221
3.66. Öffentlichkeit 17796 ... 221
3.67. Öffentlichkeit 17797 ... 221
3.68. Öffentlichkeit 17800 ... 222
3.69. Öffentlichkeit 17804 ... 222
3.70. Öffentlichkeit 17805 ... 222
3.71. Öffentlichkeit 17807 ... 223
3.72. Öffentlichkeit 17808 ... 223
3.73. Öffentlichkeit 17811 ... 223
3.74. Öffentlichkeit 17817 ... 226
3.75. Öffentlichkeit 17818 ... 230
3.76. Öffentlichkeit 17822 ... 233
3.77. Öffentlichkeit 17826 ... 233
3.78. Öffentlichkeit 17828 ... 235
3.79. Öffentlichkeit 17829 ... 236
3.80. Öffentlichkeit 17832 ... 236
3.81. Öffentlichkeit 17833 ... 238
3.82. Öffentlichkeit 17834 ... 241
3.83. Öffentlichkeit 17835 ... 243
3.84. Öffentlichkeit 17836 ... 244
3.85. Öffentlichkeit 17837 ... 250
3.86. Öffentlichkeit 17838 ... 251
3.87. Öffentlichkeit 17839 ... 261
3.88. Öffentlichkeit 17840 ... 261
3.89. Öffentlichkeit 17841 ... 262
3.90. Öffentlichkeit 17844 ... 262
3.91. Öffentlichkeit 17845 ... 263
3.92. Öffentlichkeit 17846 ... 265
3.93. Öffentlichkeit 17847 ... 275
3.94. Öffentlichkeit 17848 ... 275
3.95. Öffentlichkeit 17849 ... 276
3.96. Öffentlichkeit 17855 ... 276
3.97. Öffentlichkeit 17856 ... 277

3.98. Öffentlichkeit 17858 ... 277
3.99. Öffentlichkeit 17859 ... 277
3.100. Öffentlichkeit 17860 ... 278
3.101. Öffentlichkeit 17861 ... 278
3.102. Öffentlichkeit 17862 ... 279
3.103. Öffentlichkeit 17863 ... 279
3.104. Öffentlichkeit 17864 ... 280
3.105. Öffentlichkeit 17872 ... 280
3.106. Öffentlichkeit 17876 ... 282
3.107. Öffentlichkeit 17878 ... 290
3.108. Öffentlichkeit 17879 ... 290
3.109. Öffentlichkeit 17880 ... 290
3.110. Öffentlichkeit 17883 ... 291
3.111. Öffentlichkeit 17884 ... 292
3.112. Öffentlichkeit 17885 ... 292
3.113. Öffentlichkeit 17887 ... 293
3.114. Öffentlichkeit 17888 ... 295
3.115. Öffentlichkeit 17889 ... 295
3.116. Öffentlichkeit 17890 ... 300
3.117. Öffentlichkeit 17891 ... 300
3.118. Öffentlichkeit 17893 ... 301
3.119. Öffentlichkeit 17894 ... 301
3.120. Öffentlichkeit 17895 ... 301
3.121. Öffentlichkeit 17896 ... 302
3.122. Öffentlichkeit 17897 ... 311
3.123. Öffentlichkeit 17898 ... 312
3.124. Öffentlichkeit 17899 ... 312
3.125. Öffentlichkeit 17900 ... 312
3.126. Öffentlichkeit 17901 ... 314
3.127. Öffentlichkeit 17902 ... 315
3.128. Öffentlichkeit 17903 ... 315
3.129. Öffentlichkeit 17904 ... 315
3.130. Öffentlichkeit 17905 ... 316
3.131. Öffentlichkeit 17906 ... 316
3.132. Öffentlichkeit 17907 ... 318
3.133. Öffentlichkeit 17911 ... 319
3.134. Öffentlichkeit 17912 ... 320
3.135. Öffentlichkeit 17913 ... 321
3.136. Öffentlichkeit 17915 ... 323
3.137. Öffentlichkeit 17949 ... 324
3.138. Öffentlichkeit 17951 ... 325
3.139. Öffentlichkeit 17952 ... 326
3.140. Öffentlichkeit 17954 ... 327
3.141. Öffentlichkeit 17959 ... 328
3.142. Öffentlichkeit 17960 ... 332
3.143. Öffentlichkeit 17961 ... 332
3.144. Öffentlichkeit 17962 ... 335
3.145. Öffentlichkeit 17963 ... 336
3.146. Öffentlichkeit 17964 ... 337
3.147. Öffentlichkeit 17965 ... 338
3.148. Öffentlichkeit 17966 ... 338
3.149. Öffentlichkeit 17975 ... 340

3.150. Öffentlichkeit 17976 ... 341
3.151. Öffentlichkeit 17977 ... 343
3.152. Öffentlichkeit 17978 ... 345
3.153. Öffentlichkeit 17979 ... 345
3.154. Öffentlichkeit 17980 ... 347
3.155. Öffentlichkeit 17981 ... 349
3.156. Öffentlichkeit 17982 ... 350
3.157. Öffentlichkeit 17983 ... 352
3.158. Öffentlichkeit 17984 ... 352
3.159. Öffentlichkeit 17985 ... 353
3.160. Öffentlichkeit 17986 ... 355
3.161. Öffentlichkeit 17988 ... 356
3.162. Öffentlichkeit 17989 ... 357
3.163. Öffentlichkeit 17990 ... 359
3.164. Öffentlichkeit 17998 ... 361
3.165. Öffentlichkeit 17999 ... 362
3.166. Öffentlichkeit 18000 ... 380
3.167. Öffentlichkeit 18001 ... 380
3.168. Öffentlichkeit 18002 ... 381
3.169. Öffentlichkeit 18005 ... 381
3.170. Öffentlichkeit 18006 ... 383
3.171. Öffentlichkeit 18007 ... 384
3.172. Öffentlichkeit 18008 ... 385
3.173. Öffentlichkeit 18009 ... 385
3.174. Öffentlichkeit 18010 ... 385
3.175. Öffentlichkeit 18013 ... 386
3.176. Öffentlichkeit 18016 ... 386
3.177. Öffentlichkeit 18031 ... 387
3.178. Öffentlichkeit 18032 ... 388
3.179. Öffentlichkeit 18064 ... 388
3.180. Öffentlichkeit 18065 ... 389
3.181. Öffentlichkeit 18066 ... 389
3.182. Öffentlichkeit 18073 ... 390
3.183. Öffentlichkeit 18076 ... 392
3.184. Öffentlichkeit 18077 ... 392
3.185. Öffentlichkeit 18078 ... 393
3.186. Öffentlichkeit 18079 ... 393
3.187. Öffentlichkeit 18081 ... 394
3.188. Öffentlichkeit 18082 ... 394
3.189. Öffentlichkeit 18083 ... 398
3.190. Öffentlichkeit 18085 ... 399
3.191. Öffentlichkeit 18086 ... 399
3.192. Öffentlichkeit 18091 ... 400
3.193. Öffentlichkeit 18092 ... 400
3.194. Öffentlichkeit 18093 ... 400
3.195. Öffentlichkeit 18094 ... 401
3.196. Öffentlichkeit 18095 ... 402
3.197. Öffentlichkeit 18096 ... 403
3.198. Öffentlichkeit 18097 ... 408
3.199. Öffentlichkeit 18098 ... 408
3.200. Öffentlichkeit 18099 ... 408
3.201. Öffentlichkeit 18103 ... 409

3.202. Öffentlichkeit 18104 ... 409
3.203. Öffentlichkeit 18106 ... 409
3.204. Öffentlichkeit 18108 ... 410
3.205. Öffentlichkeit 18109 ... 410
3.206. Öffentlichkeit 18110 ... 411
3.207. Öffentlichkeit 18111 ... 417
3.208. Öffentlichkeit 18122 ... 417
3.209. Öffentlichkeit 18123 ... 418
3.210. Öffentlichkeit 18124 ... 420
3.211. Öffentlichkeit 18126 ... 422
3.212. Öffentlichkeit 18127 ... 423
3.213. Öffentlichkeit 18128 ... 423
3.214. Öffentlichkeit 18129 ... 426
3.215. Öffentlichkeit 18130 ... 427
3.216. Öffentlichkeit 18132 ... 427
3.217. Öffentlichkeit 18153 ... 427
3.218. Öffentlichkeit 18156 ... 429
3.219. Öffentlichkeit 18167 ... 430
3.220. Öffentlichkeit 18168 ... 430
3.221. Öffentlichkeit 18170 ... 431
3.222. Öffentlichkeit 18171 ... 433
3.223. Öffentlichkeit 18174 ... 434
3.224. Öffentlichkeit 18175 ... 434
3.225. Öffentlichkeit 18176 ... 435
3.226. Öffentlichkeit 18177 ... 435
3.227. Öffentlichkeit 18179 ... 435
3.228. Öffentlichkeit 18182 ... 436
3.229. Öffentlichkeit 18183 ... 436
3.230. Öffentlichkeit 18184 ... 436
3.231. Öffentlichkeit 18185 ... 437
3.232. Öffentlichkeit 18186 ... 437
3.233. Öffentlichkeit 18187 ... 437
3.234. Öffentlichkeit 18188 ... 438
3.235. Öffentlichkeit 18189 ... 438
3.236. Öffentlichkeit 18190 ... 438
3.237. Öffentlichkeit 18191 ... 439
3.238. Öffentlichkeit 18195 ... 439
3.239. Öffentlichkeit 18196 ... 439
3.240. Öffentlichkeit 18197 ... 440
3.241. Öffentlichkeit 18199 ... 440
3.242. Öffentlichkeit 18210 ... 440
3.243. Öffentlichkeit 18213 ... 441
3.244. Öffentlichkeit 18676 ... 441
3.245. Öffentlichkeit 19699 ... 441
3.246. Öffentlichkeit 19700 ... 442
3.247. Öffentlichkeit 19701 ... 444

4. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB 444
4.1. Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, NL Münster ... 444
4.2. Bezirksregierung Münster: Dezernat 26 - Luftverkehr ... 444
4.3. Bezirksregierung Münster: Dezernat 33 - Ländliche Entwicklung, Bodenordnung ... 445

4.4. Bezirksregierung Münster: Dezernat 52 - Abfallwirtschaft ... 445
4.5. Bezirksregierung Münster: Dezernat 54 - Wasserwirtschaft, einschl. anlagenbezogener Umweltschutz ... 445
4.6. Bundesnetzagentur: Referat 226, Richtfunk ... 445
4.7. E-Plus Service GmbH & Telefonica Germany GmbH & Co. OHG ... 447
4.8. Deutsche Bahn AG: DB Immobilien, Region West ... 448
4.9. Deutsche Telekom Technik GmbH: West PTI 15 ... 451
4.10. Handelsverband NRW – Westfalen-Münsterland e. V. ... 451
4.11. Handwerkskammer Münster: Wirtschaftsförderung ... 452
4.12. IHK Nord Westfalen ... 453
4.13. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland, Coesfeld ... 453
4.14. PLEdoc GmbH (Beauskunftung für Open Grid Europe, GasLINE (Solotrassen), Ferngas Netzgesellschaft (Netzgebiet Nordbayern), MEGAL, TENP, METG, NETG, Kokereigasnetz Ruhr, Zayo Infastructure Deutschland) ... 454
4.15. Polizeipräsidium Münster: Direktion Verkehr ... 454
4.16. Stadt Münster ... 456
4.17. Stadtnetze Münster GmbH ... 459
4.18. Stadtwerke Münster GmbH ... 461
4.19. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine ... 462
4.20. Westfälische Fernwärmeversorgung GmbH ... 462
4.21. Westnetz GmbH – Münster ... 463
4.22. Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH ... 464
4.23. Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH ... 464
4.24. Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH ... 465

V. Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß § 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB 466

5. Stellungnahmen aus der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB 467
5.1. Öffentlichkeit 19745, 19746, 19747, 19748, 19750, 19752, 19753, 19754, 19755, 19756, 19757, 19758, 19760, 19761, 19762, 19763, 19766, 19768 ... 467
5.2. Öffentlichkeit 19669, 19712 ... 468
5.3. Öffentlichkeit 19576 ... 468
5.4. Öffentlichkeit 19670 ... 469
5.5. Öffentlichkeit 19737 ... 469
5.6. Öffentlichkeit 19742 ... 469
5.7. Öffentlichkeit 19743 ... 471
5.8. Öffentlichkeit 19744 ... 471
5.9. Öffentlichkeit 19749 ... 471
5.10. Öffentlichkeit 19751 ... 475
5.11. Öffentlichkeit 19759 ... 477
5.12. Öffentlichkeit 19764 ... 477
5.13. Öffentlichkeit 19765 ... 478
5.14. Öffentlichkeit 19767 ... 479
5.15. Öffentlichkeit 19781 ... 480
5.16. Öffentlichkeit 19835 ... 481
5.17. Öffentlichkeit 19839 ... 482
5.18. Öffentlichkeit 19840 ... 483

6. Stellungnahmen aus der erneuten Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB 484
6.1. Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, NL Münster ... 484

6.2. Bezirksregierung Münster: Dezernat 26 - Luftverkehr 484
6.3. Bezirksregierung Münster: Dezernat 33 – Ländliche Entwicklung, Bodenordnung 484
6.4. Bezirksregierung Münster: Dezernat 54 – Wasserwirtschaft, einschließlich anlagenbezogener Umweltschutz 484
6.5. Industrie- und Handelskammer Nord-Westfalen zu Münster 485
6.6. Landesbetrieb Straßenbau NRW: Regionalniederlassung Münsterland Hauptstelle Coesfeld 485
6.7. LWL – Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster 485
6.8. PLEdoc GmbH (Beauskunftung für Open Grid Europe, GasLINE (Solotrassen), Ferngas Netzgesellschaft (Netzgebiet Nordbayern), MEGAL, TENP, METG, NETG, Kokereigasnetz Ruhr, Zayo Infrastructure Deutschland) 485
6.9. Polizeipräsidium Münster: Direktion Verkehr 487
6.10. Stadt Münster: Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit 487
6.11. Stadtnetze Münster GmbH 488
6.12. Stadtwerke Münster GmbH - Nahverkehrsmanagement 489
6.13. Westfälische Fernwärmeversorgung GmbH 489
6.14. Westnetz GmbH 489

I. Präambel

Im Zuge der Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 1 und 2 und § 4 Abs. 1 und 2 BauGB zur 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ und zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg und zur erneuten Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 sind insgesamt 416 Stellungnahmen der Öffentlichkeit und 59 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange eingegangen.

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit basieren in Teilen auf gemeinsame Mustervorlagen oder Musterargumente. Zentrale Kritikpunkte an der Planung werden wiederholt vorgetragen. Auch in Musterstellungnahmen vorgebrachte individuelle Ergänzungen oder in Einzelstellungnahmen formulierte Aspekte erheben im Wesentlichen keinen neuen Einwand. Die zentralen Kritikpunkte und individuellen Vorträge sind in der Abwägungssynopse als thematische Einheit zusammengefasst und mit der Stellungnahme der Verwaltung in Kapitel II in die Abwägung eingestellt. Im Rahmen der in Kapitel III bis V folgenden Auflistung der eingegangenen Stellungnahmen wird themenbezogen auf die jeweilige Abwägung und den entsprechenden Beschlussvorschlag aus Kapitel II verwiesen. Wiederholungen in der Abwägung werden somit vermieden und die Abwägung insgesamt übersichtlicher und inhaltlich nachvollziehbarer aufbereitet.

II. Gesamtabwägung der Verwaltung zu den vorgetragenen Inhalten und Anregungen der Einwendungen

a. Allgemeine Belange zum Vorhaben, Planverfahren und Gutachten

a.1. Fortführung des im Kern unveränderten ALT-Vorhabens

Die Einwender kritisieren, dass das Planvorhaben „HafenMarkt“ zum VBP 609 im Kern dem

Planvorhaben „HafenCenter“ zum VBP 535 mit unveränderten umweltbezogenen Kritikpunkten entspricht und fragen, warum statt eines heilenden Verfahrens ein neues Verfahren aufgestellt wurde. Weitergehend besteht nach Auffassung der Einwender kein Grund das Bauvorhaben genauso weiter zu verfolgen nur weil das HafenCenter bereits zur Hälfte gebaut wurde. Eine Fortführung des Rechtsstreits zwischen Stadt und Bewohnern ist lt. Einwender nicht wünschenswert, aber unvermeidlich, sollte die Stadt an der Umsetzung des ursprünglichen Bauvorhabens festhalten.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens nach § 214 Abs. 4 BauGB (Heilungsverfahren) ist erwogen, aber verworfen worden. Im ergänzenden Verfahren sind zwar grundsätzlich alle Mängel des Bebauungsplans behebbar. Ausgenommen sind aber Nachbesserungen, die geeignet sind, die Planung in ihren Grundzügen zu modifizieren. Das Vorhaben ist nach dem Normenkontrollurteil des OVG vom 12.4.2018 in verschiedenen Teilen geändert worden (vgl. Kap. 1.1 der Begründung), sodass die Frage zu stellen war, ob die Grundzüge der Planung berührt werden, es sich also um ein „anderes Vorhaben“ im Rechtssinne handelt, was das ergänzende Verfahren ausgeschlossen hätte. Um das Planverfahren nicht mit einer dahingehenden Rechtsunsicherheit zu belasten, wird der Bebauungsplan als vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 609 erneut aufgestellt. Verfahrensrechtliche Nachteile ergeben sich dadurch für die Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange nicht.

Das Vorhaben wird nicht deshalb planerisch weiterverfolgt, weil es teilweise bereits umgesetzt ist, sondern weil es den städtebaulichen Zielvorstellungen der Stadt entspricht, die sich an diesem Standort mit dem Bauwunsch des Grundstückseigentümers decken. Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin das Vorhaben den modifizierten Vorstellungen der Stadt angepasst (vgl. Kap. 1.1 der Begründung).

Weder der Stadt noch der Vorhabenträgerin ist an der Führung von Rechtstreitigkeiten gelegen. Die Rechtsstreitigkeiten werden durch die Erhebung einer Klage/eines Antrages in Gang gesetzt, also durch Dritte, die von dem Bauvorhaben betroffen sind. Die gerichtliche Überprüfung eines Bebauungsplans bei größeren Vorhaben ist nicht unüblich und Ausfluss der Rechtsschutzgarantie des Grundgesetzes.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

a.2. Unvereinbarkeit des Vorhabens mit dem Urteil zum ALT-Verfahren, geltenden Rechtsvorgaben sowie Satzungen der Stadt Münster

Die Einwender kritisieren die Unvereinbarkeit des Vorhabens mit dem Urteil zum ALT-Verfahren, geltenden Rechtsvorgaben sowie Satzungen der Stadt Münster. Lt. Einwender

- *ist das Vorhaben aufgrund der nach wie vor bestehenden und vom OVG im Urteil zum VBP Nr. 535 gerügten Verstöße gegen anwohner- und umweltschützende Normen aus den Auswirkungen planbedingter Mehrverkehre mit einer Überschreitung der Grenze der Gesundheitsgefährdung als rechtswidrig einzustufen. In der Einstufung der städtischen Planung als evident rechtswidrig, wird von Einwendern die Frage einer Übernahme von Folgekosten, etwa aus einem erforderlichen Wohnungsumzug aufgrund unzumutbarer (rechtswidriger) Immissionsbelastungen aufgeworfen.*

- *wurde in der Begründung des Gerichtsurteils zum Stopp des Bauvorhabens u.a. der Lärm als krankmachend eingestuft. Mit Verweis auf die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und die §§ 47a – 47f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) als Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht mit dem Erfordernis einer Bestandserfassung fordern die Einwender von der Verwaltung und der Politik der Stadt Münster eine Sicherung der gesetzlichen Gesundheitsstandards und Abbau der vom Gericht festgestellten Gefährdung der Bürger.*
- *finden öffentlich behauptete Planungsziele im Planentwurf keine tragfähige Umsetzungsgrundlage, so dass gegen den Planentwurf in mehrfacher Hinsicht rechtliche und tatsächliche Bedenken erhoben werden. So ist der VBP 609 nicht erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB, da er aus tatsächlichen und aus rechtlichen Gründen dauerhaft nicht vollzugsfähig und daher städtebaulich nicht gerechtfertigt ist. Auch die Änderungen zur erneuten Offenlage sind aus Sicht der Einwender nicht geeignet, dem Planentwurf zur Rechtmäßigkeit zu verhelfen.*
- *widerspricht das Vorhaben den Anforderungen an eine geordnete städtebauliche Entwicklung, da die Erschließung des Vorhabens nicht gesichert ist.*
- *widerspricht das Vorhaben dem Artikel 14 II des Grundgesetzes, wonach der Gebrauch von Eigentum dem Wohle der Allgemeinheit dienen soll.*
- *verstößt das Vorhaben gegen das Rücksichtnahmegebot*
- *verstößt das Vorhaben gegen den Landesentwicklungsplan.*
- *widerspricht die Nutzungsstruktur des Vorhabens den für diesen Bereich geltenden Vorgaben der Sozialerhaltungssatzung / Milieuschutzsatzung der Stadt Münster nach einer Ausweisung von bezahlbarem Wohnraum.*
- *ist vor dem Hintergrund der im Urteil zum VBP 535 bemängelten und auch für das erweiterte Planumfeld geltenden Lärm- bzw. Verkehrssituation anstelle eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans für das Einzelvorhaben „Hafenmarkt“ ein gemeinsamer Bebauungsplan unter Einbeziehung der weiteren geplanten Bauprojekte im Gebiet Neuhafen/alte Osmo Hallen aufzustellen.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Einwender tragen pauschalierende Wertungen vor. Auf die dahinterstehenden inhaltlichen Einzelheiten, etwa zum Lärm und zur Erschließung, wird in den entsprechenden Kapiteln der Gesamtabwägung dezidiert eingegangen. Zu den Themen Unvereinbarkeit der Planung mit übergeordneten Planungszielen, Rücksichtnahmegebot, Lärm und damit verbundener Gesundheitsgefährdung sowie nicht gesicherte Erschließung vgl. insbesondere die Kapitel a. Allgemeine Belange zum Vorhaben, Planverfahren und Gutachten, b. Allgemeine Planungsbelange und Auswirkungen / alternative Nutzungen e. Verkehr, f. Allgemeine Belange zu Immissionen und g. Schallimmissionen.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan ist gem. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB städtebaulich gerechtfertigt, weil die Zulassung des Vorhabens ein Planerfordernis auslöst. Er ist auch vollzugsfähig. Ein Bebauungsplan ist rechtlich nicht vollzugsfähig, wenn bereits zum Zeitpunkt der Satzungsentscheidung des Rates feststeht, dass auf seiner Grundlage dauerhaft oder auf unabsehbare Zeit keine Baugenehmigung erteilt werden kann (BVerwG, Urteil vom 25.6.2014 – 4 CN

4.13). Es ist nicht erkennbar, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan an Mängeln leidet, die die Erteilung einer Baugenehmigung von vornherein ausschließen. Warum der Bebauungsplan aus tatsächlichen Gründen nicht realisiert werden kann, zeigen die Einwender nicht auf.

Die Erschließung des Vorhabens ist planungsrechtlich und real gesichert. Es grenzt an die öffentliche Straße Hansaring, die ihrerseits die planbedingten Mehrverkehre aufnehmen und lenken kann.

Der Bebauungsplan bestimmt als Rechtsnorm Inhalt und Schranken des Eigentums, hier des Grundeigentums an den Flächen im Plangebiet. Bei der Bestimmung ist die in Art. 14 Abs. 2 GG verankerte Gemeinwohlbindung zu berücksichtigen. Die konkrete Ausgestaltung der grundgesetzlichen Bindungen erfolgt im Planverfahren durch die Abwägung aller relevanten öffentlichen und privaten Belange, § 1 Abs. 7 BauGB. In die Planfestsetzungen sind zahlreiche öffentliche und private Belange, vgl. textliche Festsetzungen 1.1 und 1.2 zur eindeutigen Bestimmung der Art und des Maßes der baulichen Nutzung (z. B. Begrenzung von Einzelhandelsnutzungen, Bestimmung der maximalen Gebäudehöhe), 1.5 zur Begrünung der Vorhabengebäude und Freiflächen sowie 1.6 zur Festlegung von Schallschutzmaßnahmen, eingeflossen. Art. 14 Abs. 2 GG fordert nicht, dass der Eigentümer seine Nutzungsinteressen in vollem Umfang den allgemeinen Interessen unterordnen muss. Auch für ihn streitet das Grundrecht aus Art. 14 Abs. 1 GG. Im Rahmen der erforderlichen Abwägung wird damit auch dem von den Einwendern angesprochenen Rücksichtnahmegebot Rechnung getragen, weil hier die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind.

Die Einwender zeigen nicht auf, gegen welches Raumordnungsziel des Landesentwicklungsplans (LEP) der Bebauungsplan verstoßen soll oder welcher Raumordnungsgrundsatz in der Abwägung nicht oder nicht angemessen berücksichtigt worden sein soll. Zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen des LEP zum Einzelhandel siehe Kap. C der Abwägung.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan widerspricht nicht der Sozialen Erhaltungssatzung der Stadt Münster für diesen Bereich (Satzung zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung gem. § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des Baugesetzbuches für das Gebiet Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel in Münster vom 26.5.2021). Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich der Sozialen Erhaltungssatzung. Im Übrigen begründet eine Erhaltungssatzung nach § 172 BauGB umfassende Genehmigungspflichten für den Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen. Bei der Erteilung der Genehmigung geht es um den Erhalt der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung im Satzungsgebiet, § 172 Abs. 4 BauGB. Mit der Überplanung von gewerblichen Brachflächen hat die Soziale Erhaltungssatzung keine Schnittmengen.

Die Stadt stellt für das Vorhaben der Vorhabenträgerin einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan auf, weil dieser Plantyp die größtmögliche Detailsteuerung auf der Planebene ermöglicht. Die Kombination eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes (HafenMarkt) mit einem Angebotsbebauungsplan für das frühere Osmo-Gelände ist rechtlich unzulässig. Selbstverständlich fließen in die Abwägung für den VBP 609 die städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt für die Nachbarflächen und insgesamt für das Hafengebiet ein, soweit sie zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses hinreichend konkretisiert sind.

Das OVG NRW hat in seinem Normenkontrollurteil zum VBP 535 nicht festgestellt, dass die Wohnbevölkerung am Hansaring durch das Planvorhaben einer unzulässigen Verkehrslärmbe-

lastung ausgesetzt wird. Das OVG hat vielmehr gerügt, dass die Stadt bei der Ermittlung der Verkehrsbelastung und darauf aufbauend der Lärmbelastung auf und durch den Hansaring angenommen hat, dass die Theodor-Scheiwe-Straße dauerhaft als Entlastungsstraße zur Verfügung stehe, obwohl das zum Zeitpunkt des Ratsbeschlusses am 16.12.2015 nicht gesichert gewesen sei. Die Entlastungsfunktion der Theodor-Scheiwe-Straße werde auch durch die bauliche Entwicklung der B 51 (Umgehungsstraße) nicht kompensiert. Die Umgehungsstraße werde – nach dem damaligen Erkenntnisstand – frühestens 2025 fertiggestellt, während das Vorhaben bereits 2018 genutzt werden sollte. Dieses Delta von sieben Jahren sei erheblich. Das OVG hat dann ausgeführt, warum das Ermittlungsdefizit beachtlich sei und die Wirkungen des Planmangels den gesamten Bebauungsplan erfasse. Eine unzulässige Überschreitung der Verkehrslärmbelastung oder der Gesamtlärmbelastung hat das OVG nicht festgestellt. Es hat sie auch nicht geprüft, weil es für die Entscheidung nicht darauf ankam. Im neuen Planverfahren sind die Kritikpunkte aus dem Urteil aufgenommen und bearbeitet worden. Insbesondere sind die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze beachtet worden, wie mit Lärmzusatzbelastungen bei einer Lärmvorbelastung im Grenzbereich zur Gesundheitsgefährdung umzugehen ist. Einzelheiten hierzu finden sich in der Abwägung zum Lärm, vgl. insbesondere Kapitel f1. Zunahme der Immissionsbelastungen, Auswirkungen und Maßnahmen, g1. Bestehende und zukünftige Lärmsituation sowie g4. Unvereinbarkeit des Vorhabens mit dem Lärmaktionsplan der Stadt Münster.

Die Übernahme von Folgekosten für den Umzug von lärmbetroffenen Personen (Mietern, Eigentümern) ist kein planungsrechtlich relevanter Belang. Der Rat legt seiner Entscheidung einen rechtmäßigen Bebauungsplan zugrunde, andernfalls würde er ihn nicht beschließen. Ist der Bebauungsplan wirksam, hat es damit sein Bewenden. Gleichwohl erfolgende Umzüge beruhen dann nicht auf einer rechtswidrigen Planung der Stadt, sondern auf einer eigenen Entscheidung der Personen. Im Übrigen gibt es für Betroffene Rechtsschutzmöglichkeiten gegen den Bebauungsplan und die darauf aufsetzende(n) Baugenehmigung(en).

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

a.3. Unvereinbarkeit des Vorhabens mit den Gesetzen zum Klimaschutz und den Klima- und Nachhaltigkeitszielen der Stadt Münster

Die Einwender kritisieren das Vorhaben als klimaschädlich, nicht nachhaltig, als großflächig eingeschossiger Einzelhandelsbau mit nur geringer darüberliegender Wohnnutzung als veraltet und in der fehlenden Berücksichtigung einer erforderlichen Verkehrs-, Ernährungs- und Klimawende als Beispiel einer verfehlten Stadtplanung. Lt. Einwender

- *widerspricht das Vorhaben in der weiteren Verdichtung des am dichtesten besiedelten Gebietes der Stadt dem durch den Rat der Stadt Münster ausgerufenen und für Münster beschlossenen Klimanotstand. (vgl. Öffentliche Beschlussvorlage V/0482/2019; „Masterplan 100 % Klimaschutz“ V/0689/2017, Anlage 1; „Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030“ V/0669/2019/1).*
- *widerspricht das Vorhaben den mit dem Prozess MünsterZukünfte verknüpften Nachhaltigkeitszielen der Stadt Münster (weniger, einfach, besser).*
- *widerspricht das Vorhaben EU-Richtlinien zum Klimaschutz und den Pariser Klimaschutzzielen sowie in fast allen Punkten dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zum*

Klimaschutzgesetz und damit dem Freiheits- und Eigentumsrecht des Grundgesetzes. Weitergehend bemängeln die Einwender das mit der Planung der Beschluss des BVerfG vom 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18 außer Betracht bleibt, wonach Klimaschutzbelange viel stärker als bislang in Abwägungen staatlicher Entscheidungen einzubeziehen sind. Für die städtische Bauleitplanung bedeutet dies aus Sicht der Einwender, 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. Im Hinblick auf den Klimaschutz ist die Vorlage lt. Einwender daher nicht entscheidungsreif und muss der vorliegende Bebauungsplan zur Einhaltung der Klimaziele auch in Münster in den Maßgaben des Urteils des Bundesverfassungsgerichtes gänzlich neu formuliert werden. Dabei erwarten die Einwender von einer zeitgemäßen Planungsvorlage, dass alle Optionen der Realisierung unter dem Aspekt dargestellt und beurteilt werden, wie die größtmögliche Senkung der klimarelevanten Emissionen erreicht werden kann.

Sollte die Stadt Münster die benannten Maßgaben zum Klimaschutz und zur Nachhaltigkeit nicht zur Grundlage der anstehenden Entscheidungen zum Hafenmarkt machen, behalten die Einwender sich vor, die Gültigkeit von Nachhaltigkeitsgrundsätzen im Vorhaben mit juristischen Mitteln zur Geltung zu verhelfen.

Stellungnahme der Verwaltung: Der Vorwurf die Planung widerspreche den zwei genannten Beschlussvorlagen von 2017 und 2019 zum Klimaschutz sowie dem Prozess MünsterZukünfte ist unsubstantiiert. Es wird nicht vorgebracht, gegen welche Aussage in welcher Vorlage verstoßen wird. Die vom Rat der Stadt Münster beschlossenen Maßnahmen und Programme zum Klimaschutz enthalten keine Aussagen zum Vorhabengrundstück. In Bezug auf Einzelhandel wird im „Maßnahmenprogramm 2019-2022“ als Maßnahme M7 lediglich gefordert: „Zentrenorientierte Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in Münster zur Sicherung und Entwicklung attraktiver, funktionsfähiger und lebendiger Zentren multifunktionale Ausprägung auf der Grundlage des Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster (EHZK). Schwerpunkte 2019-2022: Sicherstellung eines dichten Netzes von fußläufig und mit dem Fahrrad erreichbaren zentralen Versorgungsbereichen und Nahversorgungslagen, dadurch Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV).“ Dem wird die Planung gerecht.

Weitere allgemeine und übergeordnete Instrumente der Klimaschutzpolitik, die in den vorgenannten Vorlagen und Dokumenten genannt werden, etwa hohe energetische Gebäudestandards im Neubau, Ausbau der Solarenergie, Förderung von Lastenfahrrädern, Ausbau des Angebotes für die Aufladung von Elektrofahrzeugen und Elektrofahrrädern und ähnliches, waren Gegenstand der vorliegenden Planung und haben zu entsprechenden Festsetzungen im VBP 609 oder zu Vereinbarungen im Durchführungsvertrag geführt. Dass es zu einer geringfügig höheren Verkehrsbelastung und einer geringfügig höheren Schadstoffbelastung im Umfeld des Stadtbereichszentrums kommt, ist kein Indiz dafür, dass stadtteilbezogen, stadtweit oder weltweit ein zusätzlicher Ausstoß klimaschädlicher Schadstoffe zu erwarten ist, wenn in diesem zentralen Versorgungsbereich statt in anderen zentralen Versorgungsbereichen oder in nicht integrierten Lagen eingekauft wird.

Die Stellungnahme zeigt nicht auf, warum der Plan als Ganzes oder einzelne Festsetzungen mit der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24.3.2021 – 1 BvR 2656/18 u.a. sowie

Nachhaltigkeitsstrategien und -konzepten der Stadt Münster (wie Masterplan 100 % Klimaschutz, Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030, MünsterZukünfte 20|30|50) unvereinbar sein sollen. Sie zeigt schon nicht auf, welche unmittelbaren Folgen aus der Entscheidung des BVerfG für die Bauleitplanung folgen sollen. Ungeachtet dessen ist in der Planbegründung die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24.3.2021 aufgegriffen und sind die Ausführungen zum Klimaschutz vertieft worden. Der Bebauungsplan orientiert sich an den weiterhin geltenden gesetzlichen Vorgaben zur Aufstellung von Bauleitplänen und nimmt insbesondere die beispielhaft in § 1 Abs. 6 BauGB aufgeführten Belange, zu denen gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB auch der Klimaschutz gehört, sowie die Bodenschutzklausel des § 1a Abs. 2 BauGB in den Blick. Die nach dem Baugesetzbuch notwendige Auseinandersetzung mit den Belangen des Klimaschutzes ist daher umfassend erfolgt, so dass der Einschätzung der Einwender, die Vorlage sei nicht entscheidungsreif, nicht gefolgt werden kann.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

a.4. Fehlende Neutralität der Gutachten

Die Einwender kritisieren in der Beauftragung und Bezahlung der Gutachter durch die Vorhabenträgerin eine fehlende Neutralität der Gutachten.

Stellungnahme der Verwaltung: Das vorliegende Bauleitplanverfahren wird als vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB durchgeführt. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich hierbei, die Kosten für das Bauleitplanverfahren und die damit verbundenen Gutachten ganz oder teilweise zu tragen. Ungeachtet dessen behält die Stadt alle hoheitlichen Aufgaben und Pflichten im Verfahren und fungiert als Kontroll- und Beschlussinstanz.

Die Auswirkungen des Planvorhabens wurden umfassend und abschließend gutachterlich erfasst und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in die Abwägung eingestellt. Über den konkreten Vorhabenbezug ist dabei eine wesentlich genauere Ermittlung und Bewertung der Planauswirkungen gegenüber den allgemeinen Festsetzungen eines Angebotsbebauungsplanes möglich. Die Gutachten sind am konkreten Planvorhaben überprüfbar.

Die Gutachter sind anerkannt, fachkundig und unterliegen einer rechtlichen Haftung für ihre Aussagen. Die Gutachten entsprechenden fachgutachterlichen Standards unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und Bestimmungen und sind als Bestandteil der Offenlage uneingeschränkt prüffähig. Die Gutachten wurden über die Beteiligungsverfahren durch die Fachbehörden und Fachämter der Stadt Münster geprüft und in den Ergebnissen als Abwägungsgrundlage uneingeschränkt anerkannt.

Fazit: Die Gutachten entsprechen uneingeschränkt den fachgutachterlichen Standards und Prüfanforderungen zur Bewertung der planbezogenen Auswirkungen. Über die bloße Auftraggeberschaft ist ein Infragestellen der gutachterlichen Aussagen nicht begründet oder in Zweifel zu setzen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

a.5. Unzureichende und fehlerhafte Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

*Die Einwender kritisieren die Beteiligung der Bürger*innen zur Vorhabenplanung als nicht ausreichend. So war lt. Einwender das Hafenforum eine reine Alibiveranstaltung und die Veranstal-*

tung am 03.03.2020 zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit eine bloße Informationsveranstaltung ohne echten Dialog. Weitergehend werden Fehler bei der Durchführung der Offenlage bemängelt, wonach

- *die Bekanntmachung vom 26.3.2021 die gesetzlich intendierte Anstoßfunktion verfehlt, da sie keine eindeutigen Angaben enthält, an welche Postanschrift und/oder E-Mail-Adresse eine Stellungnahme im Beteiligungsverfahren zu richten ist.*
- *die offengelegten Planunterlagen und Anlagen zur Planung unvollständig (Fehlen der umweltbezogenen Stellungnahmen und der Verkehrsuntersuchungen aus dem B-Plan Verfahren Nr. 535, Fehlen von verkehrstechnischen Beschreibungen, Verkehrszählungen, Parkraumanalysen der nts Ingenieurgesellschaft aus den Jahren 2016/18/19 und Fehlen der Verkehrsuntersuchung aus 2019 zum Masterplan Stadthäfen als wesentliche Grundlage für die Verkehrsuntersuchung zum vorliegenden VBP 609) bzw. Daten/Grafiken in Gutachten teils unleserlich waren. Lt. Einwender ist damit die gemäß § 3 BauGB intendierte umfassende Information der Öffentlichkeit nicht mehr gegeben und dies vor dem Hintergrund der herausgehobenen Bedeutung der gutachterlichen Untersuchungen für die öffentliche Meinungsbildung und Diskussion zur Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere auf die menschliche Gesundheit.*
- *die im Vorhaben- und Erschließungsplan angedeutete begrünte Wand zwischen Stellplätzen und Zufahrt entweder über Textfestsetzungen zu konkretisieren oder bei nicht gesicherter Umsetzung aus der Animation zu entfernen sei.*
- *die zuständigen Behörden und Gremien (Amt für Mobilität und Tiefbau bzw. der Verkehrsausschuss) bei der Planung der Verkehrsanlagen auf dem Hansaring nicht ausreichend beteiligt wurden. Im Flächennutzungsplan sind, anders als bei den früheren Planungen, auch Abschnitte des Hansarings als eine aus Sicht der städtischen Verkehrsgestaltung bedeutsame Straße einbezogen. Lt. Einwender waren die vorgesehenen Eingriffe in die Struktur der Straße nicht in ein ordnungsgemäß verlaufendes kommunalpolitisches Beratungsverfahren eingebettet, wodurch, in Kenntnis der großen Kontroverse in der Öffentlichkeit zur Sinnhaftigkeit des Vorhabens, möglicherweise eine Rechtslücke im Beratungsprozess droht, welche vor einer Entscheidung qualifiziert zu schließen ist. Die öffentliche Auslegung offensichtlich unausgereifter Pläne des Vorhabens wird von den Einwendern daher als grob fahrlässig kritisiert.*

Aufgrund der benannten Fehler ist lt. Einwender die Offenlage zu wiederholen.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist ordnungsgemäß erfolgt. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB ist gesetzlich nicht strukturiert. Sie ist eine Vorstufe zur Offenlegung des konkreten Plankonzeptes (Entwurf) und soll über das generelle Plankonzept (Vorentwurf) unterrichten. In welcher Form die Gemeinde die Öffentlichkeit im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung unterrichtet, ist ihr freigestellt, solange die interessierten Personen die notwendigen Informationen über die Planungsziele erhalten und sich hierzu substantiell äußern können. Es bedarf keines förmlichen Erörterungstermins. Eine Informationsveranstaltung mit der Möglichkeit, sich vor Ort und/oder im Anschluss daran zu äußern, ist ausreichend. In vorliegenden Planverfahren (97. Änderung des FNP, VBP 609) hat es eine öffentliche Informationsveranstaltung gegeben, in der das gesamte Plankonzept erläutert wurde. Es

bestand die Möglichkeit, sich im Gespräch mit den Fachplanern und -gutachtern über einzelne Teilaspekte detaillierter zu informieren und sich insgesamt oder zu Einzelaspekten unmittelbar vor Ort oder anschließend gegenüber der Stadt zu äußern. Die vor Ort getätigten Aussagen der Einwender wurden Themenbezogen dokumentiert.

Alle nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen im Sinne des § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind auch ausgelegt worden. Auszulegen sind alle für das konkrete Bauleitplanverfahren wesentlichen Unterlagen. Die in der Stellungnahme erwähnten Umweltinformationen betreffen das Planverfahren des VBP 535 oder das städtebauliche Entwicklungskonzept Masterplan Stadthäfen Münster. Die im Verfahren für den VBP 535 erstellten Fachgutachten sind für das vorliegende Bauleitplanverfahren 609 sämtlich aktualisiert oder neu erstellt worden. Die aktuellen Fachgutachten sind das maßgebliche Abwägungsmaterial für den VBP 609 sowie die 97. Änderung des FNP. Die Stellungnahmen aus dem VBP 535 sind deshalb lediglich als verfügbare umweltbezogene Informationen im Sinne des § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB behandelt worden und waren demgemäß nicht auszulegen.

Soweit die Stadt selbst Träger öffentlicher Belange ist, sind die entsprechenden Fachämter – ebenso wie alle stadtexternen Träger öffentlicher Belange - ordnungsgemäß am Verfahren beteiligt worden. Neben den Träger öffentlicher Belange haben auch alle Fachämter Stellungnahmen abgegeben. Kein Fachamt hat eine unvollständige oder unzureichende Informationslage bemängelt.

Der Vorwurf, in der Bekanntmachung zur Offenlage habe eine Postadresse für Einwendungen angegeben werden müssen, ist unberechtigt. Zutreffend ist darauf hingewiesen worden, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist „bei der Stadtverwaltung Münster“ abgegeben werden können, beispielsweise schriftlich, zur Niederschrift, per E-Mail oder über ein online Formular auf der Internetseite https://www.stadt-muenster.de/stadtplanung. Jeder mündige Bürger kann eine Post- oder Emailadresse der Stadtverwaltung ohne weiteres ermitteln, sofern er nicht ohnehin die in der Bekanntmachung benannte Adresse „Stadthaus 3, Albersloher Weg 33“ wählt, bei der die Unterlagen offen lagen. Zu den Fähigkeiten eines mündigen Bürgers siehe BVerwG, B. v. 7.6.2021 – 4 BN 50/20, Rn. 5. Aufgrund der Vielzahl der eingegangenen Stellungnahmen ist davon auszugehen, dass für die Anregenden hier kein Hemmnis zur Beteiligung bestand.

Die von den Einwendenden irrtümlicherweise als „begrünte Wand“ interpretierte geplanten Heckenpflanzung ist ausreichend planungsrechtlich gesichert, s. hierzu auch Kap. III, Pkt. 2.20.2.

Welches innergemeindliche Gremium sich mit der Bauleitplanung befasst, regeln die Zuständigkeitsordnung der Stadt Münster in der Fassung des Ratsbeschlusses vom 17.3.2021 bzw. die vorher geltende Fassung sowie bezüglich der Bezirksvertretungen die Hauptsatzung der Stadt Münster. Die Entscheidungszuständigkeit liegt ohnehin kraft Gesetzes allein beim Rat, § 41 Abs. 1 g) GO NRW. Die Beratungszuständigkeit liegt gem. Nr. 10.1.3 beim Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung. Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr hat dagegen keine Beratungszuständigkeit in Fragen der Bauleitplanung, siehe Nr. 12 der Zuständigkeitsordnung. Dieser Ausschuss wird sich aber separat zu den notwendigen Entscheidungen zum Umbau des Hansarings beraten. Gem. § 21 Abs. 2 Nr. 2 der Hauptsatzung sind die örtlich zuständigen Bezirksvertretungen vor der Entscheidung des Fachausschusses oder des Rates zu hören. Die jeweils geltende Zuständigkeitsordnung und die Hauptsatzung sind sowohl zur 97. Änderung des FNP als auch zum VBP 609 eingehalten worden.

Der Vorwurf, es seien „grob fahrlässig unausgereifte Pläne“ ausgelegt worden, ist eine ungerechtfertigte Wertung. Der ausgelegte bzw. erneut ausgelegte Plan ist umfassend und vollständig ausgearbeitet und wird in der zuletzt ausgelegten Fassung Grundlage der Entscheidung des Rates sein. Die Forderung der Einwender, die Offenlage zu wiederholen wird als unbegründet zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

a.6. Fehlende Verantwortung von Stadt und Politik für die Belange der Bürger*innen

*Die Einwender kritisieren die fehlende Verantwortung der Stadt Münster oder einzelner städtischer Vertreter bzw. Vertreter der Politik/politischer Fraktionen gegenüber ihren Bürgern*innen in der Duldung planbedingter Folgeschäden aus Mehrverkehr und Lärm für die Gesundheit der Bevölkerung. Als Beleg für die fehlende Verantwortung wird auf das unterschwellig geäußerte Argument, wonach bei der ohnehin schon bestehenden, mithin rechtswidrigen, Überlastung des Hansarings, der Wolbecker Straße und der angrenzenden Quartiere, es auf ein paar tausend Autos mehr oder weniger nicht mehr ankommt. Weitergehend wird auf Äußerungen aus der Politik zur Unstrittigkeit des Vorhabens sowie zur beruflichen Nähe eines ehemaligen Stadtmitarbeiters zur Vorhabenträgerin verwiesen. Als nicht quartiersnotwendige Entwicklung dient der HafenMarkt lt. Einwender ausschließlich dem Vorteil der Vorhabenträgerin in der Verdrängung anderer Einzelhändler am Standort. Vor dem Hintergrund ist lt. Einwender die fehlende Rücksichtnahme der Stadt auf die gesundheitlichen Belange der Anwohner*innen menschenverachtend und inakzeptabel. Eine Stadtteilentwicklung im Sinne aller Bürgerinnen und Bürger des Viertels mit Konzepten für eine Lärmbegrenzung und Verkehrsentlastung hat lt. Einwender nicht stattgefunden, vielmehr dient das Planverfahren nur dazu, die erheblichen finanziellen Belastungen für die Stadt aus dem Anspruch der Vorhabenträgerin auf Schadenersatz gegenüber der Stadt zu verhindern.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Aussage, der Stadt Münster bzw. einzelnen Fraktionen oder Politikern fehle die Verantwortung gegenüber den Bürgern, ist ein nicht der Abwägung zugängliches Werturteil. Das gilt auch für die Bezeichnung der Planung als „menschenverachtend und inakzeptabel“. Unterschwellige Äußerungen von Entscheidungsträgern, „auf ein paar tausend Autos mehr oder weniger“ komme es nicht an, sind nicht bekannt. Der Planungsprozess gibt zu dieser Einschätzung auch keinen Anhalt. Vielmehr ist sich die Stadt bewusst, dass die städtebauliche Situation gewachsen ist und bereits im Bestand eine hohe Verkehrsbelastung und daraus resultierend eine hohe Lärmbelastung aufweist. Die Situation ist weder in Münster noch in verdichteten Innenstadtlagen anderer Großstädte einzigartig. Sie führt angesichts der gesetzlichen Vorgabe einer vorrangigen Innenverdichtung (Bodenschutzklausel des § 1a Abs. 2 BauGB) nicht zu einem Planungs- und Bauverbot. Vielmehr ist der hohen Vorbelastung in der Abwägung Rechnung zu tragen und sind Belastungen durch die Möglichkeiten des aktiven und passiven Schallschutzes möglichst zu minimieren. Dieser gesteigerten Abwägungssorgfalt bei hohen Lärmvorbelastungen trägt die Planung einschließlich des eingeräumten passiven Schallschutzes angemessen Rechnung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf das Kapitel zum Lärmschutz (Kapitel e. Schallimmissionen) verwiesen.

Dass der ehemalige Stadtbaurat inzwischen für die Vorhabenträgerin arbeitet, ist für den Planungsprozess und das Abwägungsergebnis ohne Belang. Er ist bereits Ende 2016 aus den

Diensten der Stadt ausgeschieden, also zu einem Zeitpunkt, zu dem die Gerichtsverfahren zum früheren VBP 535 noch anhängig waren. Danach war er vier Jahre lang anderweitig beruflich tätig. An der Ende 2019 getroffenen Entscheidung der Stadt zur Aufstellung des VBP 609 hat er nicht mitgewirkt. Erst Anfang 2021, als der VBP 609 bereits weitgehend für die Beteiligungsverfahren nach § 3 und 4 BauGB erarbeitet war, ist er zur Firma Stroetmann gewechselt. Zudem ist er auch danach und bis heute gegenüber der Stadtverwaltung in Sachen HafenMarkt / VBP 609 nicht tätig geworden.

Die Vermeidung von Schadensersatzansprüchen ist nicht die Triebfeder der Planung. Vielmehr decken sich die städtebauliche Zielsetzung der Stadt und das wirtschaftliche Interesse der Vorhabenträgerin an der Nutzung ihres Grundstücks. Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin städtischen Anpassungswünschen (z.B. Reduzierung der Einzelhandelsflächen, Ausweitung der Wohnnutzung, Pocket-Park usw.) durch Umplanung Rechnung getragen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

a.7. Fehlende Berücksichtigung der Interessen der Bürger*innen

*Von den Einwendern wird die Nichtberücksichtigung der Kritik und der Anregungen der Anwohner zum Vorhaben kritisiert. So hatten sich bereits zum Verfahren zum VBP 535 rd. 4.500 Menschen gegen das Vorhaben ausgesprochen und auch zum vorliegenden Planverfahren hätten lt. Einwender die Bürger*innen sowohl über ihre Stellungnahmen in den Beteiligungsverfahren als auch mehrfach in der Öffentlichkeit zum Ausdruck gebracht, dass sie das zum Altvorhaben im Kern gleiche Bauvorhaben ebenfalls ablehnen. Die Ergebnisse aus Umfragen wie z.B. die Ergebnisse der breit angelegten Bürgerbefragung der Stadt Münster Anfang 2019 mit Fragebögen an 9000 Haushalte wurden lt. Einwender nicht, nur unzureichend oder gar nicht bei der Planung berücksichtigt, stattdessen werden die Belange der Wirtschaft vor die Interessen der Bürger gestellt. Auch die Ergebnisse der Bundestagswahl für den Wahlbezirk „Hafen“ mit einem Stimmanteil von 44% für die Grünen sind lt. Einwender ein sichtbares Votum der Bürger*innen gegen das Vorhaben.*

Investoren überplanen mit ihrer Finanzkraft immer mehr Flächen in der Stadt in ihren Interessen, am Beispiel des Hafencenters zeigt sich lt. Einwender an der Entscheidung der Vorhabenträgerin auch ohne einen gültigen Bebauungsplan durch einen frühen Baubeginn Tatsachen zu schaffen das undemokratische Verständnis von Stadtplanung.

Stellungnahme der Verwaltung: Zur Bewertung der Entwicklungspotentiale und zur Ermittlung der städtebaulichen Zielsetzungen für die Bereiche der Münsteraner Stadthäfen hat die Stadt Münster einen Masterplan „Stadthäfen Münster“ aufgestellt, dessen grundlegende Zielaussagen bereits im Jahre 2004 gefasst und in der aktualisierten Fassung vom 03.05.2012 vom Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft (ASSVW) der Stadt Münster als handlungsleitende Grundlage beschlossen wurden. Für die ehemals gewerblich genutzten Flächen zwischen Hansaring, Schillerstraße und Hafenweg wird im Masterplan als Standortpotential die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.900 m² mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen benannt. Die Zielsetzungen für den Standort gehen unter anderem zurück auf das ‚Einzelhandelskonzept – Leitlinien der räumlichen Entwicklung, 2004‘, das als vorgeschaltetes städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB die Voraussetzung für die Darstellung des Bereiches im Masterplan

Stadthäfen lieferte (s. a. Begründungsentwurf zum VBP NR. 609, Kapitel 1.1). Der Übertrag der Entwicklungsziele in die verbindliche Bauleitplanung erfolgte mit dem Aufstellungsbeschluss zum damaligen „Hafencenter“ als vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 535 durch den Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 07.07.2010.

Die Formulierung der städtebaulichen und nutzungsspezifischen Zielsetzungen im Masterplan und Sicherung der Inhalte auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung erfolgte unter einer umfangreichen Beteiligung der Öffentlichkeit. So wurde zum Verfahren des „Hafencenters“ die Stadtverwaltung vom Rat der Stadt Münster beauftragt, die Steuerung und Umsetzung der Entwicklungsziele in einem ca. einjährig angelegten Bürgerbeteiligungsprozess - dem sogenannten „Hafenforum“ - unter Mitwirkung der Anwohnerschaft und Akteure im Stadtquartier weitergehend zu moderieren und zu begleiten. Dabei bildete neben den bereits umgesetzten Maßnahmen entlang des nördlichen „Ufers“ des Stadthafens I die Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 535 den nächsten wichtigen Realisierungsschritt zur Neuordnung des Quartiers. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens „Hafenforum“ wurden für das Planvorhaben u.a. städtebauliche Kriterien entwickelt, die zu einer Umplanung des bereits im November 2010 vorgestellten Vorhabens hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung und Nutzungsstruktur geführt haben. Im Zuge der weiteren politischen Beratungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Diskussionsprozess des „Hafenforums“ wurde durch politischen Beschluss die maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche der geplanten Einzelhandelseinrichtungen im Vorhaben von 6.900 m² auf max. 4.900 m² begrenzt.

Am 31.05.2011 wurde mit der Bilanz zum Hafenforum und der Vorstellung der zentralen Erkenntnisse aus den Workshops der öffentliche Diskussionsprozess beendet. Unter Berücksichtigung dieser Ergebnisse wurde der ‚Masterplan Stadthäfen‘ im Mai 2012 aktualisiert, der Öffentlichkeit vorgestellt und in den benannten Zielsetzungen beschlossen. Auf Grundlage der Ergebnisse wurde der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 535 durch den Rat der Stadt Münster am 16.12.2015 als Satzung beschlossen und mit Bekanntmachung vom 22.4.2016 rechtskräftig.

Mit der Neuaufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 als Folge des Normenkontrollurteils des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) vom 12.4.2018 zur Unwirksamkeit des VBP Nr. 535 (s. Begründungsentwurf zum VBP NR. 609, Kapitel 1.1) wurde neben einer konzeptionellen Änderung des Ladenkonzeptes des Lebensmittelvollsortimenters auch die Gesamtverkaufsfläche im Vorhaben um 450 m² auf 4.450 m² weitergehend reduziert und wurden zusätzliche Begrünungen für das Vorhaben festgesetzt. Die Änderungen erfolgten im Zusammenhang mit einer politischen Forderung nach einer weiteren Öffnung des Lebensmittelangebotes bzw. wird mit der Erhöhung der Grünanteile im Vorhaben Anregungen der Öffentlichkeit aus dem Altverfahren entsprochen.

Mit Blick auf die teils erhebliche Reduzierung der Gesamtverkaufsfläche im Vorhaben als Ergebnis der politischen Beschlüsse im Zusammenhang mit den Beteiligungsprozessen der Öffentlichkeit zur Aktualisierung des Masterplans sowie den nun vorliegenden Änderungen in der Neuaufstellung des Verfahrens hat das Vorhaben bereits wesentliche Änderungen und Anpassungen in Folge von Bürgerbeteiligungen und Beratungsprozessen erfahren. Der Vortrag der Nichtberücksichtigung der Kritik und der Anregungen der Anwohner zum Vorhaben zugunsten der Belange der Wirtschaft wird als nicht zutreffend zurückgewiesen.

Planerische Leitlinien und Projekte unterliegen der Abwägung zahlreicher auch privater Belange. Über den Masterplan und die damit verbundenen Beteiligungsprozesse ist eine Abwägung auch

alternativer Nutzungen für den Standort erfolgt. Über die Beschlüsse zum Masterplan und zum VBP 535 und den Aufstellungsbeschluss zum VBP 609 durch den Rat der Stadt als repräsentatives Gremium für alle Bürgerinnen und Bürger in Münster wurde - in Kenntnis der Ablehnung des Vorhabens von Teilen der Öffentlichkeit und damit einhergegangenen Umfragen - die Fertigstellung des bereits teilrealisierten Vorhabens in den vorliegenden Entwicklungszielen willentlich als alleinige handlungsleitende Grundlage für den Standort dokumentiert und festgeschrieben.

Der Einfluss der Bürgerschaft über das planungsrechtliche Verfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplans in den formalen Beteiligungsschritten gem. §§ 3 (1), 4 (1) und 3 (2), 4 (2) sowie der erneuten Offenlage nach § 4a (3) BauGB ist mehrstufig erfolgt und ist eine umfassende Bewertung der Auswirkungen der Vorhabenplanung sichergestellt. Die Interessen, Wünsche und Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner werden mit der mit dieser Vorlage erfolgenden und erneuten transparenten und detaillierten Aufbereitung und Wiedergabe aller im Rahmen der Offenlegungen eingegangenen Anregungen aufgenommen. Die Berücksichtigung, teilweise Berücksichtigung oder Nicht-Berücksichtigung der Kritikpunkte obliegt der gerechten Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange untereinander und gegeneinander durch den Rat der Stadt. Dabei wurden und werden die Sorgen der Anwohner im Bebauungsplanverfahren aufgenommen und fachlich geprüft. Im Fazit und im Abwägungsvorschlag an den Rat steht – trotz aller subjektiven und individuellen Befürchtungen vor Veränderungen im Quartier – die städtebauliche, stadtstrukturelle und verkehrliche Verträglichkeit des Planungsvorhabens im Vordergrund. Die von den Einwendern in diesem Zusammenhang vorgetragenen Argumente zu politischen Äußerungen und Ergebnissen zur Bundestagswahl liegen außerhalb der Regelungsinstrumente und Belange der kommunalen Bauleitplanung und sind somit nicht Gegenstand der Abwägung.

Der Vortrag eines undemokratischen Einflusses von Investoren auf die Stadtplanung der Stadt Münster am Beispiel des Baubeginns des Hafencenters ohne einen gültigen Bebauungsplan wird zurückgewiesen. Der Baubeginn des Hafencenters erfolgte auf Grundlage einer gültigen Baugenehmigung, deren Bestand unabhängig von der Feststellung der Unwirksamkeit des VBP 535 durch das OVG NRW galt. Die vom Kläger beim OVG beantragte Aussetzung der Vollziehung der Baugenehmigung wurde zunächst abgelehnt. Erst nach der hiergegen eingelegten Beschwerde ordnete das OVG NRW mit Beschluss vom 1.2.2019 – 7 B 1369/18 die aufschiebende Wirkung der Klage an und verhängte im Februar 2019 einen „Baustopp“ über die laufenden Bauarbeiten. Diesem Beschluss wurde unmittelbar entsprochen. Mit Ausnahme von erforderlichen Sicherungsmaßnahmen ruhen seit dem 1.2.2019 die Bauarbeiten. Die Vorgehensweisen und Abläufe entsprechen vollumfänglich den geltenden Rechtstandards und sind als solche nicht in Zweifel zu ziehen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

a.8. Neuplanung im Dialog mit den Bürgern*innen

*Lt. Einwender muss die Entwicklung der Städte im Dialog mit den Bürgern*innen stattfinden. Statt zu versuchen den alten Plan durchzusetzen regen die Einwender an,*

- *für das Vorhabengrundstück als noch freie Fläche am Hansaring eine Neuplanung mit einer verbindlichen Bürgerbeteiligung vorzunehmen, um somit die Chancen zur weitergehenden Belebung des Viertels zu nutzen.*

- *die Vorhabenfläche durch die Stadt zu erwerben und einen Bürgerrat zu bilden, um das Plangrundstück gemeinwohlorientiert zu entwickeln.*

Stellungnahme der Verwaltung: Der Stand am Planvorhaben mit einem bereits zu 2/3 realisierten Bauvorhaben ist das Ergebnis eines über mehrere Jahre andauernden Planungs- und Verfahrensprozesses mit einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit bereits auf der Ebene des Masterplans sowie bei den daraus abgeleiteten Planverfahren der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung. Die Verbindlichkeit der Bürgerbeteiligung war dabei zu jedem Zeitpunkt in den gesetzlichen Vorgaben nach dem Baugesetzbuch als auch über zusätzliche informelle Beteiligungs- und Beratungsprozesse gewährleistet (s. Pkt. a.7).

Die Aussage der Einwender in Bezug auf das Vorhabengrundstück als noch freie Fläche am Hansaring ist nicht zutreffend und verkennt sowohl die eigentumsrechtliche und die bis zum Baustopp im Februar 2019 geltende planungs- und bauordnungsrechtliche Situation als auch den Baufortschritt mit vollständiger Fertigstellung der unterirdischen Gebäudeteile einschließlich der Tiefgarage, einer nahezu vollständigen Errichtung des Rohbaus des Teilbereiches C und einer Teilfertigstellung des Teilbereiches B bis ins 1. Obergeschoss. Damit ist das Vorhabengrundstück in seinen wesentlichen Bestandteilen baulich hergestellt und in den baukonstruktiven und statischen Festlegungen kaum veränderbar. Die angeregte Neuplanung würde einen nahezu vollständigen Rückbau der rechtmäßig errichteten baulichen Anlagen auf dem Vorhabengrundstück bedeuten und steht damit den Belangen nach einer Planungs- und Investitionssicherheit, Wirtschaftlichkeit und letztlich auch einer ökologischen Verhältnismäßigkeit einer Neuplanung entgegen.

Das Vorhabengrundstück befindet sich vollständig im Besitz der Vorhabenträgerin und steht auch nicht zum Verkauf. Ein Erwerb der Flächen durch die Stadt Münster ist nicht vorgesehen und ist zur Sicherung des Gemeinwohls in der Übereinstimmung des Vorhabens mit den städtebaulichen und nutzungsspezifischen Zielsetzungen der Stadt Münster für den Standort auch nicht begründet. Die kommunale Planungshoheit liegt allein bei der Stadt Münster und ist verfassungsrechtlich garantiert. Die Bildung eines Bürgerrates ist nicht Gegenstand der politischen Überlegungen der Stadt Münster.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

b. Allgemeine Planungsbelange und Auswirkungen / alternative Nutzungen

b.1. Fehlende Berücksichtigung grundlegender Planungsbelange

Die Einwender kritisieren eine Außerachtlassung historischer, städtebaulicher, demographischer, kultureller und ästhetischer Aspekte bei der Planung unter Zustimmung der Stadt Münster.

Stellungnahme der Verwaltung: Bei der Anregung handelt es sich um einen unbegründeten Allgemeinvortrag, die vorgetragene Behauptung wird als nicht zutreffend zurückgewiesen.

Historisch war der Vorhabenstandort im Übergang der südöstlichen Innenstadt zum Stadthafen I Teil einer gewerblichen/industriellen Nutzung im Bereich der Münsteraner Stadthäfen. Nach Abriss der ehemaligen Gewerbebauten der Holzhandlung Wehmeyer stellte sich das Vorhabengrundstück in weiten Teilen als brachgefallene Gewerbefläche dar. Als bauliche Anlagen waren lediglich eine Tankstelle im Eingangsbereich vom Hansaring, ein ehemaliges Wirtschaftsgebäu-

de im nordöstlichen Anschluss zur Schillerstraße und der ehemalige Postzustellstützpunkt der Deutschen Post AG auf dem Grundstück vorhanden. Im Zusammenhang mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 und der Baureifmachung des Vorhabengrundstücks wurden die Gebäude rückgebaut.

Seit Beginn der 1990iger Jahre befindet sich der Bereich des Stadthafens I im strukturellen Wandel von einem ehemaligen Gewerbe- und Industriestandort in ein gemischt genutztes Stadtquartier. Im direkten räumlichen Umfeld des Planvorhabens zum Hafenviertel ist über die realisierten Bauvorhaben mit insbesondere Büro-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen der Strukturwandel in weiten Teilen bereits erfolgt. Mit der Fertigstellung des HafenMarktes als ein gemischt genutztes Stadtbereichszentrums soll die Entwicklung in der strukturellen Verbindung der Nutzungen am Hafenweg zu den überwiegenden Wohnnutzungen entlang des Hansarings nun auch für das Vorhabengrundstück abgeschlossen werden. Mit den festgesetzten Vorhabennutzungen wird den wirtschafts- und sozialpolitischen Belangen aus dem demografischen Wandel im Bereich der Münsteraner Stadthäfen städtebaulich entsprochen. Zu den bestehenden angrenzenden Wohn- und gemischt genutzten Stadtquartieren ist mit Umsetzung des Planvorhabens sowohl nutzungsspezifisch - über den Wegfall der störenden gewerblichen Nutzungen - als auch stadtgestalterisch – unter Aufnahme der Gebäudekubaturen im Anschluss des Vorhabens an die Bestandsstrukturen zum Hansaring und zum Hafenweg - eine Harmonisierung der bestehenden und geplanten Nutzungen im Sinne des städtebaulichen Zonierungsgebotes gleichartiger Nutzungen gegeben und somit eine Aufwertung gegenüber der damaligen Bestandssituation erfolgt.

In der Verwendung von Ziegelsichtmauerwerk als Hauptmaterial für die Fassaden im Vorhaben werden standorttypische Materialen stadtgestalterisch und ästhetisch aufgegriffen und fortgeschrieben. Ein kultureller Beitrag ist mit den geplanten Nutzungen im Vorhaben nicht begründet und ist auch historisch aus dem Vorhabenstandort nicht ableitbar. Negative Beeinträchtigungen bestehender kultureller Nutzungen wie z. B. das Borchert Theater im Eckbereich des Hafenwegs zur Straße ‚Am Mittelhafen' sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Eine Zustimmung der Stadt zu den benannten Planungsgrundsätzen ist implementiert, da die Stadt diese als Zielsetzungen für die Entwicklung des Standortes u. a. in dem Masterplan dokumentiert und festgeschrieben hat.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

b.2. Minderung der Lebens- und Freizeitqualitäten im Quartier

Die Einwender kritisieren, dass durch das Vorhaben der Lebenswert der Stadt und die Lebens-, Wohn- und Freizeitqualitäten für die Anwohner deutlich verschlechtert werden. So wird lt. Einwender

- *die Freizeit- und Erholungsfunktion der Flächen entlang des Kanals durch die steigenden Lärm- und Schadstoffbelastungen aus der planbedingten Verkehrszunahme in ihrer Qualität abnehmen.*
- *die Verkehrssicherheit der Spaziergänger und Radfahrer auf dem Weg zum Kanal, zur Kleingärtenanlage oder zum Sportverein TuS Saxonia durch die Mehrverkehre eingeschränkt.*

- *die mit dem Ausbau der Hafengastronomie bereits deutlich gestiegene Belastung der Bewohner durch Lärm und Verschmutzung mit der Ausweisung zusätzlicher Gewerbeflächen im Vorhaben weiter gesteigert. Konkret wird auf die Zunahme von nächtlichen Lärm- und Müllbelastungen der Anwohner in den Wohnstraßen vom Bahnhof zum Hafen (Soester-, Hamburger-, Meppener- und Papenburger Straße) und zukünftig auch zum geplanten HafenMarkt durch angetrunkene Fußgänger verwiesen. Die Errichtung des Hansatores in der Bremer Straße verstärkt lt. Einwender diese Belastung zusätzlich.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffsituation waren Gegenstand umfangreicher gutachterlicher Untersuchungen. Die Ergebnisse sind den Kapiteln 6.3.1 (Verkehrliche Situation und Erschließung), 6.6.1 (Schallimmissionen) und 6.6.2 (Luftschadstoffimmissionen) der Begründung zum VBP Nr. 609 zu entnehmen. Auf Basis der gutachterlichen Ergebnisse sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander in die Abwägung eingestellt (siehe dazu Pkte. Verkehr e.1 – e.11, Schallimmissionen g.1 – g.6 und Luftschadstoffe h.1 – h.2 der Abwägung). Bezogen auf die Lebens- und Wohnqualitäten der Anwohner ist festzuhalten, dass sich aus verkehrlicher Sicht keine Verschlechterung gegenüber der heutigen verkehrlichen Situation einstellen wird, mit der geplanten Lichtsignalanlage im Anbindungsbereich des Vorhabens an den Hansaring wird die Verkehrssicherheit, insbesondere für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, sogar zunehmen (siehe Kapitel 6, Seite 48, vorletzter Absatz der Verkehrstechnischen Untersuchung zum VBP Nummer 609 in Münster, nts, 16.9.2020). Den Auswirkungen aus den planbedingten Mehrverkehren auf die Lärmsituation kann über passive Schallschutzmaßnahmen nach der 16. und 24. BImSchV im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring bzw. über freiwillige passive Schallschutzmaßnahmen der Vorhabenträgerin, für die am stärksten betroffenen Fassaden schützenswerter Wohnnutzungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens angemessen begegnet werden. Für einzelne Wohnnutzungen kann über die freiwilligen passiven Schallschutzmaßnahmen eine Verbesserung der Wohnsituation gegenüber Verkehrslärm erwirkt werden. Mit größtenteils deutlicher Unterschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV für NO2 und Feinstaub (PM10, PM2,5) in allen beurteilungsrelevanten Bereichen ist die Umsetzung des Vorhabens aus lufthygienischer Sicht unbedenklich (siehe Kapitel 6.2, Seite 27 des Luftschadstoffgutachtens zum B-Plan Nr. 609 „HafenMarkt“ in Münster, Lohmeyer, September 2020). Mit den gutachterlichen Ergebnissen und aufgezeigten Maßnahmen ist sichergestellt, dass auch nach Umsetzung des Vorhabens die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und an die Sicherheit der Bevölkerung gewährleistet sind, eine Verschlechterung der Lebens- und Wohnqualität der Anwohner ist mit Umsetzung des Vorhabens nicht erkennbar. Verbleibende Lärmzuwächse aus planbedingten Mehrverkehren sind in Abwägung der Belange zum Immissionsschutz und den Erfordernissen nach einer geordneten Innenentwicklung innerhalb formulierter städtischer Entwicklungsziele zugunsten der Revitalisierung des brachliegenden, teilbebauten Innenstadtgrundstücks hinnehmbar.

Mit Einhaltung der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und an die Sicherheit der Bevölkerung bereits im direkten Einwirkungsbereich des Vorhabens ist die vom Einwender vorgetragene Verschlechterung des Lebenswerts der Stadt Münster infolge des Vorhabens nicht begründet und wird zurückgewiesen. In Bezug auf den Lebenswert einer Stadt/eines Stadtquartiers ist zusätzlich darauf hinzuweisen, dass die Lebensqualität auch durch die Infrastruktureinrichtungen und die Versorgungssituation bestimmt wird. Mit den geplanten

Einzelhandelseinrichtungen im Vorhaben wird das derzeit bestehende qualitative Versorgungsdefizit im Viertel aufgehoben und somit auch eine Verbesserung der Lebensqualität für die Anwohner erwirkt (weitergehend siehe dazu auch Pkt. b.5 der Abwägung).

Eine Bedeutung des Plangebietes für die Freizeitnutzung besteht nicht, erholungsrelevante Strukturen sind nicht vorhanden. Weitergehend besitzt das Vorhabengrundstück derzeit weder eine eigene Aufenthaltsqualität, noch stellt es offizielle Wegeverbindungen zu angrenzenden, erholungsbedeutsamen Flächen bereit (siehe Umweltbericht, Kapitel 8.4.6 der Begründung zum VBP Nr. 609).

Eine Beeinflussung der Freizeit- und Erholungsfunktion der Flächen entlang des Kanals durch die steigenden Lärm- und Schadstoffbelastungen aus der planbedingten Verkehrszunahme ist ebenfalls nicht erkennbar. So liegen die Flächen entlang des Kanals außerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens und abseits von Straßenverkehrsachsen im Bereich mit einem hohen Luftwechsel entlang des Dortmund-Ems-Kanals. Für den Hafenweg, als vom Vorhaben beeinflusster Straßenabschnitt zum Stadthafen I, sind keine unverträglichen Verkehrs- und/oder unzulässigen Lärmauswirkungen durch das Vorhaben gegeben (s. o.), eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung der südlich zum Hafenweg verlaufenden Stadthafenpromenade in der Verbindung zum Kanal ist ebenfalls nicht erkennbar. Die Bereitstellung der Quartiersgarage wird im Gegenteil zu einer Entlastung des Parksuchverkehrs am Hafenweg führen.

Die Wegeverbindung zum Kanal, zur Kleingartenanlage am Lütkenbecker Weg oder zum Sportverein TuS Saxonia verläuft insbesondere über die Schillerstraße. Zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Schillerstraße siehe Pkt. e.5 der Abwägung. Eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit der Spaziergänger und Radfahrer auf der Schillerstraße ist demnach nicht zu erwarten und wird zurückgewiesen.

Städtebaulich wird sich aus der Einbindung des Vorhabens in die umgebende Stadtstruktur eine Verbesserung der Durchwegung des ehemals abgeschlossenen Hafenareals insbesondere durch Fuß- und Radwege einstellen. So werden über das Vorhabengrundstück neue durchgehende Verbindungen vom Hansaring bis zum Hafenweg bzw. vom Hansaring bis zur östlichen Grundstücksgrenze (Anschluss an den Bereich Stadthafen Nord) hergestellt und planungsrechtlich gesichert. Insgesamt wird sich somit die Erreichbarkeit erholungsbedeutsamer Bereiche etwa am Hafenkai oder über den Hafenweg zur Schillerstraße sogar erleichtern (siehe Umweltbericht, Kapitel 8.4.6 „Auswirkungen“ der Begründung zum VBP Nr. 609).

Die Belastung von Anwohnern im Hansa- und Hafenviertel aus nächtlichen Ruhestörungen und Vermüllungen durch Gäste der Gastronomie ist eine bekannte Problemlage, die bereits mehrfach Gegenstand von Beratungen in Politik und Öffentlichkeit war. Die Bewertung und Lösung der Belange liegt außerhalb der Regelungsmöglichkeiten von Bauleitplanverfahren und ist ausschließlich ordnungsrechtlich herbeizuführen, eine Beschlussfassung erübrigt sich. Unabhängig davon ist nicht erkennbar, dass das Vorhaben als gemischt genutztes Stadtbereichszentrum mit einer lediglich untergeordneten Gastronomienutzung auf rd. 950 m² relevant zu dem benannten Problem in den Vierteln beitragen wird. Das Projekt „Hansator“ ist nicht Gegenstand der vorliegenden Abwägung, der Verweis auf das Projekt wird zur Kenntnis genommen.

Die Bedenken werden insgesamt zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Die Bedenken werden zurückgewiesen.
Den Anregungen wird nicht gefolgt.

b.3. Wertverlust der Immobilien

Die Einwender kritisieren den mit den negativen Effekten des HafenMarktes einhergehenden Wertverlust ihrer Immobilie.

Stellungnahme der Verwaltung: Mit sukzessiver Aufgabe der Hafennutzungen wurde bereits in den 1980/90iger Jahren ein grundlegender Strukturwandel insbesondere im Bereich des Stadthafens1 von einem industriellen/gewerblichen Hafenquartier in ein gemischtes Stadtquartier eingeleitet. Mit dem Wandel und der damit einhergehenden Harmonisierung der Nutzungen und Verbesserung der stadtgestalterischen Qualitäten durch Wegfall großmaßstäblicher Gewerbebauten zu einer ansonsten eher kleinteiligeren Innenstadtbebauung, ist eine grundlegende strukturelle Aufwertung des Standortes und damit auch der Gebäude verbunden.

Mit Umsetzung der Vorhabenplanung wird eine ehemals gewerblich genutzte, derzeit brachliegende, teilbebaute innerstädtische Grundstücksfläche zu einem Stadtbereichszentrum mit Einzelhandelsnutzungen, Dienstleistungsbetrieben, Gastronomie und Wohnen überplant. Die Planungen gehen zurück auf die städtischen Zielsetzungen zur Entwicklung des Standortes, dokumentiert und eingebettet in den Masterplan ‚Stadthäfen Münster' und in Übereinstimmung mit den übergeordneten Vorgaben der Raum- und Landesplanung. Mit der Vorhabenplanung wird eine langfristige Sicherung der Versorgungsstrukturen im Stadtquartier gewährleistet, gleichzeitig werden über die Errichtung einer öffentlichen Quartiersgarage im Zusammenhang mit dem Planvorhaben bestehende Parkraumdefizite im Stadtquartier ausgeglichen. Damit steht das Vorhaben einer Aufwertung nicht entgegen, vielmehr übernimmt das Vorhaben eine zentrale Funktion in der stadtplanerischen Gesamtentwicklung zur Aufwertung des Quartiers.

Mit der Umsetzung des Planvorhabens sind in einer durch Verkehrslärm bereits stark vorbelasteten innerstädtischen Situation weitere Verkehrslärmerhöhungen verbunden, unzulässige Einwirkungen aus Gewerbelärm und Luftschadstoffemissionen auf die angrenzende Wohnnachbarschaft sind nicht gegeben. Den zusätzlichen Belastungen aus Verkehrslärm kann über Lärmminderungsmaßnahmen angemessen begegnet werden, verbleibende Einwirkungen sind in der Abwägung städtebaulicher Belange und der Belange zum Gesundheitsschutz nicht zu vermeiden und hinnehmbar.

Eine erhebliche Wertminderung von Bestandsimmobilien im Umfeld des Planvorhabens ist trotz etwaig verbleibender Mehrbelastungen nicht zu erwarten, in einzelnen Fällen ist über passive Schallschutzmaßnahmen aus den Anspruchsvoraussetzungen im Zusammenhang mit dem baulichen Eingriff in den Hansaring bzw. über die freiwilligen Leistungen der Lärmvorsorge durch die Vorhabenträgerin sogar eine Verbesserung der bestehenden Wohnsituation gegeben.

Die vorgetragene Behauptung einer erheblichen Wertminderung der im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegenden Bestandsgebäude durch die Umsetzung des VBP Nr. 609 ist somit nicht zutreffend. Es können allenfalls geringfügige Wertminderungen auftreten, wie sie bei der Bebauung von Nachbargrundstücken üblich sind und entschädigungslos hingenommen werden müssen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

b.4. Verdrängung der Bestandsstrukturen – Gentrifizierung

Die Einwender kritisieren eine mit dem Vorhaben einhergehende Verdrängung der Bestandsstrukturen und Förderung der Gentrifizierung im Quartier. Lt. Einwender

- *werden durch das Vorhaben kleinere Geschäfte im Quartier in ihrer Existenz gefährdet und verdrängt mit negativen Effekten für die Diversität der Läden und Gastronomie im Hansaviertel und negativen psychologische Folgen für die Anwohner.*
- *führt der Modernisierungswahn der Verwaltung und Investoren zu einem weiteren Ansteigen des ohnehin schon sehr hohen Mietspiegels in Münster mit einer Verdrängung der alteingesessenen Bewohner*innen zugunsten weniger Wohlhabender. Dies kann auch nicht durch die Ausweisung von Wohnungen im Vorhaben kompensiert werden, da lt. Einwender die Wohnungen nicht bezahlbar sein werden und somit nicht zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums im Quartier beitragen. Damit entzieht sich lt. Einwender der Investor seiner sozialen Verantwortung und wird der soziale Unfriede durch das Vorhaben weiter verschärft.*

*Um der Gentrifizierung entgegenzuwirken, schlagen die Einwender vor, einen Anteil der Fläche für Sozialwohnungen zu verwenden und einen Mietpreisdeckel (zur Förderung der Ansiedlung kleiner Unternehmen wie z.B. lokale Künstler*innen) für den Hafen zu erlassen.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Auswirkungen des Vorhabens auf bestehende schützenswerte zentrale Versorgungsbereiche, Stadtbereichszentren und Nahversorgungsbereiche im Einwirkungsbereich des Vorhabens war Prüfgegenstand der städtebaulichen Wirkungsanalyse zum VBP Nr. 609. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass negative städtebauliche und/oder versorgungsstrukturelle Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche und Nahversorgungslagen nicht zu erwarten sind (siehe Kapitel 7, Seite 52 der Städtebaulichen Wirkungsanalyse für Einzelhandelsansiedlungen am Standort Hansaring / OSMO, Junker+Kruse, Dezember 2020 sowie Pkte. c.2 und c.3 der Abwägung). Auswirkungen auf den Ladenbesatz außerhalb schützenswerter Versorgungsbereiche können allgemein nicht ausgeschlossen werden, führen jedoch nicht zu negativen städtebaulichen Auswirkungen im Sinne der Prüf- und Bewertungskriterien städtebaulicher Wirkungsanalysen. Mit den geplanten Einzelhandelsnutzungen eines Verbrauchermarktes mit einem modernen Markthallenkonzept, eines Lebensmitteldiscount- und eines Drogeriefachmarktes bilden die größeren, nahversorgungsrelevanten Bausteine den Kern der Planung. Gegenüber den ursprünglichen Planungen für den Standort mit deutlich größeren Verkaufsflächenanteilen ist mit dem nun vorliegenden Konzept das kleinteilige, überwiegend zentrenrelevante Angebot nahezu fasst komplett entfallen. Dadurch können mögliche Überschneidungen der Angebotsstruktur hinsichtlich Betriebstypen und Betriebsgrößenstruktur zu umliegenden Stadtbereichs- und Stadtteilzentren weitgehend vermieden werden. Unverträgliche Auswirkungen auf kleinere Geschäfte und die Diversität des Ladenbesatzes mit in der Folge städtebaulichen Missständen für das Quartier sind mit Blick auf die gutachterlichen Ergebnisse nicht zu erwarten. Die mit dem Vorhaben verbundene langfristige qualitative Sicherung der Nahversorgungssituation trägt vielmehr zu einer Stärkung der Infrastruktur und damit Stärkung - auch im sozialen Sinne - des Stadtquartieres bei. Die Behauptung einer unsozialen Planung ist subjektiv und im Vortrag unbegründet.

Die Auswirkungen geplanter Gastronomienutzungen auf bestehende Gastronomieeinrichtungen

sind nicht Prüfgegenstand im Zusammenhang mit Bauleitplanverfahren. Mit Blick auf die Vielfalt und Dichte des gastronomischen Angebotes im Umfeld des Planvorhabens im Hansa- und insbesondere im Hafenviertel sind Beeinträchtigungen des Vorhabens auf den Gastronomiebesatz kaum erwartbar bzw. ziehen bei Aufgabe von Einzeleinrichtungen keinen Mangel im Gesamtangebot nach sich.

Negative psychologische Folgen für die Bewohner eines Quartiers aufgrund von sich verändernden Einzelhandels- und/oder Gastronomiestrukturen können grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden, sind aber rein spekulativ und als Prüf- und Bewertungskriterium für die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit eines Vorhabens nicht geeignet. Zur Belebung eines Stadtbereichszentrums sind Gastronomienutzungen darüber hinaus regelhaft in diese implementiert. Ein Rechtsanspruch auf den Schutz vor Neuansiedlungen besteht für Gastronomiebetriebe nicht.

Das Hafenviertel befindet sich seit dem Beginn der 1990iger Jahre in einem strukturellen Wandel von einem gewerblich- industriell genutzten Areal in ein gemischtes Stadtquartier. Die Zielsetzungen zur Entwicklung der Flächen gehen dabei u. a. zurück auf den Masterplan „Stadthäfen Münster“, der nach vielfältigen Beteiligungsprozessen der Öffentlichkeit zur handlungsleitenden Grundlage für die nachgeordneten Bauleitplanverfahren durch den Rat der Stadt Münster mehrheitlich beschlossen wurde. Als Standortpotential für das Vorhabengrundstück benennt der Masterplan die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen (weitergehend siehe dazu auch Pkt. b.7. der Abwägung). Entgegen dem Vortrag der Einwender ist die Entwicklung des Planstandortes somit nicht aus dem Modernisierungswahn der Verwaltung und der Investoren begründet, vielmehr ist das Vorhaben Ergebnis eines übergeordneten Planungsprozesses zur Steuerung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung bei der Umstrukturierung der Münsteraner Stadthäfen.

Der Prozess der Umstrukturierung wird über Instrumente zur Sicherung der sozialen Belange begleitet. So hat zum Schutz der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung im „Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel“ und zur sozial verträglichen und behutsamen Steuerung baulich bedingter Aufwertungsprozesse der Haupt- und Finanzausschuss die im Mai 2020 aufgestellte Soziale Erhaltungssatzung für den Bereich zwischen der Wolbecker Straße, dem Dortmund-Ems-Kanal, der Schillerstraße, dem Hansaring, dem Hafenweg und der Bahnanlage in seiner Sitzung am 19.05.2021 als Satzung beschlossen. Mit der Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 19 vom 04.06.2021 ist die Satzung in Kraft getreten und ist unbefristet gültig. Im Rahmen eines Controllings erfolgt nach fünf Jahren eine Überprüfung und Dokumentation zur Wirksamkeit der Satzung. Änderungen oder Nutzungsänderungen baulicher Anlagen oder der Rückbau von Gebäuden im Satzungsgebiet unterliegen aus besonderen städtebaulichen Gründen nach § 172 BauGB somit grundsätzlich der Genehmigungspflicht. Die bereits über den Masterplan „Stadthäfen Münster“ aufgezeigten Entwicklungsbereiche am KreativKai und im Bereich Stadthafen Nord sind nicht Bestandteil der Sozialen Erhaltungssatzung. Das Vorhabengrundstück selbst liegt als ehemalige Gewerbeflächen außerhalb des Satzungsbereiches. Auswirkungen der Erhaltungssatzung auf das Planvorhaben sind nicht gegeben. Der pauschale Vorwurf der Verdrängung der Bestandsstrukturen mit einer Förderung der Gentrifizierung durch das Vorhaben wird als unbegründet zurückgewiesen.

In Anlehnung an das Münsteraner Modell der sozialgerechten Bodennutzung (SoBoMünster) entsprechen 1/3 der Wohnungen im Vorhaben den Wohnraumförderungsbestimmungen für öf-

fentlich geförderte Wohnungen. Öffentlich geförderte Wohnungen selbst sind im Vorhaben nicht vorhanden. Dies resultiert aus dem Umstand, dass die Rahmenvereinbarungen und Planungen zum Vorhaben als sogenannter „Altfall“ noch vor den Beschlüssen der SoBoMünster getroffen wurden. Eine nachträgliche Anwendung der SoBoMünster auf das Vorhaben oder eine reale Förderung der förderfähigen Einheiten ist aufgrund des bereits erfolgten Baubeginns nach den Wohnraumförderungsbestimmungen (WFB 2021) ausgeschlossen. Der Vorwurf der fehlenden sozialen Verantwortung der Vorhabenträgerin ist in diesem Zusammenhang unbegründet und wird zurückgewiesen.

Die Höhe des Mietpreises von Wohnungen und die Einführung eines Mietpreisdeckels für das Hafenviertel betreffen keine Regelungsinhalte von Bauleitplanverfahren und sind somit nicht Gegenstand der Abwägung, eine Beschlussfassung erübrigt sich.

Die Anregungen und Bedenken werden insgesamt zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Die Bedenken werden zurückgewiesen.
Den Anregungen wird nicht gefolgt.

b.5. Fehlende Einbindung des Vorhabens in das Quartier - Verhinderung einer positiven Quartiersentwicklung

Lt. Einwender passt das Planvorhaben als Einkaufzentrum, das zu großen Teilen durch PKWs erreicht werden soll, nicht ins Viertel und ist als Bauvorhaben für ein lebendiges Innenstadtquartier nicht geeignet. Anstelle des urbanen Hafenviertels schlagen die Einwender unter Verweis auf die Steinfurter-, Warendorfer- oder Weseler Straße bzw. des Schifffahrter Dammes als Standort für das Vorhaben Lagen an zentralen Ein- und Ausfallstraßen mit bestehenden Unterversorgungen, Stadtrandlagen und/oder Lagen in Gewerbe- und Industriegebieten vor.

In der Missachtung der Bedürfnisse des Viertels ist das Vorhaben lt. Einwender nicht nur ein Beispiel für schlechten Städtebau mit einer Ghettoisierung für das geplante Wohnquartier, sondern verhindert das Konzept eine lebendige und identitätsschaffende Entwicklung von Hansa-, Hafen- und Herz-Jesu-Viertel. Die Chance in der Aufgabe des Konzeptes und einer zukunftsweisenden und nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung des Hafenbereichs als eine der attraktivsten Stadtentwicklungsbereiche der Stadt Münster sollte lt. Einwender nicht vergeben werden.

Stellungnahme der Verwaltung: Der Vortrag der Einwender, wonach die geplanten Einzelhandelseinrichtungen im Vorhaben nicht ins Viertel passen, ist nicht zutreffend (zum Vortrag des Vorhabens als Einkaufszentrum siehe Pkt. b.8 der Abwägung). So sehen bereits die Entwicklungsziele des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für das Stadtbereichszentrum Hansaring/Osmo eine städtebauliche Aufwertung des Standortes und Stärkung der Versorgungsfunktion für das wachsende Stadtquartier vor um die erforderliche Angebotsvielfalt zur Sicherung der Versorgungssituation gewährleisten zu können. Mit den geplanten Einzelhandelseinrichtungen im Vorhaben wird das Stadtbereichszentrum entsprechend dieser Zielsetzungen komplementiert und eine langfristige Sicherung der quantitativen und qualitativen Versorgungssituation im Quartier erwirkt. Negative städtebauliche Auswirkungen auf schützenswerte zentrale Versorgungsbereiche sind mit Umsetzung des Vorhabens nicht zu erwarten, auch aus verkehrlicher Sicht wird sich lt. Gutachter keine Verschlechterung gegenüber der heutigen Verkehrssituation einstellen. Vor dem Hintergrund der gutachterlichen Ergebnisse ist die Verträglichkeit des Vorhabens do-

kumentiert (siehe Pkt. c.3 der Abwägung) und werden die im Masterplan „Stadthäfen Münster“ für den Standort formulierten Nutzungsziele und städtebaulichen Zielsetzungen bestätigt. Die lt. Einwender fehlende Eignung des Vorhabens wird als unbegründet zurückgewiesen.

Eine Verlagerung des Vorhabens an zentrale Ein- und Ausfallstraßen mit bestehenden Unterversorgungen, an Stadtrandlagen und/oder Lagen in Gewerbe- und Industriegebieten, wie von den Einwendern vorgeschlagen, steht den tatsächlichen Versorgungsbedarfen im Quartier entgegen. Weitergehend ist nach den landesplanerischen Maßgaben die Ausweisung großflächigen Einzelhandels ausschließlich in zentralen Versorgungsbereichen zulässig, an nicht integrierten Standorten wie Stadtrandlagen und/oder Lagen in Gewerbe- und Industriegebieten ist die Errichtung großflächigen Einzelhandels zum Schutz der zentralen Versorgungsbereiche ausgeschlossen.

Der Bereich der Münsteraner Stadthäfen - insbesondere im Übergang der südöstlichen Innenstadt zum Stadthafen I - wandelt sich seit Beginn der 1990iger Jahre von einem industriellen/gewerblichen Hafenquartier in ein gemischtes Stadtquartier. Im Kontext des Wandels wurde das Vorhabengrundstück entsprechend den formulierten städtischen Zielsetzungen von einer gewerblich/industriell genutzten Fläche zu einem Stadtbereichszentrum entwickelt und im Sinne des städtebaulichen Zonierungsgebotes zu den bestehenden Wohnnutzungen damit aufgewertet.

Die städtebaulich architektonische Ausgestaltung des Vorhabens selbst, insbesondere in Bezug auf die Gebäudekubaturen, ist aus dem städtebaulichen Kontext der umgebenden Siedlungs- und Bebauungsstrukturen mit Aufnahme der angrenzenden Gebäudekubaturen und Geschossigkeiten abgeleitet. Städtebauliche Dominanten sind das siebengeschossige Wohn- und Bürogebäude im Eckbereich zum Hansaring und der ‚Uhrenturm‘ an der südöstlichen Seite des Bauteils B1 im rückwärtigen Grundstücksinnenbereich. Die Gebäudeelemente sind aus dem städtebaulichen Kontext entwickelt und betonen mit einer baulichen Höhe von jeweils knapp 25,00 m wichtige Wege- und Sichtachsen im Eingangsbereich des Planvorhabens vom Hansaring sowie in der Öffnung des Geländes zum Hafenweg. Über den ergänzenden Pocket-Park wird ein zusätzliches grünräumliches Nutzungsangebot geschaffen. In der städtebaulich architektonischen Ausprägung wird der neuen baulich-strukturellen und funktionalen Vernetzung des Quartiers über das Vorhabengrundstück in Richtung Stadthafen entsprochen. Mit der geplanten Höhenausbildung werden die Kubaturen der angrenzenden Bestandsbebauung mit vier Vollgeschossen zuzüglich ausgebautem Dach aufgenommen und lediglich durch die beiden o.a. Eckgebäude zur städtebaulichen Akzentuierung überschritten. Das Gestaltungskonzept des Planvorhabens wurde durch den Gestaltungsbeirat der Stadt Münster abwägend geprüft. Im Zuge der Bewertung wurde sogar eine weitere Erhöhung des Turms statt einer Verringerung der Gebäudehöhen diskutiert. Abschließend wurde durch den Fachausschuss die städtebaulich architektonische Ausgestaltung des Gebäudes im Kontext der bestehenden Stadtstrukturen als für den Standort richtig und angemessen bestätigt. Insgesamt ist festzuhalten, dass mit Umsetzung des Vorhabens durch die städtebaulichen Harmonisierungs- und langfristigen Stabilisierungseffekte in der Versorgungsstruktur eine Aufwertung des Stadtbereichs innerhalb festgelegter Entwicklungsziele erwirkt wird. Der Vorwurf der Einwender eines schlechten Städtebaus mit einer einhergehenden Ghettoisierung wird als nicht zutreffend und unbegründet zurückgewiesen.

In Bezug auf die von den Einwendern vorgetragene städtebauliche Bedeutung des Vorhaben-

grundstücks für die Entwicklung des Hansa-, Hafen- und Herz-Jesu-Viertels ist als Ergebnis der Umweltprüfung festzuhalten, dass das Plangebiet des VBP Nr. 609 keine allgemeine Bedeutung für die Wohnumfeldfunktion sowie für die wohnungsnahe Erholung hat (siehe Umweltbericht, Kapitel 8.4.6 der Begründung zum VBP Nr. 609). Neben den benannten Nutzungserfordernissen und der Notwendigkeit einer städtebaulich räumlichen Ordnung aus der Bebauung des Grundstücks (Aufnahme der straßenbegleitenden Gebäudestruktur entlang des Hansarings und Öffnung mit einem Park zum Hafenweg) steht die städtebauliche Entwicklung des Hafenbereiches einschließlich der angrenzenden Stadtviertel somit nicht in direktem oder gar alleinigen Bezug zum Vorhabengrundstück oder kann eine übergeordnete Entwicklung des Hafenareals über das Vorhabengrundstück erwirkt werden. Allein über den Masterplan „Stadthäfen Münster“ wurden insgesamt 12 Gebietskategorien und Bereiche identifiziert, die als Impulsgeber und Ordnungsstruktur der Stadtentwicklung den Wandel im Bereich der Münsteraner Stadthäfen mit Wirkungseffekten auch für das angrenzende Hansa- und Herz-Jesu-Viertel ermöglichen sollen. Das Vorhabengrundstück als Bereich 12 „Südlich Hansaring, mit dem Standortpotential für großflächigen Einzelhandel (max. 4.900 m² Verkaufsfläche) mit ergänzender Wohn- und Dienstleistungsnutzung“ ist dabei lediglich ein Baustein der Stadtentwicklung, nachfolgend planungsrechtlich gesichert über den früheren VBP Nr. 535 und nun über das vorliegende Planverfahren des VBP Nr. 609.

Die von den Einwendern vorgetragene Chance für die Entwicklung des Hafenbereiches aus einer alternativen Nutzung und Bebauung des Vorhabengrundstücks ist rein subjektiv unter Außerachtlassung der Zielsetzungen und Beschlüsse zum Masterplan (weitergehend siehe dazu auch Pkt. b.7. der Abwägung). Mit Blick auf das bereits in weiten Teilen fertiggestellte Vorhaben wird mit der Forderung nach einer Aufgabe des Konzeptes vielmehr ein unzumutbarer wirtschaftlicher und städtebaulicher Missstand mit erheblichen negativen Trading-down Effekten aus einer innerstädtischen Bauruine für das gesamte Viertel dauerhaft festgeschrieben.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

b.6. Auswirkungen auf das Stadtbild

Die Einwender kritisieren die negativen Auswirkungen des E-Centers auf das Stadtbild im Quartier. So wird lt. Einwender durch den Niedergang der kleinteiligen Ladenstrukturen als Auswirkung des E-Centers und durch den vielen Verkehr und die vielen Menschen, die wegen des E-Centers aus anderen Stadtteilen kommen werden, das Stadtbild und die Kulturscene nachhaltig gestört und zerstört.

Die negativen Effekte sind nach Auffassung der Einwender bereits durch den Abriss vieler Gebäude aus der Baureifmachung der Grundstücke für das Bauprojekt mit einem Verlust kleinteiliger Nutzungsstrukturen und damit einem Verlust der Identität des Hafenviertels eingetreten. Um weitergehende negative Einwirkungen auf das Hafenviertel und den Hansaring auszuschließen, fordern die Einwender,

- *den Bau des E-Centers so schnell wie möglich zu stoppen.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Auswirkungen des Vorhabens auf bestehende schützenswerte zentrale Versorgungsbereiche, Stadtbereichszentren und Nahversorgungsbereiche im Einwirkungsbereich des Vorhabens sowie auf die Verkehrssituation im verkehrlichen Umfeld des

Vorhabens war Gegenstand umfangreicher gutachterlicher Untersuchungen. Im Ergebnis der städtebaulichen Wirkungsanalyse zum VBP Nr. 609 ist festzuhalten, dass negative städtebauliche und/oder versorgungsstrukturelle Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche und Nahversorgungslagen nicht zu erwarten sind (siehe Kapitel 7, Seite 52 der Städtebaulichen Wirkungsanalyse für Einzelhandelsansiedlungen am Standort Hansaring / OSMO, Junker+Kruse, Dezember 2020 sowie Pkte. c.2 und c.3 der Abwägung). Abseits der gutachterlichen Ergebnisse können Auswirkungen auf den Ladenbesatz außerhalb schützenswerter Versorgungsbereiche nicht ausgeschlossen werden, führen jedoch nicht zu negativen städtebaulichen Auswirkungen im Sinne der Prüf- und Bewertungskriterien städtebaulicher Wirkungsanalysen.

Die Verkehrsuntersuchung zum VBP Nr. 609 kommt zu dem Ergebnis, dass mit Umsetzung des Vorhabens und der gutachterlichen Maßnahmenvorschläge zur äußeren Erschließung aus verkehrlicher Sicht sich keine Verschlechterung gegenüber der heutigen verkehrlichen Situation einstellen wird (siehe Kapitel 6, Seite 48, vorletzter Absatz der Verkehrstechnischen Untersuchung zum VBP Nummer 609 in Münster, nts, 16.9.2020 sowie Pkte. e.1 – e.8 der Abwägung).

Beeinträchtigungen im Straßennetz, insbesondere bei Staueinwirkungen zu Spitzenzeiten entlang des Hansarings oder im Bereich des defizitären Knotenpunktes Hansaring / Albersloher Weg / Bremer Straße / Hafenstraße sind bereits heute gegeben, jedoch sind diese Beeinträchtigungen nicht vorhabenbedingt, sondern treten bereits in der Analysesituation ohne Vorhaben auf. Das Vorhaben wird nur zu geringen Erhöhungen der Verkehrsbelastung auf dem Hansaring führen, denn limitierender Faktor für den Verkehr ist insbesondere die begrenzte Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Hafenstraße/Hansaring/Albersloher Weg. Es wird daher zu Verkehrsverlagerungen kommen mit der Tendenz, dass alle in Betracht kommenden Alternativrouten etwa gleichmäßig ausgelastet sind. So liegt etwa die Verkehrsbelastung DTV für den Teilbereich des Hansarings zwischen Emdener Straße und Schillerstraße in der Prognose 2022 (ohne Vorhaben) bei 13.700 Fahrzeugen, in der Prognose 2022 (mit Vorhaben) bei 14.300 Fahrzeugen, in der Prognose 2024 (ohne Vorhaben bei 13.900 Fahrzeugen, in der Prognose 2024 (mit Vorhaben) bei 14.200 Fahrzeugen.

Negative Auswirkungen auf die bestehende Ladenstruktur und auf die Verkehrssituation als wichtige Wirkfaktoren in einem Quartier mit der Folge einer nachhaltigen Störung bis hin zu einer Zerstörung des Stadtbildes sind vor dem Hintergrund der gutachterlichen Ergebnisse nicht erkennbar und unbegründet. Beeinträchtigungen der Kulturszene durch das Vorhaben sind ebenfalls nicht zu erwarten. So ist eine niederschwellige Kulturszene mit z. B. dem Hawerkamp, KreativKai und den Gastronomieeinrichtungen am Hafenweg in den bestehenden Hafennutzungen bereits fest verankert. Die Nutzungen werden weder durch das Vorhaben noch durch übergeordnete Planungen in Frage gestellt. So ist z. B. die Kulturszene „Am Hawerkamp“ ebenfalls über den Masterplan in seiner Bestandsstruktur gesichert. Das Vorhaben als Stadtbereichszentrum fügt sich in die Nutzungsvielfalt ein, bestehende Strukturen werden durch die Entwicklungsziele nicht behindert. Zur städtebaulichen Einbindung des Vorhabens in das vorhandene Bebauungs- und Siedlungsgefüge als zusätzlicher Belang für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Stadtbild siehe Pkt. b.5 der Abwägung.

In Bezug auf die Baureifmachung des Vorhabengrundstücks im Zusammenhang mit den Bautätigkeiten zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 535 ist eine Störung des Stadtbildes aus dem Verlust kleinteiliger Nutzungsstrukturen ebenfalls nicht gegeben. Das Vorhaben-grundstück

war als ehemaliges Gewerbegrundstück im Übergang der Wohn- und Mischnutzungen entlang des Hansarings zu den Gewerbeflächen des Stadthafens I u. a. von großmaßstäblichen Gewerbehallen und einer Tankstelle überstanden. Auch der auf dem Grundstück vorhandene ehemalige Postzustellstützpunkt der Deutschen Post AG mit einer starken Verkehrsfrequenz aus den Lieferverkehren hatte keinerlei Bindung in die Siedlungs- und Nutzungsstruktur des Hansaviertels. Eine Bedeutung des Vorhabengrundstücks für das Stadtbild und Wohnumfeld bestand nicht (siehe Umweltbericht, Kapitel 8.4.6 der Begründung zum VBP Nr. 609). Die Identität des Hafenviertels selbst war bereits seit den 1990iger Jahren mit dem beginnenden Strukturwandel im Bereich der Münsteraner Stadthäfen im Umbruch von einem gewerblich- industriell genutzten Areal in ein gemischtes Stadtquartier. Ein Erhalt der Gebäude auf dem Vorhabengrundstück stand diesen Zielsetzungen entgegen und war daher zu keinem Zeitpunkt Gegenstand der Planung. Mit Umsetzung des VBP Nr. 535 wurden die aufstehenden baulichen Anlagen und Gebäude auf dem Vorhabengrundstück vollständig rückgebaut. Kleinteilige und für das Hansa- oder Hafenviertel identitätsstiftende Nutzungen oder Gebäude waren wie erläutert nicht betroffen. Mit dem nun vorliegenden VBP Nr. 609 werden die Zielsetzungen des Masterplans „Stadthäfen Münster“ zur Neuordnung des Quartiers mit Fertigstellung des brachliegenden, teilfertiggestellten Bauvorhabens abgeschlossen.

Die Bedenken und Anregungen werden insgesamt zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Die Bedenken werden zurückgewiesen.
Der Anregung wird nicht gefolgt.

b.7. Allgemeine Nutzungsbedarfe im Quartier - Alternative Nutzungen für das Vorhabengrundstück

Lt. Einwender handelt es sich bei dem Vorhabengrundstück aufgrund seiner Größe und der zentralen Lage um die einzige und gut geeignete Freifläche, um eine nachhaltige Reduktion der Verkehrsbelastung im Hansaviertel zu erreichen. Dazu sind statt der geplanten Kfz-intensiven Gewerbenutzungen autoarme Nutzungen entsprechend den tatsächlichen Bedarfen auf dem Vorhabengrundstück zu realisieren. Anstelle eines Einkaufszentrums besteht im Quartier lt. Einwender ein Bedarf an Grün- und Aufenthaltsflächen für die wohnumfeldnahe Erholung (die Corona-Krise hat diese Bedarfe zusätzlich erhöht), an bezahlbaren Wohnraum mit Wohnungen für Studenten und Wohngruppen, an kleinräumigen Gewerbeflächen und kostenfreien Räumen für gemeinnützige Zwecke (Betreuung für Kinder und alte Menschen), an kleinteiligen Einzelhandel (Optiker, Buchladen, Schuh- und Textilgeschäft) sowie an Räumen für Kunst, Kultur und Begegnungsstätten, die allen offen stehen.

Die Einwender regen eine Überplanung des Vorhabengrundstücks als Fläche für Utopien, Kreatives und neues Denken an. Als alternative Nutzungen werden vorgeschlagen

- *eine Überplanung mit preiswerten (Sozial-)Wohnungen (ggf. mit zusätzlichem unterirdischem Parkraum), autoreduzierten Wohnungen und Fahrradparkplätzen, teilweise in der Forderung einer Ergänzung um Flächen für den stationären marktähnlichen Einzelhandel oder pendlerfreundlich gelegene Bürogebäude*
- *ein Stadt- und Bürgerpark (ggf. in Kombination mit einer Tiefgarage) mit naturnahen und schattenspendenden Pflanzen, Wasserflächen, Sport- und naturnahen Spielflächen (Bsp.*

Westfalenpark Dortmund)

- *Flächen für Urban Gardening oder Grünflächen für die lokale Produktion in gemeinschaftlicher Bewirtschaftung im Sinne der „Essbaren Stadt“*
- *Ausgleichsflächen für die Kanalerweiterung und für den Ausbau der B51*

Stellungnahme der Verwaltung: Um dem Quartierswandel im Bereich der Münsteraner Stadthäfen aktiv zu begegnen wurden die großräumigen Entwicklungsziele für den Bereich der südöstlichen Innenstadt in einem übergeordneten Planungsprozess unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet und als integriertes Handlungskonzept Masterplan „Stadthäfen Münster“ beschlossen. Der Masterplan sieht für den Vorhabenstandort unter der Gebietskategorie 12 als Standortpotential die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche von 4.900 m² mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen vor. Die Zielsetzungen für den Standort gehen zurück auf das „Einzelhandelskonzept - Leitlinien der räumlichen Entwicklung, 2004“, das als vorgeschaltetes, gesamtstädtisches Plan- bzw. Entwicklungskonzept i. S. des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB die Voraussetzung für die Darstellung des Bereiches im Masterplan Stadthäfen lieferte. In der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster ist der Bereich Hansaring/Osmo mit der Kennzeichnung „Planungsziel: Stadtbereichszentrum“ hervorgehoben und in Abstimmung auf die Vorgaben der Landesplanung mit der kompletten Neuentwicklung als eines in die Siedlungsstrukturen der östlichen Münsteraner Innenstadt integrierten Versorgungsbereichs mittelzentraler Stufe belegt. Über das Bürgerbeteiligungsverfahren „Hafenforum“ erfolgte eine weitere Bewertung und Konkretisierung der übergeordneten Zielsetzungen in dem die Entwicklung des Vorhabenbereichs zu einem Einzelhandelsstandort mit ergänzenden Infrastruktureinrichtungen und Wohnungen als alleiniges Entwicklungsziel bestätigt wurde, jedoch mit einer größeren Nutzungsmischung und Reduzierung der Verkaufsflächenanteile für den Handel entsprechend den politischen Beschlüssen. Die im Masterplan formulierten Entwicklungsziele für den Vorhabenstandort und das östlich angrenzende geplante Wohnquartier „Neuhafen“ wurden über politische Beschlüsse den vorbereitenden und verbindlichen Planverfahren bzw. den weitergehenden Wettbewerbs-/ Gutachterverfahren im südöstlichen räumlichen Anschluss entlang des Stadthafens I zugrunde gelegt.

Im Baulandprogramm 2020 ist unter der Nummer 431-01 der Bereich „Nördlicher Stadthafen I“ als Standort für insgesamt 400 Wohneinheiten vorgesehen. Diese sollen in einem sozial ausgewogenen Wohnungsmix im Wesentlichen über das geplante neue Wohnquartier „Neuhafen“ im direkten räumlichen Anschluss an das Vorhabengrundstück nach Osten entstehen. Für den Vorhabenstandort ist mit den geplanten rd. 34 Wohnungen ein für den Standort angemessener Wohnungsanteil entsprechend dem Entwicklungsziel eines gemischt genutzten Stadtbereichszentrums erfasst. Mit der Anzahl und Ausstattung der Wohnungen im Planvorhaben wird den aktuellen Beschlusslagen zur Wohnraumentwicklung in Münster entsprochen und trägt auch das Planvorhaben zur Wohnraumgewinnung in Münster bei.

Über die mit dem Vorhaben verbundene zusätzliche Errichtung einer Quartiersgarage mit 220 öffentlichen Stellplätzen werden bestehende Parkraumdefizite im Quartier ausgeglichen. Das Erfordernis zur Errichtung eines Quartierparkhauses war unabhängig von dem Planvorhaben bereits im Zuge der 1. Änderung des bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 401 aus dem Jahr 1999 erkannt und als ein Planungsziel formuliert, ein Standort konnte jedoch innerhalb der damals bestehenden Besatzstrukturen, Liegenschaften und Eigentumsverhältnisse nicht

generiert werden. Mit der Fortschreibung des Planungsprozesses des VBP Nr. 535 über den vorliegenden VBP Nr. 609 kann auch diesem Planungsziel entsprochen und ein zusätzliches Stellplatzangebot mit einer Entlastung der angrenzenden Quartiersbereiche von Parkplatzsuchverkehren geschaffen werden. Mit insgesamt 477 Fahrradabstellplätzen (davon rd. 30 Stellplätze für Lastenräder bzw. Fahrräder mit Anhänger und teilweise als Ersatz für wegfallende Pkw-Stellplätze) gegenüber 375 Abstellplätzen im früheren Planvorhaben zum VBP Nr. 535 und trägt das Vorhaben verstärkt zu einer Verbesserung der Radinfrastruktur mit positiven Wirkungseffekten auch auf den Umweltverbund bei (siehe Kapitel 6.2.6 der Begründung).

Zusätzliche Bedarfe für kulturelle Einrichtungen im Vorhaben sind mit Blick auf die bestehenden Angebote (Wolfgang-Borchert-Theater am Mittelhafen), insbesondere auch im Bereich der niederschwelligen Kulturszene (Hawerkamp, KreativKai), bestehen nicht (siehe dazu auch Pkt. b.6 der Abwägung).

Insgesamt ist festzuhalten, dass das Nutzungsprofil des Vorhabengrundstücks Ergebnis eines übergeordneten Planungs-, Abstimmungs- und Beratungsprozesses unter Berücksichtigung vielfältiger städtebaulicher, verkehrlicher, sozialer und infrastruktureller Belange ist. Abseits einer hochbaulichen Überplanung ist in Bezug auf die vorgetragenen Anregungen zur Nutzung des Grundstücks als Parkanlage, Fläche für eine Bewirtschaftung im Sinne des „Urban Gardening“ / der „Essbaren Stadt“ bis hin zur Ausweisung als naturschutzrechtliche Kompensationsfläche anzumerken, dass eine grünräumliche Nutzung des Vorhabengrundstücks aufgrund der stadträumlichen Bedeutung, der Größe, der Lage und der fehlenden grünräumlichen Vernetzung der Fläche im Kontext der bestehenden innerstädtischen Siedlungs- und Baustrukturen zu keinem Zeitpunkt Gegenstand städtebaulicher oder grünräumlicher Überlegungen war und - unabhängig von etwaigen coronabedingten veränderten Bedarfen - ist. Zur Forderung nach bezahlbarem (öffentlich gefördertem) Wohnraum sowie zu Räumen für gemeinnützige Zwecke als soziale Infrastruktureinrichtungen im Vorhaben siehe Pkte. b.4 und b.8 der Abwägung.

Fazit: Die vorgetragenen Plan- und Nutzungsalternativen entsprechen nicht den stadtplanerischen und nutzungsspezifischen Zielsetzungen und den vorliegenden politischen Beschlusslagen für den Standort. Anderweitige alternative Nutzungen sind vom Grundsatz her innerhalb von Stadtentwicklung immer vorstellbar, in diesem Falle wurde nach Prüfung das Nutzungsprofil eines gemischten Stadtbereichscenters als für den Standort besseres und alleiniges Entwicklungsziel formuliert und über den Beschluss des Rates der Stadt Münster als Grundlage für die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung bestätigt. Weitergehend lassen die Einwender mit ihren Forderungen völlig außer Acht, dass es sich bei dem Vorhabengrundstück nicht um eine unbebaute Freifläche, sondern um ein auf Grundlage von Beschlüssen und Genehmigungen in weiten Teilen bereits überbautes Grundstück handelt, mit einem deutlich anderen Kontext und einer gesteigerten Verantwortung in der Bewertung der Rechtmäßigkeit und Verhältnismäßigkeit alternativer Planspiele (siehe dazu auch Pkte. b.5 und b.8 der Abwägung).

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

b.8. Kritik am Nutzungskonzept - Alternative Gebäudenutzungen/Nutzungsverteilung

Lt. Einwender handelt es sich bei dem Vorhaben um ein Einkaufszentrum. Dies wird u.a. daran festgemacht, dass in Bezug auf die Einzelhandelsflächen der Anteil der Wohnnutzungen im Vorhaben mit 34 WE viel zu gering sei. Weitergehend wird kritisiert, dass es keine geförderten

Wohnungen im Vorhaben gibt. Zur Deckung dringend benötigten Wohnraums und Flächen für soziale Einrichtungen schlagen die Einwender vor,

- *die jetzt schon bestehende Ruine (Anm.: den bereits fertiggestellten Vorhabenteil) sowie sämtliche oberen Geschosse im Vorhaben zu Wohnzwecken zu nutzen bzw. die bereits realisierten Vorhabenteile fertigzustellen und der vorgesehenen Nutzung zuzuführen und lediglich die noch nicht realisierten Bereiche der Einzelhandelsnutzungen mit bezahlbaren autoreduzierten Wohnnutzungen neu zu überplanen.*

  Um den Wohnanteil darüber hinaus zu erhöhen, schlagen die Einwender weitergehend vor, die südlichen Gebäudeteile im Teilbereich C um zwei bis drei Wohngeschosse zu erhöhen bzw. weitere Wohngebäude in Holzbauweise auf der oberirdischen Parkplatzfläche anzuordnen.

- *statt den geplanten zwei Großtagespflegestellen in zwei größeren Wohnungen eine Kindertagesstätte sowie weitere soziale Einrichtungen in Gebäudeteilen im Erdgeschoss vorzusehen. Als Beispiel für ein mögliches Raumangebot wird auf das Paul-Gerhard-Haus bzw. das Anna-Krückmann-Haus verwiesen.*

Stellungnahme der Verwaltung: Bei dem Vorhaben handelt es sich um einen gemischt genutzten urbanen Quartiersmittelpunkt im Sinne eines Stadtbereichszentrums. Mit max. 4.450 m² Verkaufsfläche stellen die Einzelhandelsnutzungen einen wesentlichen Nutzungsbaustein im Vorhaben dar, dessen Erfordernis für den Standort bereits über den Masterplan „Stadthäfen Münster“ von Mai 2012 und das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster in der Aufstellung im Jahr 2004 und dessen Fortschreibung in den Jahren 2009 und 2018 herausgestellt wurde (siehe Begründung zum VBP Nr. 609, Kapitel 1.3). Mit weiteren 7.750 m² Nutzflächen für Dienstleistungsbetriebe (rund 3.700 m²), Gastronomie (rund 950 m²) und Wohnnutzungen inkl. den Kindergroßtagespflegestellen (rund 3.100 m²) wird ein zusätzliches vielfältiges Angebot geschaffen, das weit über die Nutzungsstruktur eines Einkaufszentrums hinausgeht.

Der Anteil der Wohnungen im Vorhaben resultiert zum einen aus den erzielbaren Bruttogrundflächen aus der Gebäudekubatur in der Einbindung in das bestehende städtebauliche Umfeld und zum anderen aus der Verträglichkeit zur Anordnung von Wohnungen im Kontext einwirkender Lärmimmissionen. So ist unter Aufnahme der Gebäudehöhen und Geschossigkeiten des angrenzenden Siedlungsbestandes das Gebäudevolumen weitestgehend vorgegeben. Lediglich mit der 7-geschossigen Turmbebauung im Kreuzungsbereich zum Hansaring wird eine vertretbare städtebauliche Dominante mit Erhöhung der Bruttogeschossflächen u.a. für Wohnnutzungen erwirkt. Weitergehend sind Wohnnutzungen nur in Geschosslagen möglich, in denen über geeignete Immissionsschutzmaßnahmen den Schutzanforderungen für Wohnnutzungen entsprochen werden kann.

Den Anregungen nach einer vermehrten Ausweisung von Wohnungen im Vorhaben durch Ausweisung von Wohnnutzungen auch in den Erdgeschosslagen der geplanten Einzelhandelsnutzungen, in sämtlichen oberen Geschossen sowie unter Aufstockung von Gebäudeteilen bzw. durch Errichtung von Gebäudeteilen auf dem oberirdischen Parkdeck kann und soll aus unterschiedlichsten Gründen nicht entsprochen werden. So stellen Veränderungen in der Nutzungs- und damit Gebäudestruktur einen tiefgreifenden Eingriff in die Statik und Baukonstruktion des Gebäudes dar, der letztlich einen unter der Frage der Verhältnismäßigkeit unangemessenen

weitestgehenden Rückbau des bereits zu 2/3 Dritteln fertiggestellten Rohbaus bedeuten würde. Dem Umstand zusätzlicher relevanter Auflasten auf ein abgestimmtes statisches System kann dabei auch nicht durch Leichtbauweisen entgegengewirkt werden.

Die Einzelhandelsnutzungen in den Erdgeschossbereichen des Vorhabens sind ausdrücklich gewollt und stehen für eine Wohnnutzung sowie für weitere soziale Einrichtungen nicht zur Verfügung. Weitergehend sind Wohnnutzungen in den Erdgeschosslagen als auch in Teilen der Obergeschosse aufgrund der vorherrschenden Lärmimmissionen unter Wahrung der Schutzansprüche nicht realisierbar. Aufstockungen um zwei bis drei zusätzliche Wohngeschosse führen neben den benannten statischen Problemen zu städtebaulichen Unverträglichkeiten in der Überformung des Maßstabs des bestehenden Siedlungsbildes und sind daher auch aus stadtgestalterischen Gründen abzulehnen. Zu der Forderung nach öffentlich geförderten Wohnungen im Vorhaben siehe Pkt. b.4 der Abwägung.

Die Angebote an sozialen Infrastruktureinrichtungen im Vorhaben – hier: zwei Kindergroßtagespflegestellen – dokumentieren die Bedarfe im Quartier unter Berücksichtigung der Realisierbarkeit der beizubringenden Nutzungsvorgaben. So sind für die Errichtung einer Kindertagesstätte größere Außenspielflächen zwingend erforderlich, die in den bestehenden Kontexten auf dem Grundstück nicht beigebracht werden können. Mit der Ausweisung der Kindergroßtagespflegestellen liegt ein adäquates Ersatzangebot für die Kinderbetreuung vor. Neben einem Mietangebot für die Kindergroßtagespflegestellen verpflichtet sich die Vorhabenträgerin über den Durchführungsvertrag auch ein Mietangebot für ein Stadtteilbüro im Vorhaben vorzuhalten. Eine konkrete Vereinbarung über die Belegung konnte aufgrund fehlender Nachfragen noch nicht vorgenommen werden. Über die Vereinbarungen im Durchführungsvertrag hinaus ist im Vorhaben die Errichtung von betreutem Wohnen einschließlich eines Pflegedienstbüros vorgesehen. Die Flächen für das betreute Wohnen umfassen rd. 460 m² mit insgesamt 6 WE. Die Ausweisung weiterer sozialer Einrichtungen im Vorhaben war nicht ausgeschlossen, konnte - mit Ausnahme der benannten Angebote - aufgrund der fehlenden Bedarfe jedoch nicht weiter konkretisiert werden und ist daher nicht Gegenstand der Planung. Der allgemeine Verweis auf das Raumangebot des Paul-Gerhard-Hauses bzw. des Anna-Krückmann-Hauses wird aufgrund des fehlenden konkreten Bezugs zum vorliegenden Planvorhaben lediglich zur Kenntnis genommen.

Die Bedenken und Anregungen werden insgesamt als unbegründet und nicht umsetzbar zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

b.9. Bestätigung des Nutzungskonzeptes

Die Einwender sprechen sich für einen Nutzungsmix im Vorhaben aus, da eine alleinige Wohnnutzung eine Monokultur bei ebenfalls gleichzeitigen Verkehrszuwächsen befördern würde. In Bezug auf die geplanten Einzelhandelseinrichtungen im Vorhaben soll lt. Einwender eine etwaige Überversorgung allein marktwirtschaftlich durch die Nachfragen am Markt reguliert werden.

Stellungnahme der Verwaltung: Mit den Anregungen werden die Vorhabennutzungen und der Nutzungsmix im Vorhaben bestätigt. Der Vortrag des Einwenders nach einer marktwirtschaftlichen Regulierung in Bezug auf die geplanten Einzelhandelseinrichtungen entspricht den Maßgaben der Wirkungsanalyse von Einzelhandelsgutachten, wonach allein der Ausschluss negati-

ver städtebaulicher Folgewirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche oder auf die wohnortnahe Versorgungssituation und nicht eine bloße Veränderung der Wettbewerbssituation bei der Überprüfung der städtebaulichen Verträglichkeit von Einzelhandelseinrichtungen beachtlich ist. Mit den Ergebnissen der vorliegenden Wirkungsanalyse wird den Maßgaben im Vortrag des Einwenders uneingeschränkt entsprochen. Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

Beschlussvorschlag: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

b.10. Kritik am Architektur- und Freiraumkonzept des Vorhabens

Die Einwender kritisieren die geplante Ausgestaltung der Gebäude im Vorhaben sowie die Nutzung und Ausgestaltung der Grundstücksfreiflächen. Weitergehend werden Vorschläge für nachhaltige Bauweisen und für eine nachhaltige Energieversorgung sowie Vorschläge zur Erhöhung der Begrünungsanteile im Vorhaben getroffen. Lt. Einwender

- *sind zur städtebaulichen Harmonisierung und zur Vermeidung von Verschattungen in den Erdgeschossbereichen die Gebäudehöhen im Vorhaben auf die Höhen der angrenzenden Bestandsgebäude zu reduzieren. Weitergehend wird die sukzessiv abnehmende Deckenhöhe im Gebäudekomplex des Lebensmitteleinzelhandels als für eine Halle beängstigend kritisiert.*
- *kann die Tiefgarage als potenzieller Angstraum von Frauen nur eingeschränkt genutzt werden.*
- *sind im Parkraumkonzept des Vorhabens kurzparkende Lieferfahrzeuge mit ggf. extra Parkplätzen für die stark zunehmenden Lieferdienste zu berücksichtigen.*
- *widerspricht die ebenerdige Parkplatzfläche im Vorhaben dem Erfordernis eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden und steht der Erholungsqualität entlang des Kanals entgegen. Gemäß der Leitlinie „Erhaltet und schafft biodiversen Lebensraum“ wird angeregt, die Parkplatzfläche als Ort für Veranstaltungen oder für kostenloses Anwohnerparken zu öffnen.*
- *sind der Pocket-Park und die Dachbegrünung lediglich „Greenwashing“, da sie für eine positive Wirkung im Sinne von Klimaschutz und Regenrückhaltung deutlich zu klein sind.*
- *sollten für das Vorhaben ökologische Baustoffe sowie nachhaltige Bauweisen z.B. in Holz-Hybrid-Bauweise oder nach dem Prinzip der Kreislaufwirtschaft (cradle to cradle) stärker Berücksichtigung finden. Weitergehend werden eine Fassadenbegrünung und eine passive Solarenergienutzung mit Photovoltaikanlagen angeregt.*
- *sollte über textliche Festsetzungen für die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes zulässigen Solaranlagen eine zwingende Mindestleistung zur Sicherung der Energiebedarfe sowie für die Tiefgaragenstellplätze ein nach Nutzergruppen differenzierter verpflichtender Anteil an Ladesäulen für die E-Mobilität vorgegeben werden. Weitergehend sollte zum Schutz gegenüber Überflutung für die Tiefgarage der Einbau automatischer Fluttore festgesetzt werden.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die städtebaulich architektonische Ausgestaltung des Vorhabens mit Aufnahme der angrenzenden Gebäudekubaturen und Geschossigkeiten in Kombination

mit Elementen zur städtebaulichen und grünräumlichen Akzentuierung (Gebäudekopf zum Hansaring, Uhrenturm, Pocket-Park) ist aus dem städtebaulichen Kontext der umgebenden Siedlungs- und Bebauungsstrukturen abgeleitet. Eine Reduzierung der Gebäudehöhen im Vorhaben auf die Höhen der angrenzenden Bestandsgebäude mit Wegfall der städtebaulichen Dominanten ist stadtgestalterisch nicht gewollt und wird abgelehnt (siehe dazu Pkte. b.5 und b.8 der Abwägung). Verschattungsprobleme für die Erdgeschossnutzungen aus den überhöhten Gebäudeteilen sind nicht erkennbar, die Abstufung der Gebäudehöhen zwischen den Bauteilen B1, B3 und B4 dokumentiert die Funktionserfordernisse in den jeweiligen separaten Gebäudeteilen und keine Abstufungen innerhalb einer durchlaufenden Halle. Die Ausgestaltung der Tiefgarage erfolgt entsprechend den Erfordernissen nach einem hellen, großzügigen Parkraumangebot, über die starke Frequenz der Garage allein durch die Kunden des Centers ist eine Wirkung als Angstraum nicht zu erwarten. Insgesamt werden die Bedenken der Einwender in Bezug auf die städtebaulich architektonische Ausgestaltung des Vorhabens als unbegründet abgelehnt.

Das Konzept zur Anlieferung der im Vorhaben geplanten Einzelhandelseinrichtungen und das Parkraumkonzept der Nutzungen ist abschließend. Eine zusätzliche Bereitstellung von Lieferparkplätzen ist nicht erforderlich und wird abgelehnt.

Ein Widerspruch des Vorhabens zur Bodenschutzklausel nach § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden ist entgegen der Aussage der Einwender nicht gegeben. Mit der Umnutzung einer innerstädtisch gelegenen und ehemals bereits vollständig bebauten Fläche wird mit dem Vorhaben den Vorgaben der Bodenschutzklausel in Bezug auf die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung uneingeschränkt entsprochen (siehe Umweltbericht, Kapitel 8.8.9 der Begründung zum VBP Nr. 609). Der Anregung nach Mehrfachbelegungen von Flächen zum Erhalt und zur Schaffung biodiversen Lebensraumes, hier: die Nutzung der Parkplatzfläche für Veranstaltungen oder für kostenloses Anwohnerparken, wird in diesem Zusammenhang als unbegründet und mit Blick auf die damit verbundenen Lärmimmissionen als unverträglich abgelehnt (siehe dazu auch Pkt. g.2 der Abwägung).

In Bezug auf die Grün- und Freiraumgestaltung ist festzuhalten, dass mit der nun vorliegenden Planung zum VBP Nr. 609 gegenüber dem Planvorhaben zum VBP Nr. 535 allein mit der Ausweisung des Pocket-Parks und zusätzlichen Baumpflanzungen auf dem ebenerdigen Kundenparkplatz 23 Baummehranpflanzungen auf dem Vorhabengrundstück vorgenommen werden (14 Baumanpflanzungen nach VBP 535 gegenüber jetzt 37 Baumanpflanzungen gemäß textlicher Festsetzung 1.5.1). Weitergehend sind als Bestandteil des Freiraumkonzeptes auf dem Vorhabengrundstück insgesamt rd. 750 m² als Grün- und Pflanzflächen u. a. auch am Pocket-Park und als Außenflächen für die Großtageskinderpflegestellen, Hochbeete, Pflanztröge und Flächen für Heckenpflanzungen gemäß den Vorgaben der textlichen Festsetzung 1.5.3 anzulegen und dauerhaft zu erhalten. Entgegen der Darstellung der Einwender sind der Pocket-Park und die Dachbegrünungen dabei ein wichtiger Beitrag für das Stadtklima, da Anpflanzmaßnahmen im dicht bebauten Siedlungsraum der Innenstädte nicht allein aufgrund ihrer Größe, sondern in der Summe der Einzelmaßnahmen maßgeblich zur Verbesserung des Klimas und Regenwassermanagements in den Städten beitragen. Darüber hinaus übernimmt der Pocket-Park als urbaner „Taschenpark“ noch wichtige Spiel- und Aufenthaltsfunktionen für den Standort (zur Dach- und Fassadenbegrünung und zur passiven Solarenergienutzung mit Photovoltaikanlagen siehe Pkte. d.3 und d.4 der Abwägung).

Entsprechend den Regelungen des § 4 des Durchführungsvertrags wird das Vorhaben (mit Ausnahme der Erdgeschosse mit überwiegender Verkaufsflächen-, Lager-, Gastronomie- und noch nicht definierter Dienstleistungsnutzung mit ihren besonderen energetischen Anforderungen) nach dem „Energiesparhaus Münster“ Standard als Standard zum Baubeginn des Vorhabens mit einer mind. 35 % Unterschreitung der Werte der Energieeinsparverordnung (EnEV 2009) gebaut. Alternative Bauweisen wie die angeregte Holz-Hybrid-Bauweise oder Bauweisen nach dem Prinzip der Kreislaufwirtschaft sind am vorliegenden Bauvorhaben vom Bauherrn nicht gewollt und mit Blick auf das in weiten Gebäudeteilen bereits fertiggestellte Bauvorhaben auch ausgeschlossen (siehe dazu auch Pkt. b.8 der Abwägung).

Im Vorhaben werden in Bezug auf die Stärkung der E-Mobilität für E-Pkw mindestens 25 Elektroladestationen zuzüglich 2 Schnellladestationen und für E-Bikes und Pedelecs mindestens 50 Lademöglichkeiten geschaffen. Darüber hinaus sind zur Stärkung alternativer Mobilitätslösungen im Sinne des Masterplans Mobilität 2035+ der Stadt Münster im Falle positiver Bedarfe in der Tiefgarage 2 öffentlich zugängliche Stellplätze für Car-Sharing bereitzuhalten. Die Regelungen werden als Vorgaben zum Mobilitätskonzept unter § 5 Bestandteil des Durchführungsvertrages. Mit den Regelungen wird den Anregungen der Einwender nach einem verpflichtenden Anteil an Ladesäulen für die E-Mobilität im Vorhaben teilweise entsprochen.

Die Festsetzung von Mindestleistungen für Solaranlagen oder die Vorgabe zum verpflichtenden Einbau von automatischen Fluttoren als Überflutungsschutz für die Tiefgarage ist nicht Gegenstand von Festsetzungen der verbindlichen Bauleitplanung, sondern wird im Zusammenhang mit den Nachweisen im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Errichtung der Gebäude und baulichen Anlagen nach Bedarf beigebracht. Die Anregungen zu diesem Punkt werden zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung zur Ausweisung von Ladesäulen für die E-Mobilität wurde bereits gefolgt. Eine Beschlussfassung ist hierzu nicht erforderlich. Den übrigen Anregungen wird nicht gefolgt.

b.11. Anregungen zu Maßnahmen außerhalb des Planverfahrens

Die Forderung nach mehr Grün- und Aufenthaltsflächen sowie bezahlbaren Wohnraum für das Hafenquartier ist lt. Einwender auch auf das freigewordene Neuhafengelände (Anm.: Stadtquartier „Stadthafen Nord“) *zu übertragen. Die mit dem Bebauungsplan BP 600 auf diesen Flächen geplante stark verdichtete Bauweise mit fünfzehnstöckigen Hochhäusern und Miniwohnungen wird von den Einwendern strikt abgelehnt.*

Weitergehend kritisieren die Einwender die Rodung von Bäumen im Zusammenhang mit der Kanalerweiterung und den Bau der Umgehungsstraße.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Anregungen betreffen Maßnahmen außerhalb des vorliegenden Planverfahrens und sind somit nicht Gegenstand der Abwägung. Eine Beschlussfassung erübrigt sich. Zu den vorgetragenen allgemeinen Nutzungsbedarfen im Quartier siehe die Stellungnahme der Verwaltung unter Pkt. b.7.

Beschlussvorschlag: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

c. Einzelhandel

c.1. Bestehende Versorgungssituation und zukünftige Überversorgung

Lt. Einwender ist über die bestehenden Märkte am Hansaring, die Einzelhandelsflächen an der Wolbecker Straße und an der Loddenheide und die Flächenentwicklungen am Bahnhof eine 100% Versorgung nicht nur für das bestehende Hafenviertel, sondern auch für die geplanten Wohnentwicklungen im Hafenbereich bereits sichergestellt. Das zusätzliche Einzelhandelsangebot im Vorhaben ist nicht erforderlich und wird nach Auffassung der Einwender von den Bewohnern des Quartieres auch nicht angenommen. Die mit 4.900 m² Verkaufsfläche geplanten Einzelhandelsflächen im Vorhaben werden mit Verweis auf die Verkaufsflächen am Schifffahrter Damm und der Wolbecker Straße als zu groß kritisiert und führen lt. Einwender zu einer Überversorgung mit einem Lebensmittelüberangebot und somit zu einer vermehrten Lebensmittelverschwendung infolge nicht verkaufter Produkte.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Planungsinhalte und -ziele des VBP Nr. 609 basieren auf dem Masterplan „Stadthäfen Münster“ (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, Mai 2012) sowie dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster (Stadt Münster Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung Verkehrsplanung, August 2018) und sind in den formulierten Zielsetzungen übereinstimmend begründet. Das Vorhaben entspricht somit in vollem Umfang den städtebaulichen und nutzungsspezifischen Zielsetzungen der Stadt Münster für den Standort und ist über die politischen Beschlüsse zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept, zum Masterplan sowie über den Aufstellungsbeschluss des VBP Nr. 609 bestätigt.

In dem Masterplan Stadthäfen Münster wurde für den Vorhabenbereich als Standortpotential die Ansiedlung großflächigen Einzelhandels mit einer maximalen Verkaufsfläche (VK) von 4.900 m² mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen benannt. In dem aktuellen Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster wurden der Vorhabenbereich und die angrenzenden Bereiche am Hansaring als Stadtbereichszentrum Hansaring/Osmo ausgewiesen und mit einer perspektivischen Versorgungsfunktion für den Stadtbereich, die über den Stadtteil hinausgeht versehen. Als Entwicklungszielstellung wird die Realisierung des damals noch als Hafencenter titulierten Projektes (mit der o.g. Größenordnung) formuliert, um die Versorgungsfunktion des zentralen Versorgungsbereichs für das wachsende Hafenquartier zu stärken.

Bei der Bewertung der Bestandstrukturen im Untersuchungsraum wird in der aktuellen städtebaulichen Wirkungsanalyse (Junker + Kruse, Dezember 2020) unter alleiniger Betrachtung der vorhandenen Verkaufsflächen im Sortimentsbereich Nahrungs- und Genussmittel je Einwohner mit 0,47 eine leicht über dem Bundesdurchschnitt von 0,45 liegende Verkaufsflächenausstattung hergeleitet. Dieses deutet laut Gutachter zunächst auf eine gute quantitative Ausstattung hin. Bei tiefergehender Betrachtung der Nachfrageseite im Untersuchungsraum wird im Sortimentsbereich Nahrungs- und Genussmittel eine Zentralität – Verhältnis des vor Ort getätigten Umsatzes zu der vor Ort vorhandenen Kaufkraft – von nur 0,87 ermittelt, so dass im Untersuchungsraum deutliche Kaufkraftabflüsse festzustellen sind. Da Einkäufe von Gütern des täglichen Bedarfs üblicherweise in der Nähe des Wohnortes getätigt werden, ist dieser Wert als unterdurchschnittlich einzuordnen und deutet auf einen Entwicklungsbedarf in dieser Warengruppe hin. Es wird somit deutlich, dass der Bestandseinzelhandel im Quartier in seinen Strukturen alleinig nicht tragfähig ist diesen qualitativen Anforderungen zu entsprechen, so dass das grundlegende Er-

fordernis zur Sicherung eines nachhaltigen Angebots über die zusätzliche Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsnutzungen am Standort im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster festgeschrieben wurde. Mit der Umsetzung des Planvorhabens wird dieser Vorgabe entsprochen.

Abschließend sei nochmals darauf verwiesen, dass die zulässige Gesamtverkaufsfläche des VBP 609 im Vergleich zum VBP 535 abermals reduziert wurde, so dass nunmehr nur noch eine Gesamtverkaufsfläche von max. 4.450 m² zulässig ist. Die Betriebe innerhalb des Stadtbereichszentrums Schifffahrter Damm verfügen über eine Gesamtverkaufsfläche von rd. 7.130 m², welches ca. 60 % mehr Verkaufsfläche sind als im Projekt HafenMarkt. Bezogen auf das gesamte Stadtbereichszentrum Hansaring/Osmo wird die Gesamtverkaufsfläche perspektivisch bei rd. 6.800 m² Verkaufsfläche liegen und ist damit mit der Verkaufsflächengröße des gleichrangigen zentralen Versorgungsbereichs Schifffahrter Damm vergleichbar. Der als Stadtteilzentrum ausgewiesene ZVB Wolbecker Straße – und damit hierarchisch den zuvor genannten Zentren untergeordnet - verfügt über eine Gesamtverkaufsfläche von rd. 5.020 m² und ist damit für ein Stadtteilzentrum gut aufgestellt. In der vorliegenden städtebaulichen Wirkungsanalyse zum VBP Nr. 609 wird zudem bewertet, dass ausgehend von dem Vorhaben keine negativen städtebaulichen Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur und Versorgungssituation zu erwarten sind (s. hierzu c.3).

Weder in der Wirkungsanalyse zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan noch in dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster wird eine Überversorgung in dem Hafenviertel festgestellt, sondern ganz im Gegenteil noch ein Entwicklungsbedarf zur Fortentwicklung der Nahversorgung identifiziert und eine entsprechende Zielstellung für den zentralen Versorgungsbereich Stadtbereichszentrum Hansaring/ Osmo konzeptionell und durch politischen Beschluss legitimiert abgeleitet. Dementsprechend führt die Realisierung des Planvorhabens auch nicht zu einer vermehrten Lebensmittelverschwendung in Form von nicht verkauften Produkten.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass sich die Angebotsstruktur der Lebensmittelvollsortimenter im Hafen- und Hansaviertel und im weiteren Umfeld - in einem Radius von rd. 1.000 m – derzeit als sehr homogen darstellt, da sämtliche Lebensmittelvollsortimenter einem Lebensmittelkonzern zuzuordnen sind. Durch die Realisierung des Planvorhabens wird die Angebotsstruktur im Vollsortimentsbereich im Hafen- und Hansaviertel demnach heterogener als es heute noch der Fall ist.

Fazit: Entgegen dem Vortrag ist erst über die Umsetzung des Planvorhabens das strukturell qualitative Angebot zur nachhaltigen Sicherung der Versorgungssituation im Stadtquartier gewährleistet. Die Bewertung der Vorhabenplanung und deren städtebauliche Auswirkungen ist über die vorliegende städtebauliche Wirkungsanalyse sachgerecht erfolgt, die Zielsetzungen entsprechen den politischen Beschlüssen zur Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Münster.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

c.2. Widerspruch des Vorhabens zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt MS

Lt. Einwender ist im Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2018 der Stadt Münster für den Standort bereits eine Versorgungsquote von 100% dokumentiert. Mit den zusätzlichen Verkaufsflächen steht das Vorhaben nach Auffassung der Einwender somit im Widerspruch zu den Zielen des

Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Behauptung der Einwender ist unzutreffend. Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster (EHZK) werden drei übergeordnete Entwicklungszielstellungen formuliert: Als das Ziel mit der höchsten Priorität wird die städtebaulich-funktionale Stärkung der Zentren formuliert, gefolgt von dem Ziel, die Nahversorgung zu sichern und zu stärken. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans befindet sich vollumfänglich innerhalb der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Stadtbereichszentrum Hansaring / Osmo, so dass durch die Realisierung des Planvorhabens das erste Ziel „Stärkung der Zentren“ erfüllt wird. Die im Vorhaben geplanten Einzelhandelsnutzungen stellen alle Einzelhandelsbetriebe mit einem nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment dar, dementsprechend wird auch das zweite Ziel "Sicherung und Stärkung der Nahversorgung“ durch das Planvorhaben erreicht. Das dritte übergeordnete Ziel bezieht sich auf Standorte für den großflächigen nicht zentrenrelevanten Einzelhandel (z.B. Bau- oder Möbelmärkte) und ist für die Fragestellung demnach nicht relevant.

Neben den übergeordneten Entwicklungszielstellungen werden in dem EHZK der Stadt Münster für die zentralen Versorgungsbereiche individuelle Entwicklungsziele formuliert. Für den ZVB Stadtbereichszentrum Hansaring / Osmo werden die folgenden Entwicklungsziele formuliert: „Entwicklung entsprechend der ausgewiesenen Versorgungsfunktion durch Realisierung der Pläne für das Hafen-Center und die beabsichtigte Erweiterung des Rewe-Marktes am Hansaring (VKF-Zuwachs zusammen rd. 5.500 m²); damit verbunden städtebauliche Aufwertung des Standortes und Stärkung der Versorgungsfunktion für das wachsende Hafenquartier“. Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 werden unter dem Titel „HafenMarkt“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Schaffung eines urbanen Quartiersmittelpunktes zwischen Hansaring und Hafenweg geschaffen. Entsprechend den zuvor genannten Entwicklungszielen sollen im Bereich Hansaring/Osmo großflächige und nichtgroßflächige Einzelhandelseinrichtungen mit überwiegend nahversorgungsrelevanten Sortimenten in der Ziel-Perspektive B „Stadtbereichszentrum“ als zentraler Versorgungsbereich (ZVB) zur langfristigen Sicherung der qualitativen Versorgung im Stadtquartier angesiedelt werden. In der Nutzungsdurchmischung mit zusätzlichen Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten sowie ergänzenden Wohnnutzungen werden für das Quartier zusätzliche Bedarfe gedeckt und Angebote geschaffen. Das Planvorhaben entspricht demnach vollumfänglich auch diesen Zielstellungen des EHZK der Stadt Münster.

Als wichtiges Steuerungsinstrument für die Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Münster werden in dem EHZK auch Entwicklungsleitsätze für Ansiedlungsvorhaben von Einzelhandelsbetrieben formuliert. Für das Planvorhaben relevant sind hier die Entwicklungsleitsätze I und II welche nachfolgend zitiert werden: „Entwicklungsleitsatz I: Großflächiger zentrenrelevanter Einzelhandel als Hauptsortiment nur in den zentralen Versorgungsbereichen der Kategorie A, B, C.“ „Entwicklungsleitsatz II: Großflächiger Einzelhandel mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Hauptsortiment ist primär in den zentralen Versorgungsbereichen anzusiedeln.“ Auch diesen beiden Entwicklungsleitsätzen wird das Planvorhaben vollumfänglich gerecht, da die beiden großflächigen Einzelhandelsbetriebe im Plangebiet über ein zentren- und nahversorgungsrelevantes Hauptsortiment verfügen. Auch in der Wirkungsanalyse wird die Konformität des Panvorhabens zum EHZK der Stadt Münster bestätigt.

Die von den Einwendern vorgetragene Versorgungsquote von 100 %, welche innerhalb des

EHZK der Stadt Münster dokumentiert sein soll, ist nicht nachvollziehbar. Diese Aussage findet sich weder innerhalb des EHZK noch in der vorgelegten Wirkungsanalyse wieder. Im Gegensatz zu der Aussage der Einwender wird sowohl im EHZK der Stadt Münster als auch in der Wirkungsanalyse von einem Entwicklungsbedarf zur Fortentwicklung des Nahversorgungsangebots gesprochen. Im EHZK wird explizit die Realisierung des Planvorhabens als Entwicklungszielstellung für das Stadtbereichszentrum Hansaring/ Osmo aufgeführt. Weiterhin wird durch die Realisierung des Vorhabens auch ein gewichtiger Beitrag zur Stärkung der fußläufigen Nahversorgung gewährleistet, hier sei auch auf die geplanten Wohngebietsentwicklungen am Stadthafen Nord verwiesen.

Fazit: Das Vorhaben entspricht in vollem Umfang den städtebaulichen und nutzungsspezifischen Zielsetzungen der Stadt Münster für den Standort und ist über die politischen Beschlüsse zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept, zum Masterplan sowie über den Aufstellungsbeschluss des VBP Nr. 609 bestätigt. Weiterhin ist eine vollumfängliche Vereinbarkeit des Planvorhabens mit den Zielsetzungen der Landesplanung gemäß LEP NRW gegeben. Erwähnt sei außerdem, dass positive Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren vom Einzelhandelsverband Westfalen-Münsterland (EHV WM), der Industrie- und Handelskammer IHK-Nord Westfalen sowie der Handwerkskammer Münster zum Planvorhaben vorliegen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

c.3. Städtebauliche Unverträglichkeit der Einzelhandelsnutzungen im Vorhaben

Lt. Einwender gehen von dem Vorhaben negative städtebauliche Wirkungen auf bestehende schützenswerte Stadtbereichszentren und Nahversorgungsbereiche wie den Zentralen Versorgungsbereich Wolbecker Straße West, die Stadtbereichszentren Schifffahrter Damm und Friederich-Ebert-Straße sowie die Stadtteilzentren Hammer Straße und Mauritz-Ost/Wolbecker Straße aus, die einen Verstoß gegen das Beeinträchtigungsverbot gemäß LEP darstellen. So kritisieren die Einwender, dass

- *der HafenMarkt zu einer Verschärfung des Verdrängungswettbewerbs führt, infolgedessen bestehende Strukturen – wie z.B. die Geschäfte an der Wolbecker Straße, der bestehende Rewe oder Penny am Hansaring bzw. eine bestehende kleine Postfiliale - in ihrer Existenz gefährdet werden. Als Beleg für die Aussage verweisen die Einwender u. a. auf die Wirkungsanalyse zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan, wonach vom Gutachter Verluste für den Einzelhandel an der Wolbecker Straße durch eine mögliche Umverteilung zugunsten des HafenMarktes prognostiziert werden. Als Beispiel für negative städtebauliche Auswirkungen aus einem Verdrängungswettbewerb großflächiger Einzelhandelsstandorte auf bestehende Geschäftsstrukturen wird auf die Verödung des Ortskerns in Borghorst und die Leerstände in den Geschäftslagen von Emsdetten und Steinfurt verwiesen.*
- *die Marktmacht von Einzelhandelsketten am Beispiel des Vorhabens den kleinteiligen inhabergeführten Einzelhandel zerstört und somit die Vielfalt und Individualität des Angebotes im Viertel reduziert und der Ruf Münsters als lebenswerteste Stadt beschädigt wird.*
- *das Vorhaben die negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie und der extremhohen Mieten im Einzelhandel gerade auf die kleineren Läden durch die zusätzliche Konkurrenz*

verstärkt und damit die für eine Nachnutzung schwierigen Leerstände insbesondere auf der Wolbecker Straße weiter zunehmen werden.

Stellungnahme der Verwaltung: Für den VBP 609 liegt eine aktuelle und umfassende „Wirkungsanalyse zu dem geplanten Verbrauchermarkt und weiterer Einzelhandelsbetriebe am Hansaring“ in Münster vor. In dieser Wirkungsanalyse werden die städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Auswirkungen des Planvorhabens im Stadtbereichszentrum Hansaring / OSMO innerhalb des Untersuchungsraumes in der Stadt Münster untersucht und bewertet sowie in der Kompatibilität zum LEP und zum städtischen Einzelhandelskonzept geprüft.

Die aktuelle Wirkungsanalyse stellt nicht die erste Auswirkungsanalyse in Zusammenhang mit den geplanten Einzelhandelsansiedlungen am Hansaring dar, sondern in der Vergangenheit gab es bereits viele vorherige Untersuchungen zu der oben genannten Fragestellung, bei der auch deutlich größere Einzelhandelsvorhaben begutachtet wurden. Im Ergebnis kommen alle Analysen zu dem gleichen Ergebnis, nämlich dass städtebaulich negative Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche und die weiteren Nahversorgungsstrukturen der Stadt Münster nicht zu erwarten sind.

Die Stellungnahme bezieht sich auf die aktuelle Wirkungsanalyse, welche Grundlage des Bebauungsplanverfahrens ist und auch Niederschlag in den Festsetzungen des Bebauungsplans über die Festsetzung der sortimentsspezifischen Verkaufsflächenobergrenzen gefunden hat. In den Kapiteln 5 und 6 der Wirkungsanalyse werden zunächst die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen des Planvorhabens (Umsatzumverteilungen) summierend dargestellt und anschließend für jeden einzelnen zentralen Versorgungsbereich und weitere Lagekategorien individuell betrachtet und bewertet. Hierbei wird zwischen den Sortimentsgruppen Nahrungs- und Genussmittel sowie Gesundheit und Körperpflege unterschieden. Je nach Standort und Sortimentsgruppe werden hier für einzelne zentrale Versorgungsbereiche und weitere Standortbereiche Umsatzumverteilungen im Bereich von 10 % und zum Teil auch darüber hinaus dargestellt. Hierbei ist es wichtig, dass die sog. 10 %-Marke bei der Umsatzumverteilung nicht als „Demarkationslinie“ zu sehen ist. Je nach Angebotsstruktur und Rahmenbedingungen kann sowohl eine Umsatzumverteilung von mehr als 10 % für einen zentralen Versorgungsbereich städtebaulich verträglich sein als auch eine Umsatzumverteilungsquote von weniger als 10 % für einen bestimmten Zentrenbereich als städtebaulich unverträglich eingestuft werden. Dementsprechend ist für die städtebauliche Bewertung der Auswirkungen des Planvorhabens das Kapitel 6 der Auswirkungsanalyse von entscheidender Bedeutung. In diesem Kapitel werden die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen städtebaulich eingeordnet.

In der Wirkungsanalyse wird dezidiert dargelegt, wann solche städtebaulich relevanten Umsatzumverteilungen vorliegen (siehe hierzu Wirkungsanalyse S.40f). Hier wird auch auf ein einschlägiges Urteil des Bundesverwaltungsgerichts verwiesen, in welchem der in diesem Zusammenhang oft verwendete Begriff der „Funktionsstörung“ eines zentralen Versorgungsbereiches als „Herbeiführung eines Zustandes der Unausgewogenheit, der zur Folge hat, dass der Versorgungsbereich seinen Versorgungsauftrag generell oder hinsichtlich einzelner Branchen nicht mehr in substanzieller Weise wahrnehmen kann“ (BVerwG 4 C 7.07 vom 11. Oktober 2007) beschrieben wird.

In der Wirkungsanalyse wird ausführlich dargelegt (S. 41ff), dass eine Realisierung des Planvorhabens für die zentralen Versorgungsbereiche Wolbecker Straße West, die Stadtbereichszen-

tren Schifffahrter Damm und Friederich-Ebert-Straße sowie die Stadtteilzentren Hammer Straße und Mauritz-Ost/Wolbecker Straße nicht zu städtebaulich relevanten Beeinträchtigungen dieser Standortbereiche führen. Insbesondere die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Wolbecker Straße (westlich) werden ausführlich gewürdigt. Zusammenfassend trifft der Gutachter für den zuvor genannten zentralen Versorgungsbereich die folgende Bewertung: „Mögliche Betriebsaufgaben gingen mit einem spürbaren Funktionsverlust des Zentrums Wolbecker Straße einher, sofern es sich um die dort ansässigen Magnetanbieter (Rewe, Netto, dm) handeln würde. Da dies aus gutachterlicher Sicht jedoch nicht zu erwarten ist, wird das Zentrum Wolbecker Straße (westlich), wenn auch mit verändertem quantitativem Rahmen, seine Versorgungsfunktion grundsätzlich aufrechterhalten können – insbesondere auch, da durch die Entwicklungen an der Bahnhof-Ostseite im Rahmen des Projektes Hansator das Zentrum gestärkt wird (siehe Kapitel 7). […] Insgesamt ist jedoch festzuhalten, dass das Zentrum in seiner Funktion nicht gefährdet ist. Eine Realisierung des Planvorhabens führt somit nicht zu städtebaulich relevanten Beeinträchtigungen dieses Standortbereichs.“ (Wirkungsanalyse S. 45f).

In der vorliegenden Wirkungsanalyse wird neben der Betrachtung der städtebaulichen Auswirkungen des Planvorhabens zudem die Kompatibilität mit dem LEP geprüft. Hier kommt der Gutachter zu der Bewertung, dass eine Kompatibilität des Planvorhabens mit den landesplanerischen Zielen und Grundsätzen des LEP NRW gegeben ist. Hierbei wurde auch die Kompatibilität mit dem sog. Beeinträchtigungsverbot mit dem folgenden Ergebnis geprüft: „Die Überprüfung des Beeinträchtigungsverbotes hat ergeben, dass negative städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen in zentralen Versorgungsbereichen nicht zu erwarten sind, da selbst für den Fall von potenziellen Betriebsaufgaben die Versorgungsfunktionen der zentralen Versorgungsbereiche erhalten bleiben. Eine Kompatibilität mit Ziel 3 ist gegeben.“ (Wirkungsanalyse, S. 53).

Neben den Ergebnissen der Wirkungsanalyse wurde mit dem Reallabor Wolbecker Straße im September 2021 eine für jedermann offene experimentelle Ideenwerkstatt zur Zukunftsvision und Stärkung dieser Hauptverkehrsstraße durchgeführt. Im Mittelpunkt stand die Funktionssteigerung des ZVB Wolbecker Straße mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Nutzer und Steigerung der Aufenthaltsqualität unter Erhalt bestehender Verkehrsfunktionen. Die erarbeiteten Ergebnisse fließen in einen Strategieplan ein und bilden die Basis für die künftige Gestaltung des Zentrums.

Die Einwender führen als Nachweis von städtebaulich negativen Auswirkungen andere größere Einzelhandelsansiedlungen (z.T. aus Nachbarstädten an). Hier sei darauf verwiesen, dass die vorliegende städtebauliche Wirkungsanalyse das konkrete Vorhaben für den jeweiligen Untersuchungsraum bewertet. Ergebnisse aus Bewertungen anderer Einzelhandelseinrichtungen sind nicht übertragbar und als Kriterium nicht belastbar. Entscheidender ist der jährliche Erfahrungsaustausch der Stadt Münster im Zuge eines Jour-Fixe mit der Bezirksregierung Münster, dem Einzelhandelsverband, der Industrie- und Handelskammer sowie der Handwerkskammer, in dem die aktuellen Einzelhandelsentwicklungen im Stadtgebiet gemeinsam erörtert werden. Ein gesamtstädtisches Monitoring mit einer Überprüfung des Einzelhandelskonzeptes erfolgt alle 3 Jahre. Auch hier wurden im aktuellen Austausch keine neuen Aspekte oder Anpassungserfordernisse zum Planvorhaben vorgetragen.

Die Einwender haben zu Recht die Frage aufgeworfen, inwiefern sich die aktuell herrschende Corona-Pandemie auf die Ergebnisse der Wirkungsanalyse auswirken wird. Zu dieser Fragestellung wurde von dem Einzelhandelsgutachter eine Kurzstellungnahme (11/2021) verfasst. In dieser verweist der Gutachter darauf, dass zum jetzigen Zeitpunkt – inmitten der Pandemie – mögliche signifikante und damit ggf. auch langfristig wirkende Veränderungen in der Einzelhandelslandschaft derzeit noch nicht erkennbar sind. Unter Berücksichtigung aktueller Analysen und Erhebungen wird seitens des Gutachters dennoch dargelegt, dass auch vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie durch das Planvorhaben negative städtebauliche und / oder versorgungsstrukturelle Auswirkungen weiterhin nicht zu erwarten sind.

Fazit: Im Ergebnis sind die Einwendungen hinsichtlich möglicher städtebaulich negativer Auswirkungen ausgelöst durch das Planvorhaben als unzutreffend zu bewerten.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

c.4. Auswirkungen auf die fußläufige Erreichbarkeit von Einzelhandelsnutzungen

Die Einwender kritisieren, dass infolge der Konzentrationswirkung des Einzelhandels im Vorhaben mit einer Existenzgefährdung für die bestehenden Strukturen sich die fußläufige Erreichbarkeit von Einzelhandelsnutzungen im Quartier mit einer Verlängerung der Fußwege, insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen, verschlechtert.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Behauptung ist unzutreffend. In der städtebaulichen Wirkungsanalyse wird umfassend erörtert, dass selbst im Falle einzelner Betriebsaufgaben eine Verschlechterung der räumlichen Grundversorgungssituation und speziell auch der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen innerhalb des Untersuchungsraums nicht zu erwarten ist. Eine Integration bestehender Erweiterungsabsichten vorhandener Einzelhandelseinrichtungen in das Gesamtversorgungskonzept des Stadtteils lässt darüber hinaus konkrete Geschäftsaufgaben nicht erwarten.

Derzeit ist die Erreichbarkeit des bestehenden REWE-Marktes am Hansaring für Fußgänger und Radfahrer der südlich des Hansarings gelegenen Wohnbebauung über die bestehenden Querungsmöglichkeiten im Bereich der Dortmunder Straße und Schillerstraße aufgrund der damit verbundenen „weiten Wege“ nicht optimal, gleiches gilt für die „Gegenrichtung“ von Norden zum bestehenden Penny-Markt. In der Folge sind ungesicherte Fußgänger-/Radfahrerquerungen im Kurvenbereich des Hansaringes mit entsprechendem Gefahrenpotenzial zu beobachten. Mit Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 609 ist über die Errichtung der Ampelanlage im Kreuzungspunkt des Hansarings zum Planvorhaben eine zusätzliche gesicherte Fuß- und Radwegeverbindung von Norden/Süden über den Hansaring in das Hafenviertel/die nördlich angrenzenden Stadtbereiche gegeben, die insbesondere auch für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen eine verbesserte Erreichbarkeit aller Einrichtungen ohne Sicherheitseinschränkungen ermöglicht.

Die Realisierung des Vorhabens leistet darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur Gewährleistung einer fußläufigen Nahversorgung für die geplante Wohngebietsentwicklung auf den benachbarten Flächen des Stadthafen Nord.

Bezüglich der Einwendung zur Existenzgefährdung der Bestandsstrukturen wird auf den Punkt c.3 der Abwägung verwiesen.

Fazit: Entgegen der Behauptung ist mit Umsetzung des Planvorhabens sowohl von der Angebotsseite als auch unter dem Aspekt der Erreichbarkeit eine Verschlechterung der fußläufig erreichbaren Einkaufsmöglichkeiten nicht gegeben. Vielmehr wird mit der Errichtung der Ampelanlage im Zusammenhang mit der Vorhabenplanung eine weitere gesicherte Querung des Hansarings für Fußgänger und Radfahrer zu den bestehenden Einzelhandelsmärkten sichergestellt und somit die Durchlässigkeit zwischen den Quartieren nördlich und südlich des Hansarings verbessert.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

c.5. Ungenügendes Markthallenkonzept

Die Einwender kritisieren das Markthallenkonzept des Verbrauchermarktes im Vorhaben als „Fake“ und „Marketingtrick“. So sind die Flächen für das Warensortiment des E-Centers im Vergleich mit den Flächen für externe Anbieter prozentual zu hoch und es findet kein Markt mit frei vergebenen Standplätzen, bei denen mehrere Anbieter mit einem gleichen Warenangebot konkurrieren, statt. Im Ergebnis handelt es sich damit nicht um die versprochene Markthalle, sondern um einen klassischen Lebensmittelvollsortimenter. Die Einwender regen an,

- *eine echte Markthalle mit kleinteiligen Einkaufsmöglichkeiten zu schaffen und verweisen dabei auch auf die Aussage der SPD, dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nur zuzustimmen, wenn im Vorhaben eine Markthalle etabliert wird.*

Die Änderungen zum Markthallenkonzept im Durchführungsvertrag aus der erneuten Offenlage werden von den Einwendern als nicht ausreichend abgelehnt, da sie lt. Einwender in den nach wie vor vagen Formulierungen eine bloße Absichtserklärung der Vorhabenträgerin darstellen ohne die erforderliche Rechtsverbindlichkeit zur Umsetzung.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Behauptungen der Einwender sind unzutreffend und unbegründet. Bereits in ihrem Antrag zur Einleitung der Bauleitplanung hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass, abweichend zum ursprünglich vorgesehenen Verbrauchermarkt, nunmehr ein Verbrauchermarkt mit ergänzenden Angeboten einer Markthalle entstehen soll. Die Vorhabenträgerin hat von Anfang an das geplante Konzept anschaulich dargestellt und beschrieben. Sie hat sich zudem im Durchführungsvertrag zum VBP 609 zur Umsetzung des vorgestellten Konzeptes verpflichtet. Damit ist ein vertretbarer Kompromiss zwischen den ursprünglichen Forderungen aus der Politik nach einer „Markthalle“ und den Vorstellungen der Vorhabenträgerin nach Bau eines Lebensmittel-Vollsortimenters gefunden und rechtlich vereinbart. Von einem Marketingstrick o. ä. kann daher nicht gesprochen werden.

In § 6 des Durchführungsvertrags wird das Markthallenkonzept sowohl textlich beschrieben als auch in der Anlage 5 grafisch dargestellt. Da der gesamte Entwurf des Durchführungsvertrags auch Bestandteil der Offenlage gewesen ist, hat die Vorhabenträgerin hier offensiv das von ihr geplante Markthallenkonzept präsentiert. Neben der architektonischen Umsetzung des Markthallenkonzepts erfolgt auch eine konzeptionelle Umsetzung dieses Konzeptes. So hat sich die Vorhabenträgerin dazu verpflichtet in dem für externe Anbieter genutzten Marktbereich mindestens 6 externe Anbieter zu platzieren. Im Nachgang der Offenlage hat die Vorhabenträgerin darüber hinaus zugesagt, sich darum zu bemühen, dass auch weitere externe Anbieter innerhalb des HafenMarktes temporäre Marktstände betreiben können. Die Absichtserklärung der Vorhaben-

trägerin wurde in den Durchführungsvertrag aufgenommen und im Rahmen der erneuten Offenlage mit den Planunterlagen ausgelegt.

Da sich die Vorhabenträgerin in dem Durchführungsvertrag zur Umsetzung und zur dauerhaften Erhaltung dieses Markthallenkonzeptes verpflichtet hat sind die Behauptungen der Einwender zurückzuweisen. Auch der politische Ergänzungsantrag zum Offenlagebeschluss fand im weiteren Verfahren Berücksichtigung, so dass die Regelungen zum Markthallenkonzept im Durchführungsvertrag modifiziert wurden. Der modifizierte Durchführungsvertrag war Gegenstand der erneuten Offenlage. Sämtliche politischen Beschlüsse im Rahmen des VBP 609 wurden somit unter Achtung des politischen Antrages sowie unter Kenntnisnahme des von der Vorhabenträgerin vorgelegten Markthallenkonzeptes getroffen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

c.6. Fehlerhaftes Verträglichkeitsgutachten

Die Einwender kritisieren die Wirkungsanalyse zu den Einzelhandelsnutzungen im Vorhaben als unvollständig und fehlerhaft. Lt. Einwender

- *sind die gutachterlichen Ergebnisse zur Umsatzumverteilung unbelegt und nicht gesichert. Auch wird die Einschätzung des Gutachters, wonach Umsatzumverteilungen von 10% und teilweise darüber im Einzelfall unschädlich seien von den Einwendern, insbesondere in Bezug auf den Zentralen Versorgungsbereich der Wolbecker Straße (West), als nicht zutreffend zurückgewiesen. In Bezug auf die zu erwartende deutliche intrakommunale Konkurrenzsituation zwischen dem Rewe-Markt am Hansaring und dem Rewe-Markt an der Wolbecker Straße infolge des HafenMarktes ist nach Auffassung des Einwenders, entgegen der gutachterlichen Einschätzung einer bloßen Konkurrenzwirkung mit freiwerdenden Umsätzen für andere Anbieter, bei Schließung des Marktes an der Wolbecker Straße als wesentlicher Frequenzbringer die Funktionsfähigkeit des dortigen Versorgungszentrums erheblich beeinträchtigt.*
- *sind die neuen Einzelhandelsnutzungen auf der Bahnhofostseite in der Wirkungsanalyse nicht berücksichtigt.*
- *steht das Vorhaben im Widerspruch zu den in der Wirkungsanalyse benannten Prüfkriterien zur Erstbewertung eines Vorhabens. So kann gemäß Wirkungsanalyse bei einer bereits bestehenden guten Nahversorgung in einem Gebiet als ein Prüfschritt der Erstbewertung die Konformität eines Vorhabens mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept nicht mehr unterstellt werden. Vor dem Hintergrund der guten Nahversorgung im Hansaviertel wird diesem Prüfkriterium entsprochen, so dass das Vorhaben lt. Einwender entgegen der getroffenen gutachterlichen Bewertung als städtebaulich unverträglich einzustufen ist.*
- *sind in der Wirkungsanalyse, die mit Beginn der Corona-Pandemie stark zunehmenden Lebensmittel- und anderen Lieferdienste nicht berücksichtigt. Die Einwender fragen, wie sich die Lieferdienste auf die Bedarfsberechnung zum Lebensmitteleinzelhandel auswirken.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die vorgelegte Wirkungsanalyse zu den Einzelhandelsnutzungen im Vorhaben ist weder unvollständig noch fehlerhaft.

Der Gutachter ist anerkannt, fachkundig und unterliegt einer rechtlichen Haftung für seine Aussagen. Die Wirkungsanalyse entspricht in Aufbau und Untersuchungsgrad den gesetzlichen Bestimmungen und Vorgaben der Raum- und Landesplanung und ist als Bestandteil der Offenlage uneingeschränkt prüffähig. Das Gutachten wurde über die Beteiligungsverfahren durch das Fachamt der Stadt Münster und die Fachbehörden/sonstigen Träger öffentlicher Belange (IHK, HK und EHV WM) überprüft und in den Ergebnissen als Abwägungsgrundlage uneingeschränkt anerkannt. Zudem liegt die Bestätigung der Vereinbarkeit des Planvorhabens mit den Zielsetzungen der Raumordnung/Landesplanung gemäß § 34 LPIG als positive Stellungnahme der Bezirksregierung Münster vor.

Bezüglich der von den Einwendern vorgebrachten Kritik zur Bewertung der städtebaulichen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Wolbecker Straße wird auf die Abwägung in Punkt c.3 der Abwägung verwiesen.

In der vorliegenden Wirkungsanalyse befasst sich ein separates Kapitel „Berücksichtigung relevanter Einzelhandelsvorhaben im Untersuchungsraum“ mit den weiteren planungsrechtlich bereits abgesicherten neuen Einzelhandelsvorhaben innerhalb des Untersuchungsraums der Analyse. Hierbei werden auch die Einzelhandelsvorhaben im Bereich des Bahnhofs berücksichtigt und entsprechend gewürdigt. Innerhalb dieses Kapitels werden die weiteren Einzelhandelsvorhaben beschrieben und hinsichtlich ihrer zu erwartenden Auswirkungen auf die Einzelhandels- und Zentrenstruktur im Untersuchungsraum bewertet. Hierbei erfolgt auch eine städtebauliche Bewertung der Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche Stadtteilzentrum Wolbecker Straße (westlich), Stadtteilzentrum Warendorfer Straße, Stadtteilzentrum Mauritz-Ost/ Wolbecker Straße sowie das Stadtbereichszentrum Hansaring / Osmo. Im Ergebnis sind auch unter Berücksichtigung der weiteren Einzelhandelsvorhaben keine negativen städtebaulichen und / oder versorgungsstrukturellen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche und Nahversorgungslagen im Untersuchungsraum zu erwarten.

Die von den Einwendern gerügte fehlerhafte Vorhabenbewertung innerhalb der Wirkungsanalyse wird zurückgewiesen. Die Einwender beziehen sich hierbei auf das Bewertungs- und Prüfschema für Nahversorgungsvorhaben aus dem EHZK der Stadt Münster (Kap. 7, S. 130f). Dieses stellt Prüfschritte und -kriterien für nahversorgungsrelevante Vorhaben an Standorten außerhalb zentraler Versorgungsbereiche dar. Da sich das Planvorhaben innerhalb eines zentralen Versorgungsbereichs befindet, kommt dieses Prüfschema vorliegend nicht zur Anwendung.

Die städtebauliche Wirkungsanalyse aus Dezember 2020 berücksichtigt alle zum damaligen Zeitpunkt relevanten angebots- und nachfrageseitigen Rahmenbedingungen. Auch vor der Corona-Pandemie hat es bereits Angebote von Lebensmittellieferdiensten geben, so dass es keine grundsätzlich neue Angebotsform ist, wenngleich seit der Corona-Pandemie in diesem Bereich sicherlich eine dynamische Angebotsentwicklung stattgefunden hat. Seitens des Einzelhandelsgutachters wurde eine Kurzstellungnahme zur aktuellen Corona-Pandemie und ihre Auswirkungen auf die gutachterlichen Aussagen im Rahmen der „Wirkungsanalyse zur geplanten Ansiedlung eines Verbrauchermarktes und weiterer Einzelhandelsbetriebe am Hansaring in Münster“ eingeholt. An dieser Stelle sei jedoch darauf verwiesen, dass sich Deutschland und damit auch der gesamtdeutsche Einzelhandelsmarkt nach wie vor in dieser Pandemie befindet.

Mögliche signifikante und damit ggf. auch langfristig wirkende Veränderungen in der Einzelhandelslandschaft sind daher derzeit noch nicht erkennbar. Aktuelle Analysen und Erhebungen in anderen Städten und Gemeinden, die während der Corona-Pandemie durchgeführt wurden und somit einen ersten Eindruck der bisherigen Veränderungen erkennen lassen, zeichnen zwar eine leichte Zunahme der Leerstandsituation insgesamt. Diese hat jedoch noch nicht dazu geführt, dass es zu strukturellen und damit auch zu städtebaulich relevanten Verwerfungen gekommen ist. Weiterhin ist zu beachten, dass die für die Auswirkungsanalyse relevanten Sortimentsbereiche „Lebensmittel“ und „Drogerieartikel“ zu den wenigen „Profiteuren“ der Corona-Pandemie zählen und im vergangenen Jahr 2020, anders als die meisten Branchen des Einzelhandels, Umsatzzuwächse verzeichnen konnten. Im Ergebnis kommt der Gutachter in seiner ergänzenden Stellungnahme zu dem folgenden Ergebnis: „Schließlich ist mit Blick auf die o.a. Ausführungen zur „pandemiebedingten Umsatzentwicklung“ gerade im Bereich Lebensmittel und Drogerie- und Körperpflege festzuhalten, dass die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen auf die Angebotsstandorte im Untersuchungsraum sich – gleichbleibende übrige Rahmenbedingungen wie im Gutachten 11/2020 vorausgesetzt – konsequenterweise geringfügig reduzieren würden. Demnach sind negative städtebauliche und / oder versorgungsstrukturelle Auswirkungen weiterhin nicht zu erwarten.“

Fazit: Ein Infragestellen der gutachterlichen Aussagen ist nicht begründet, die Notwendigkeit einer weitergehenden Überprüfung oder weitergehender Untersuchungen ist nicht gegeben.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

c.7. Unzulässige Verkaufsflächenerweiterung nach Fertigstellung

Vor dem Hintergrund einer unveränderten Grundfläche des Verbrauchermarktes im Altvorhaben zum vorliegenden Planvorhaben kritisieren die Einwender die Verkleinerung der Verkaufsfläche im VBP Nr. 609 als unglaubwürdig. Dabei unterstellen die Einwender der Vorhabenträgerin, in betrügerischer Absicht derzeit ausgewiesene Lagerflächen nach einigen Jahren, ohne eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit, über Erweiterungsanträge an dem Planungsrecht vorbei in Verkaufsflächen im ursprünglich geplanten Umfang umzuwandeln.

Stellungnahme der Verwaltung: Durch die textlichen Festsetzungen des VBP 609 zur zulässigen Art der baulichen Nutzung werden die Verkaufsflächen des Planvorhabens sowohl in der Gesamtverkaufsfläche je geplanten Vorhaben als auch sortimentsspezifisch dezidiert festgesetzt. Außerdem werden in § 1 Abs. 1 des Durchführungsvertrags die zulässigen Gesamtverkaufsflächen je Betrieb definiert. Im Rahmen der Baugenehmigung wird das Bauordnungsamt der Stadt Münster prüfen, ob die Bauantragsunterlagen mit den Verkaufsflächenfestsetzungen konform sind. Die Unterstellung, der Vorhabenträger werde die Verkaufsfläche rechtswidrig erweitern, ist zurückzuweisen. Etwaige rechtswidrige Erweiterungen wären für die Öffentlichkeit auch unmittelbar erkennbar und könnten angezeigt werden. Auch eine spätere Erweiterung über Nutzungsänderungsanträge ist – jedenfalls ohne Bebauungsplanänderung mit Öffentlichkeitsbeteiligung – nicht zu befürchten. Entsprechende Befreiungen von der im Bebauungsplan festgesetzten Verkaufsfläche könnten nicht genehmigt werden, weil die Grundzüge der Planung berührt wären. Die von den Einwendern vorgetragene Unterstellung wird daher zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

c.8. Veraltetes Einzelhandelskonzept – alternative Versorgungskonzepte

Die Einwender kritisieren das Einzelhandelskonzept des Vorhabens als veraltetes Konsumkonzept einer autogerechten Stadt, welches weder in die soziogeographische Situation des Hansaviertels noch zu einer zukunftsorientierten Entwicklung des Einzelhandels passt. Lt. Einwender

- *ist das Konzept nicht bio-regional genug und steht damit einer nachhaltigen Ernährungswende entgegen. Der Verweis des Unternehmens Stroetmann auf die regionalen, saisonalen und ökologischen Produkte im Markt aus einer jahrzehntelangen Zusammenarbeit mit regionalen Erzeugern (Ergänzungsantrag zur Beschlussvorlage V/1061/2019/1) setzt nach Auffassung der Einwender lediglich zaghafte Impulse. Vor dem Hintergrund des Klimanotstandes und um neue Perspektiven für (kleinbäuerliche) Produzent*innen und Verarbeiter*innen aus der Region und neue Einkaufsmöglichkeiten für die Bewohner*innen des Quartiers zu eröffnen, wird für den HafenMarkt ein zukunftsweisendes und innovatives Versorgungskonzept mit kleinen lokalen Anbietern und Lebensmitteln aus ökologischem Anbau angeregt. Ein Unverpackt-Supermarkt soll dabei den herkömmlichen Supermarkt ersetzten.*
- *überfordern große Vollsortimenter die Kunden. Weitergehend zeigen nach Auffassung der Einwender die ausverkauften Regale zu Beginn der Corona-Pandemie die Anfälligkeit der vorherrschenden zentralistischen Versorgungsstrukturen bei Störungen der komplexen und energieintensiven Lieferketten.*
- *fehlen alternative Konzepte für ein Handelskonzept zwischen klassischem stationärem Handel und neuen Formen der City-Logistik, um die erheblichen Umweltbelastungen aus den Pkw-Fahrten der Kunden zum und vom Markt, selbst bei elektrisch und mit regenerativer Energie angetriebenen Fahrzeugen, auszuschließen.*

  So sollten Lt. Einwender große Warenmengen nicht mehr zum stationären Ort des Handels befördert werden, die dann von den Kunden individuell wieder abtransportiert werden müssten. ‚Stationärer Handel' sollte in Zukunft nicht mehr der Ort des ‚Warenumschlags', sondern der Ort, an dem mobile Kundschaft nach Einsichtnahme und Beratung ihre Kaufentscheidungen trifft und den so ausgelösten Warenfluss disponiert. Größere Warenmengen könnten dann durch City-Logistik direkt vom Zentrallager zum Kunden befördert werden. Für diese Option des Handels wäre dann nicht die Größe der Fläche relevant, die für stationären Handel vorgesehen ist, sondern die Frage, in welcher Form und mit welchen Auswirkungen der Handel dort betrieben wird. Vor dem Hintergrund fehlender alternativer Handelskonzepte ist mit Blick auf die Auswirkungen des Vorhabens die Vorlage bezüglich der Organisationsstruktur des Handels lt. Einwender nicht entscheidungsreif.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Vorhabenträgerin greift mit der Umsetzung des Markthallenkonzeptes den aktuellen Trend nach einem höheren Einkaufserlebnis auf. Im Durchführungsvertrag wird diese Art der Warenpräsentation und der Raumgestaltung vertraglich gesichert. Das Planvorhaben stellt demnach entgegen dieser Kritik eine sehr moderne Form des Lebensmitteleinzelhandels dar.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Vorhabenträgerin nicht um eine Kapitalgesellschaft oder um einen Großkonzern handelt, sondern um ein inhabergeführtes Familienun-

ternehmen in der 6. Generation mit dem Firmensitz in der Stadt Münster. Aufgrund der räumlichen Nähe zu dem Frischelager des Unternehmens sind kurze Lieferwege durch das Projekt bereits implementiert. Diese kurzen Lieferwege werden weiterhin durch die langjährige Geschäftsverbindung mit Lebensmittelerzeugern und Landwirten aus der Region verstärkt. Die Vorhabenträgerin hat in Ihrem Antrag zur Aufnahme des Bauleitplanverfahrens dargelegt, dass das Sortimentskonzept des Lebensmittelmarktes auf die Besonderheiten des Quartiers abgestimmt wird und weiterhin Sortimentsschwerpunkte im Bereich veganer, regionaler, lokaler sowie Bioprodukte ausgebildet werden. Die Einwendungen, dass das Vorhaben nicht bio-regional genug ist, werden daher zurückgewiesen.

Auch der Verweis auf die vorherrschenden zentralistischen Versorgungsstrukturen wird zurückgewiesen. Gerade die Vorhabenträgerin mit ihrem eigenen Frischelager und dem eigenen regionalen Obst- und Gemüseeinkauf verzichtet bei einem Großteil der Waren auf die Form der kritisierten zentralisierten Lieferketten.

Die Anregungen der Einwender zu einer neuen Form der city-Logistik haben keinen direkten Bezug zu dem hier vorliegenden Bebauungsplan. Dennoch sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass die Vorhabenträgerin in Ihrem Antrag zur Aufstellung des Bebauungsplanverfahrens einen Lieferservice per Lastenfahrrad in das benachbarte Quartier als sog. Nachbarschaftsdienst angeboten hat. Dieses kann als eine sehr nachhaltige Form der city-Logistik beschrieben werden. Die vom Einwender vorgeschlagene Lösung, der Kunde solle im Laden nur die Ware disponieren, die dann direkt vom Zentrallager zum Kunden befördert wird, würde ungleich stärkeren Verkehr im Viertel hervorrufen. Denn der Kunde, der im Laden ist, kann die Ware gleich -zu Fuß, per Fahrrad oder per Auto - mitnehmen. Eine Anlieferung vom Zentrallager aus könnte aber nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad erfolgen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

d. Klima, Freiraum und Begrünung, Spielplatzflächen

d.1. Klimaschädlichkeit des Vorhabens und Maßnahmen zum Klimaschutz

Lt. Einwender ist das Vorhaben im Sinne des Klimaschutzes und der Frischluftzufuhr kontraproduktiv. Klimaschutz bedeutet lt. Einwender weniger Flächenversiegelung durch höhere Grundflächenausnutzung, Erhalt von Grünflächen und Frischluftschneisen, mehr Grünflächen, keine ebenerdigen Stellplätze sowie keine autoaffinen Nutzungen. Mit Verweis auf den Verkehrssektor, darunter der Autoverkehr und die LKW-Logistik, der nach Aussage der Einwender mit einem Anteil von knapp 20 % an den CO2-Emissionen in Deutschland erheblich mitverantwortlich für die Klimakatastrophe ist, kritisieren die Einwender die ansteigenden klimaschädlichen Umweltbelastungen aus den planbedingten Mehrverkehren des Vorhabens. Klimanotstand verpflichtet, die Einwender regen daher an,

- *den motorisierten Individualverkehr MIV zugunsten eines klima- und menschengerechten Verkehrs zu reduzieren*
- *zukunftsweisende Versorgungskonzepte zu fördern und umzusetzen*
- *die Flächen im Vorhaben zu entsiegeln, statt weiter zu versiegeln*

Stellungnahme der Verwaltung: Es ist Ausdruck eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, dass für dieses Stadtbereichszentrum, welches nach den Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster (EHZK) in diesem Bereich der östlichen Innenstadt vorgesehen ist, keine bisherige Freifläche in Anspruch genommen wird, sondern eine Fläche, die bereits in der Vergangenheit gewerblich genutzt und weitgehend versiegelt war. Eine vollständige oder teilweise Nutzung als Grünfläche hätte zwar Interessen des Klimaschutzes und der Frischluftzufuhr in Richtung Hansaring begünstigt. Angesichts der Nähe des Plangebiets zum Dortmund-Ems-Kanal und zum Stadthafen als breite Frischluftschneisen kann darauf jedoch an dieser Stelle verzichtet werden. Die Stadt wertet das städtebauliche Interesse an der Schaffung eines funktionierenden Stadtbereichszentrums an dieser Stelle höher.

Unversiegelte Grünflächenanteile auf den ebenerdigen Flächen scheiden aus, da die Fläche zwischen den Gebäuden nicht nur für die ebenerdigen Stellplätze, sondern auch für die darunterliegende Tiefgarage genutzt werden muss. Die im Bebauungsplan festgesetzten 37 Pflanztröge mit standortgerechten Bäumen oberhalb der Tiefgarage dienen nicht der Grundwasseranreicherung, sondern minimal der Regenwasserrückhaltung und vornehmlich der Aufenthaltsqualität und Beschattung der Stellplatzflächen. Eine ökologische Funktion haben dagegen die vorgeschriebenen Gründächer auf allen Gebäuden. Sie führen sowohl zu einer Regenwasserrückhaltung wie auch zur Minimierung der Aufheizung im Plangebiet.

Im Plangebiet werden die bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze für das Vorhaben und darüber hinaus Stellplätze einer Quartiersgarage realisiert. Die Quartiersgarage ist erforderlich, um die umliegenden Wohngebiete und den Bereich der Gastronomie- und Freizeitnutzungen am Hafen vom Parkplatzsuchverkehr zu entlasten. Die Entlastung des umliegenden Straßenraumes von parkenden Pkw dient auch den Interessen der dort wohnenden Menschen. Neben den insgesamt 467 Pkw-Stellplätzen entstehen 477 Fahrradabstellplätze, auch im Anreiz zu schaffen, beim Einkauf auf das Auto zu verzichten.

Wie alle zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Münster kann auch dieses Stadtbereichszentrum sowohl von Pkw-Nutzern wie auch von Fußgängern oder Fahrradfahren oder per ÖPNV/Bus aufgesucht werden. Eine Verleitung, Einkäufe per Auto zu erledigen, ist die vorliegende Planung aus Sicht der Stadt Münster nicht. Die meisten derer, die zu diesem Stadtbereichszentrum per Auto kommen, würde ansonsten zu einem anderen Versorgungszentrum fahren. Die allgemein wünschenswerte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die Senkung der Schadstoffemissionen sollte nicht dadurch erreicht werden, dass man innerhalb der integrierten Lagen auf weitere Wohnnutzungen, weitere gewerbliche Nutzungen und die hierfür erforderlichen Versorgungseinrichtungen verzichtet. Anreize für eine stärkere Nutzung des Fahrrads werden dagegen anderweitig gesetzt, bundespolitisch über die CO2 Bepreisung und die dadurch steigenden Benzinpreise, die Förderung der Elektromobilität, Veränderungen bei der Pendlerpauschale u. ä., auf lokaler Ebene durch autofreie Bereiche in der Innenstadt, Temporeduzierungen, Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, Umbau von Straßen mit einer Reduzierung von MIV-Fahrspuren zugunsten von separaten Fahrspuren für Radfahrer, Ausweisung von Fahrradstraßen, Umwandlung von Pkw-Stellplatzflächen zu Fahrradabstellplätzen, Servicepoints für Fahrräder und ähnliches. Im Vorhaben wird eine ausreichende Zahl von Fahrradstellplätzen und Auflademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge bereitgestellt. Das Vorhaben steht also einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl oder zukunftsweisenden Versorgungskonzepten nicht im Wege, sondern fördert diese. Eine Entsiegelung der bislang bereits weitgehend versiegel-

ten/geschotterten Flächen im Plangebiet ist aus den oben genannten Gründen nicht möglich bzw. zumindest städtebaulich nicht gewünscht.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

d.2. Negativeffekte aus zusätzlicher Versiegelung

Die Einwender kritisieren die nahezu vollflächige Versiegelung im Vorhaben und die damit verbundenen Negativeffekte. So führen die hohen Versiegelungsanteile lt. Einwender zu Überschwemmungen sowie zu einer Aufheizung des Binnenklimas im Sommer mit einem Anstieg des Stromverbrauchs durch Klimageräte gegen die Überhitzung.

Stellungnahme der Verwaltung: Die hohe Versiegelung wird aus Gründen der Funktionalität des Stadtbereichszentrums hingenommen. Das Plangebiet liegt nicht im Bereich eines potentiellen Überflutungsbereiches. Dennoch sind künftig Regenereignisse nicht auszuschließen, die lokal und temporär zu Hochwasserereignissen führen. Gemäß der hydraulischen Berechnung zum Vorhaben genügt die Leistungsfähigkeit der öffentlichen entwässerungstechnischen Anlagen, um die bei einem 30-jährigen Regenereignis auf den Grundstücksflächen anfallenden Wasser schadlos abführen zu können. Im Rahmen der Bauantragsstellung wird ein Überflutungsnachweis erbracht. Das geplante Kanalnetz der Außenentwässerung entspricht den Anforderungen der DIN 1986-100 „Planung und Ausführung von Entwässerungsanlagen“.

Einer zu starken Aufheizung des Binnenklimas im Sommer wird durch Festsetzung von Gründächern auf allen Gebäuden im Plangebiet entgegengewirkt. Für die Gebäude sind zudem neue Bauanträge zu stellen und dabei die Anforderungen des inzwischen in Kraft getretenen Gebäudeenergiegesetzes vom 8.8.2020 nachzuweisen, welches nicht nur eine effiziente Dämmung gegen Kälte, sondern auch einen spezifischen Wärmeschutz vorschreibt, um stromverbrauchende Klimageräte im Sommer weitgehend entbehrlich zu machen. Zudem verpflichtet sich die Vorhabenträgerin in § 4 Abs. 2 des Durchführungsvertrages, die Wohngebäude sowie die Nichtwohngebäude mit einer wohnähnlichen Nutzung und eine Raumtemperatur >19° (unter anderem Wohnungen, Büros, Arztpraxen) so zu errichten, dass der spezifische, auf die wärmeübertragenden Umfassungsfläche bezogene Transimmissionswärmeverlust den Wert des Referenzgebäude gleicher Geometrie, Nettogrundfläche und Ausrichtung gemäß Energiesparverordnung (EnEV 2009) um mindestens 35 % unterschreitet („Energiesparhaus Münster“).

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

d.3. Begrünung – nachhaltige Nutzung der Dach- und Fassadenflächen

Die Einwender kritisieren eine fehlende Begrünung sowie eine fehlende nachhaltige Nutzung der Dachflächen im Vorhaben. Die Einwender regen an,

- *zur Verbesserung des Mikroklimas, der Biodiversität sowie der generellen Begrünungssituation im Stadtgebiet, die Dach- und Fassadenflächen im Vorhaben zu begrünen.*
- *zur Förderung einer städtischen Landwirtschaft mit einer Reduzierung der CO2-Emissionen und Transportwege, die Dachflächen im Vorhaben als Flächen für ein Urban Gardening nutzbar zu machen. Die Einwender verweisen dabei auf internationale Konzepte am Beispiel des Green City Growers Projektes in Boston.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Aussage der Einwender nach einer fehlenden Begrünung im Vorhaben ist nicht zutreffend. So sind, abseits der zusätzlichen Baumanpflanzungen im Bereich des ebenerdigen Kundenparkplatzes und in Verbindung mit dem Pocket-Park (siehe dazu Pkt. b.10 der Abwägung), gemäß textlicher Festsetzung 1.5.2 die Flachdächer der Gebäude im Vorhabenbereich auf einer Fläche von mindestens 6.000 m² mit einer extensiven Dachbegrünung aus einer standortgerechten Vegetation zu bepflanzen. Gegenüber dem Planvorhaben zum VBP Nr. 535 mit einer anteiligen Dachbegrünung auf 3.400 m² ist mit der nun getroffenen Festsetzung eine nahezu vollständige Begrünung der Dachflächen im Vorhaben vorgegeben. Ausgenommen sind lediglich Vordachflächen bzw. Dachflächen, die aufgrund ihrer gestalterischen oder baukonstruktiven Ausprägung für eine Dachbegrünung nicht in Frage kommen. Mit der Festsetzung zur Dachbegrünung wird den Anregungen der Einwender bereits teilweise entsprochen.

Der Anregung nach einer Fassadenbegrünung oder einer Bewirtschaftung der Dachflächen für ein Urban Gardening wird nicht entsprochen. In Abstimmung auf die umgebenden Bestandsgebäude sind als verbindendes Material für die Fassaden im Vorhaben Klinkerfassaden vorgesehen. Die Ausgestaltung als Klinkerfassade ist Grundlage der Ausführungsplanung für die Gebäude, für das Bauteil C4 zum Hafenweg ist die Klinkerfassade bereits für große Fassadenbereiche hergestellt. Neben den stadtgestalterischen Aspekten ist eine nachträgliche Begrünung der Fassadenfläche aufgrund der damit verbundenen konstruktiven Erfordernisse ohne Eingriffe in die Baukonstruktion der Fassade nicht möglich und wird daher auch aus bautechnisch konstruktiven Überlegungen heraus abgelehnt.

Gleiches gilt für die Nutzbarmachung der Dachflächen für Urban Gardening. Eine Bewirtschaftung der Flächen setzt einen intensiven Gründachaufbau voraus, der aufgrund der deutlich höheren Aufbauhöhen gegenüber einer externen Dachbegrünung mit einer erhöhten Wassereinlagerung durch Regen und Schmelzwasser zu deutlich höheren Dachlasten führt (vgl. extensive Flachdachbegrünung ca. 0,5 kN/m², intensive Flachdachbegrünung ca. 3,0 kN/m²). Weitergehend würden aus der Nutzung der Dachflächen zusätzliche Absturzsicherungen und Zugänglichkeiten der Dachflächen erforderlich. Vor dem Hintergrund eines in weiten Teilen bereits fertiggestellten Rohbauvorhabens ist eine nachträgliche Anpassung der Grundriss- und Gebäudestruktur in den statischen Erfordernissen einer intensiven Dachbegrünung ausgeschlossen. Darüber hinaus ist die Sinnhaftigkeit einer isolierten landwirtschaftlichen Bewirtschaftung der Dachflächen einer privaten innerstädtischen Immobilie unbegründet und höchst zweifelhaft und wird hier als nicht gewollt und nicht umsetzbar abgelehnt. Der allgemeine Verweis auf das Projekt der Green City Growers in Boston wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung nach einer (extensiven) Dachbegrünung wurde bereits gefolgt. Eine Beschlussfassung ist hierzu nicht erforderlich. Den übrigen Anregungen wird nicht gefolgt.

d.4. Problemstellungen zur Dachbegrünung

Von den Einwendern wird die geplante Dachbegrünung im Vorhaben problematisiert. So stellt ein Einwender die Frage nach der Übernahme der Pflege und Kosten für den aus seiner Sicht hohen Aufwand aus der Dachbegrünung. Ein anderer Einwender kritisiert, dass die Dachbegrünung keinen Mehrwert für die am Boden lebenden Tierarten hat. Zur Reduzierung der CO2-

Bilanz des Vorhabens und Stromgewinnung für den Eigengebrauch wird weitergehend angeregt,

- *anstelle der Dachbegrünung Photovoltaik-Anlagen oder eine Kombination aus Photovoltaik-Anlagen und Dachbegrünungen am Vorhaben vorzusehen.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Unterhaltung von Gebäuden, Gebäudeteilen oder baulichen Anlagen eines Planvorhabens der vorhabenbezogenen Bauleitplanung und damit verbundene Kosten liegt in der Regel bei der Vorhabenträgerin bzw. bei dessen Rechtsnachfolgerin. In Bezug auf die Dachbegrünung ist die Frage der Pflege und Kosten für den Unterhalt der Grünflächen planungsrechtlich nicht relevant und nicht Gegenstand der Abwägung, sondern im Baugenehmigungsverfahren zu regeln. Die Frage wird zur Kenntnis genommen, eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Mit der Anlage von Dachbegrünungen sind insbesondere in dicht besiedelten Innenstadtbereichen neben den stadtgestalterischen Vorteilen begrünter Flachdachflächen auch positive Wirkungseffekte auf das Mikroklima, die Regenrückhaltung und als Angebot für Insekten, Vögel und Kleinsttiere aller Art auch auf den Artenschutz verbunden. Die Nichtnutzbarkeit von Dachbegrünungen für am Boden, hier: auf Straßenniveau, vorkommende Tierarten stellt dabei keinen Mangel dar.

Mit der Möglichkeit zur Errichtung von Nebenanlagen wie u. a. Anlagen zur Versorgung des Vorhabens mit Elektrizität oder Solaranlagen gemäß 1.4.1 der textlichen Festsetzungen zum VBP Nr. 609 ist die Errichtung von Photovoltaikanlagen oder eine Kombination von Photovoltaikanlagen mit Dachbegrünungen im Vorhaben bei Einhaltung der Mindestflächenvorgaben für die Dachbegrünung nicht ausgeschlossen. Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Vor dem Hintergrund der positiven Wirkungseffekte im Zusammenhang mit den Dachbegrünungen wird der Anregung nach einem Wegfall der Dachbegrünung zugunsten von Photovoltaikanlagen nicht gefolgt.

Beschlussvorschlag: Der Anregung zum Wegfall der Dachbegrünung zugunsten von Photovoltaikanlagen wird nicht gefolgt.

d.5. Problemstellungen zu Baumpflanzungen

Die Einwender kritisieren einen Widerspruch der Textfestsetzung 1.5.1 zur Anpflanzung u. a. auch großkroniger Bäume im Vorhabenbereich und den Aussagen zu Grünanpflanzungen in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan. So ist lt. Einwender eine Pflanzung großkroniger Bäume aufgrund der Unterbauung des Vorhabengrundstücks mit einer Tiefgarage fachlich nicht umsetzbar.

Stellungnahme der Verwaltung: Der vorgetragene Widerspruch zwischen Textfestsetzung und Begründung besteht nicht. Gemäß Textfestsetzung 1.5.1 zum VBP Nr. 609 sind im Vorhabenbereich 9 der insgesamt 37 Bäume als Hochstämme einer großkronigen standortgerechten Baumart in Pflanztrögen mit einer Boden- / Substratmächtigkeit von mindestens 1,00 m und einem Mindestwurzelraum von 7,5 m³ je Baum zu pflanzen. Kapitel 6.2.7 der Begründung verweist in Bezug auf die Textfestsetzung auf die Darstellungen des Vorhaben- und Erschließungsplans mit einer (Mindest-)Anzahl von 37 Baumpflanzungen mit den benannten Einpflanzvorgaben. Zur Baumart und Pflanzqualität wird auf die Textfestsetzung 1.5.1 verwiesen.

Der vom Einwender vorgetragene Widerspruch basiert auf der Stellungnahme des Fachamtes

zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden, wonach die Pflanzung großkroniger Bäume in Pflanztrögen erst ab einer Boden- / Substratmächtigkeit von mindestens 1,00 m und einem Mindestwurzelraum von 7,5 m³ möglich sei. Dieser Vorgabe wird mit der Festsetzung 1.5.1 uneingeschränkt entsprochen und ist eine Pflanzung auch großkroniger Bäume im Vorhabenbereich gemäß der getroffenen Festsetzung und den Darstellungen der Begründung zum Bebauungsplan sichergestellt.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

d.6. Forderung nach Spielplatzflächen

Die Einwender kritisieren mit Verweis auf Ratsbeschlüsse zur Umgestaltung des Hafenplatzes aus dem Jahr 2005 die städtebauliche Zielsetzung zur Fortführung der straßenbegleitenden Blockstrukturen des Hansarings und der Schillerstraße durch das Planvorhaben anstelle einer Realisierung dringend benötigter Spielplatzflächen am Planstandort entsprechend den bestehenden Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 401. Der Wegfall der Spielplatzfläche stellt lt. Einwender eine erhebliche negative Veränderung dar, die nicht über einen finanziellen Ausgleich beglichen werden kann. Lt. Einwender ist die Planung damit fehlerhaft und rechtswidrig

Mit den Ausgleichszahlungen der Vorhabenträgerin und der Verlagerung des Spielplatzes an die Schillerstraße sind lt. Einwender die Bedarfe nicht entfallen. Nach Aussage der Einwender sind, ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Bedarfe aus der Entwicklung des OSMO-Areals, bereits jetzt die lt. RdErl d. Innenministers v. 31.7.1974 - V C 2 - 901.11 einzurichtenden Spielflächen im Hansaviertel völlig unterdimensioniert und es besteht ein Defizit von mittlerweile 2.570 m². Kritisiert wird in diesem Zusammenhang auch die Planung zum Bebauungsplan Nr. 600 für den Bereich des Stadthafens-Nord, der lt. Einwender ebenfalls keine Spielflächen vorsieht, so dass das bestehende, erhebliche Defizit an Grünflächen und Spielplätzen weitergehend gesteigert wird. Darüber hinaus stellt nach Auffassung der Einwender für das Planvorhaben selbst das Fehlen von Spielplätzen für Kinder und Jugendliche einen gravierenden Mangel dar. Zur Deckung der Bedarfe an Spielplatzflächen regen die Einwender an,

- *die im Bebauungsplan Nr. 401 planungsrechtlich gesicherte Spiel- und Grünfläche zu erhalten und auf dem Vorhabengrundstück einen (Allwetter-)Spielplatz umzusetzen.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die im Bebauungsplan Nr. 401 aus dem Jahr 1996 im nördlichen Planbereich vorgesehene öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz ist, wie das gesamte Bebauungskonzept des BP Nr. 401 für den Standort, nie realisiert worden. Die Fläche ist vollständiger Bestandteil des Vorgabengrundstücks und wird entsprechend den veränderten Entwicklungszielen überplant.

Der Gemeinde ist bekannt, dass im Hansaviertel, wie in vielen anderen stark verdichteten Innenstadtbereichen, ein Defizit an öffentlichen Spielplatzflächen besteht. Angesichts der vorgesehenen Bebauung ist die Platzierung einer öffentlichen Spielplatzfläche, etwa auf einer Tiefgarage neben einer Stellplatzanlage oder auf der Rückseite eines Lebensmittelmarktes, nicht sinnvoll. Eine solche öffentliche Spielfläche würde nicht angenommen. In Kenntnis des Defizits und in Abstimmung mit den Fachbehörden der Stadt Münster wurde mit der Vorhabenträgerin ein finanzieller Ausgleich vertraglich vereinbart (§ 26 Durchführungsvertrages). Diese Mittel werden von der Stadt Münster zur Herstellung, Ergänzung oder Aufwertung von öffentlichen Spielplatz-

flächen im näheren Umfeld des Plangebietes zweckgebunden aufgewendet.

Ob und in welchem Umfang im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 600 Spielflächen vorgesehen und planungsrechtlich gesichert werden ist Gegenstand des Bauleitplanverfahrens Nr. 600. Dieses wird aktuell für die frühzeitige Beteiligung nach § 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB ausgearbeitet.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

e. Verkehr

e.1. Bestehende und zukünftige Verkehrssituation

Lt. Einwender ist die bestehende Verkehrssituation im Umfeld des Vorhabens, insbesondere auf dem Hansaring einschließlich der Einmündungsbereiche zum Hansaring, der Wolbecker Straße, dem Albersloher Weg und der Bremer Straße, bereits untragbar. Mit den zusätzlichen Pkw- und Lkw-Verkehren aus dem Vorhaben wird die Verkehrsbelastung weiter zunehmen und sich die Situation mit Nachteilen für die Anwohner weiter verschlechtern. Nach Auffassung der Einwender

- *resultiert die Zunahme der Verkehrsbelastung aus den Kundenverkehren, die den HafenMarkt von außerhalb anfahren und aus den zusätzlichen Lieferverkehren*
- *führen die weiteren Stellplätze im Vorhaben und der Ausbau der Straßenkapazität zu mehr und nicht zu weniger Verkehr. So schaffen die 350 Stellplätze in der Tiefgarage und die 103 oberirdischen Stellplätze falsche Anreize für einen autobasierten (Groß-)Einkauf. In der Ausrichtung auf das Auto steht das Vorhaben der Verkehrswende entgegen. Toleriert wird lt. Einwender ein Anteil an motorisierten Individualverkehr als Anwohnerverkehre, nicht toleriert wird Durchgangsverkehr ausgelöst durch ein Einkaufscenter. Hier sollten die Möglichkeiten für das Auto verschlechtert werden.*
- *führt das Vorhaben durch das Umfahren von neuralgischen Punkten und Verdrängungseffekte in die angrenzenden Wohnstraßen zu mehr Verkehr in anderen Bereichen der Stadt. Kritisiert wird in dem Zusammenhang eine offenbar geplante Verdrängung des motorisierten Verkehrs auf der Wolbecker Straße zwischen Hansaplatz und Servatiiplatz, die lt. Einwender zu einer weiteren Verschärfung der Verkehrssituation auf dem Hansaring und im Viertel beitragen wird.*
- *wird die Barrierewirkung des Hansarings infolge der vorhabenbedingten ansteigenden Verkehrsbelastung weiter zunehmen.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Verkehrssituation wurden in der „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 609 „Münster-Hafen – Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“, nts Ingenieurgesellschaft mbH Münster, Stand 16.09.2020 gutachterlich untersucht und bewertet.

Die Verkehrsbelastungen wurden durch eine sog. „Zähl- bzw. Induktionsschleife“ am Hansaring tagesaktuell erhoben und aufgezeichnet sowie durch eine Vielzahl an Verkehrszählungen ergänzt. Neben diesen aktuellen Datensätzen wurden als Strukturmaßnahmen alle Projekte und Flächenentwicklungen im Bereich des Masterplans ‚Stadthäfen Münster‘ bis zum Entwicklungs-

stand 2035 analog der Verkehrsuntersuchung (VU) zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster' der Stadt Münster (vgl. Ingenieurbüro Helmert) berücksichtigt.

In den Wohnstraßen nördlich des Hansarings (Emdener Straße, nördliche Dortmunder Straße, Meppener Straße und nördliche Soester Straße) ist eine relevante planbedingte Zunahme der Verkehrsbelastungen aufgrund der fehlenden Netzfunktion der Straßen zu anderen übergeordneten Straßen nicht gegeben, so dass laut nts-Gutachtern ein Verdrängungseffekt in die Wohnstraßen nicht stattfindet.

Die Verkehrsbelastung, insbesondere auf dem Hansaring als innerstädtische Hauptverkehrsstraße ist hoch, dessen ist sich die Verwaltung bewusst. Im Vergleich der Ausgangsdaten (Analyse ohne „Hafencenter"/"HafenMarkt") der ursprünglichen VU zum Bebauungsplan Nr. 535 „Hafencenter" in Münster" (Stand 26.03.2015) mit der VU zum Bebauungsplan Nr. 609 „Münster-Hafen – Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg" ist jedoch festzustellen, dass das Kraftfahrzeugaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen der Stadt Münster zwischen den Jahren 2014 und 2018 überwiegend rückläufig ist. Somit nimmt die Verkehrsbelastung auf dem Hansaring in Teilen um rd. 8 % und auf der Wolbecker Straße um bis zu 21 % ab.

Bei der Ermittlung des Prognoseverkehrs in der Verkehrsuntersuchung zum VBP Nr. 609 ist der Auslastungsgrad des Hansarings berücksichtigt. Der Hansaring gehört dabei zum Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt, als Teil des Tangentenrings hat er im Bestand eine Verkehrsbelastung von ca. 1.500 Kfz/h. Im betrachteten Abschnitt zwischen Albersloher Weg und Wolbecker Straße hat der Ring den Charakter einer örtlichen Geschäftsstraße bzw. Hauptverkehrsstraße. In dieser Qualifikation gibt die RASt06 als typische Verkehrsbelastung eine Verkehrsstärke zwischen 400 und 2.600 Kfz/h an. Auch mit den zusätzlichen Verkehrsbelastungen aus den Prognoseverkehren liegt die Gesamtbelastung des Hansarings weiterhin innerhalb der Regelwerte.

In der Verkehrsuntersuchung zum VBP Nr. 609 wird für die Verkehre auf den Straßen die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) in Kfz/24h zugrunde gelegt. Damit wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage eines Jahres beschrieben und werden jahreszeitliche Schwankungen, Ferienzeiten, Sonn- und Feiertage berücksichtigt. Für die zu erwartenden vorhabenbezogenen Verkehre des HafenMarktes werden aus der überwiegend werktäglich relevanten Einzelhandelsnutzung jedoch die höheren durchschnittlichen, werktäglichen Verkehre (DTVw) eingerechnet. Die so ermittelten Belastungsfälle liegen damit auf der sicheren Seite, da bei dieser Vorgehensweise hinsichtlich des vorhabenbezogenen Mehrverkehrs die ungünstigere werktägliche Belastungskonstellation Berücksichtigung findet (vgl. nts, 16.09.2020, S. 26).

Das Planvorhaben profitiert in einem erheblichen Maße von der hohen Frequentierung des Hansaringes und generiert hieraus einen erheblichen Kundenanteil. Dementsprechend niedrig sind die zu erwartenden reinen Neuverkehre (vgl. entsprechende Effekte am Nahversorgungszentrum Friedrich-Ebert-Straße). Rechnerisch werden mit den Nutzungen im HafenMarkt insgesamt 4.400 Kfz-Fahrten/24 h erzeugt. Im Hinblick auf die integrierte zentrale Lage des Planstandortes im Umfeld dichter Wohnbebauungen sind wesentliche Verbund- und Mitnahmeeffekte bei der Berechnung und Beurteilung der Verkehrsstärken zu betrachten. Demnach bilden von den 4.400 Kfz-Fahrten/24 h nur rund die Hälfte der Fahrten (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) tatsächliche Neuverkehre. Auf Grund der hohen Einwohnerdichte in der direkten fußläufigen Umgebung des HafenMarktes wird ein Großteil der Kundschaft des HafenMarktes zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Einkauf erledigen.

Mit Umsetzung des Planvorhabens werden insgesamt 350 PKW-Stellplätze in einer Tiefgarage ausgewiesen, von denen 220 Stellplätze im Sinne einer Quartiersgarage der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, weitergehend werden 103 ebenerdige Stellplätze realisiert. Die öffentliche Quartiersgarage wird zu einer Reduzierung des nicht unerheblich vorhandenen Parkplatzsuchverkehrs im Quartier beitragen, vor allem mit Entlastungseffekten in den untergeordneten Wohnstraßen und am Hansaring. Darüber hinaus werden mehr Fahrradstellplätze (477) als PKW-Stellplätze angeboten, womit der unmotorisierte Verkehr weitergehend gefördert wird. Als weiterer Standortfaktor ist festzuhalten, dass über den Wegfall der früheren gewerblichen Nutzungen auf dem Grundstück auch ein Wegfall der damaligen gewerblichen Verkehre mit einem erheblichen LKW-Anteil allein aus dem Logistikstandort der Post AG verbunden ist.

Der künftige HafenMarkt besitzt in Bezug auf den Lieferverkehr mit ca. 25 Fahrzeugen / 24 h, der sich nicht ausschließlich aus Schwerlastverkehr zusammensetzt, nur einen geringen Anteil am erzeugten Neuverkehr. Derzeit werden über den Vorhabenbereich als brachliegendes Grundstück keine Verkehre generiert. Im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung werden jedoch mit jeder Reaktivierung und Überplanung des rd. 21.000 m² großen innerstädtischen Grundstücks projektbezogen Ziel- und Quellverkehre erzeugt, die sich im Straßennetz auswirken.

Im Worst-Case-Szenario (Planfall 2024) - HafenMarkt in Betrieb, Quartier Stadthafen Nord (ehem. Osmo-Areal) realisiert - ergibt sich im direkten Anschlussbereich zum Vorhaben eine durchschnittliche, tägliche Verkehrsbelastung (DTV in Kfz/24h) für den Hansaring von 14.500 bzw. 14.200 DTV, was einer Steigerung gegenüber dem Referenzjahr der Analyse 2018 von 4,3% bzw. 2,8% entspricht. Im weiteren Verlauf zur Wolbecker Straße ist dagegen eine Abnahme der Verkehrsbelastung gegenüber 2018 von 2,6 % zu erwarten. In westliche Richtung auf dem Hansaring liegt die Verkehrszunahme gegenüber dem Analysejahr 2018 lediglich bei rd. 4,8%. Insgesamt sind somit nur geringfügige Verkehrszuwächse auf dem Hansaring zu verzeichnen, was insbesondere aus dem stagnierenden bis teilw. rückläufigen Kraftfahrzeugaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen in Münster und aus dem Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung begründet ist.

Im Prognosejahr 2035 (Planfall 2035) sind neben dem HafenMarkt alle weiteren Hafenentwicklungen sowie die Entlastungswirkungen aus dem 3. Bauabschnitt der B51 und der B481n berücksichtigt. Für den relevanten Abschnitt des Hansarings östlich und westlich der Zufahrt zum HafenMarkt werden nur äußerst geringe Zunahmen von 0,7 % bzw. 1,4% prognostiziert.

Zur Sicherung leistungsfähiger und sicherer Verkehrsabläufe werden vom Gutachter Maßnahmen an bestehenden Knotenpunkten des Hansarings zur Dortmunder Straße bzw. zur Schillerstraße sowie der Ausbau der derzeitigen Grundstückszufahrt ins Plangebiet zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt unter Verlegung der vorhandenen Bushaltestelle vorgeschlagen. Die Querungsmöglichkeiten des Hansarings werden weiter verbessert und die von den Einwendern vorgetragene mögliche Barrierewirkung entsprechend reduziert. So wird eine Optimierung der Fußgängerschutzanlage an der Dortmunder Straße vorgenommen sowie an dem neuen Kreuzungspunkt mit Zufahrt HafenMarkt eine weitere sichere, da signalisierte Querungsmöglichkeit geschaffen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist im § 9 des Durchführungsvertrags verbindlich vereinbart bzw. wird als Schalt- und Steuerungsmaßnahmen durch die Stadt Münster durchgeführt. Der Albersloher Weg genügt in seinem ausgebauten Abschnitt ab der Einmündung Ha-

fenweg in Richtung Süden bereits heute den zukünftigen Anforderungen. Der nördliche Abschnitt ab der Einmündung Hafenweg einschließlich des Knotenpunkts Albersloher Weg/ Hansaring weist ein Defizit in der Leistungsfähigkeit auf, welches durch das Planvorhaben jedoch nicht weiter verschlechtert wird.

Fazit: Mit Umsetzung des Planvorhabens sind Mehrverkehre auf dem bereits stark belasteten Hansaring als Hauptverkehrsstraße verbunden. Die Zuwächse liegen innerhalb üblicher Belastungsschwankungen (+/- 10%) an unterschiedlichen Tagen (wenngleich sie natürlich zu den üblichen Belastungsschwankungen hinzukommen) und mit den verbleibenden Gesamtbelastungen innerhalb der Regelwerte der RASt06. Der Hansaring ist für die Aufnahme der Mehrverkehre aus dem Planvorhaben ‚HafenMarkt' und den übrigen Strukturmaßnahmen des Masterplans ‚Stadthäfen Münster' uneingeschränkt geeignet. In der Gesamtbewertung ist der HafenMarkt nicht maßgeblich für die Verkehrsentwicklung des Hansarings. Mit Maßnahmen an bestehenden Knotenpunkten und dem Ausbau der Zufahrt ins Plangebiet zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt können vorhandene Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben werden.

Über die geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und über die allgemeine Verkehrsentwicklung in der Stadt Münster werden die Verkehrszuwächse aus dem Planvorhaben und den übrigen Strukturmaßnahmen des Masterplans in weiten Teilen aufgefangen und teilweise sogar unter die derzeitige Verkehrsbelastung reduziert. Eine leistungsfähige und verkehrssichere Ableitung der Verkehre über den Hansaring ist im Worst-Case-Szenario 2024 (Planfall 2024) sichergestellt. In Abwägung verkehrlicher Belange und den Erfordernissen nach einer geordneten Innenentwicklung innerhalb formulierter städtischer Entwicklungsziele können verbleibende Verkehrszuwächse an einzelnen Straßenabschnitten des Hansarings zugunsten einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des derzeit brachliegenden Innenstadtgrundstücks hingenommen werden.

Mit dem Verkehrsgutachten zum VBP Nr. 609 werden auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung der Stadt Münster zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster' mit Stand Februar 2019 bestätigt, wonach eine leistungsfähige und sichere Abwicklung der Verkehre aus den geplanten Strukturmaßnahmen des Masterplans über das öffentliche Straßennetz der Stadt Münster gewährleistet ist.

Die Einwender geben auch Hinweise auf die im Jahr 2021 erfolgten Verkehrsversuche u.a. im Bereich der Wolbecker Straße. Diese sind als einmalige Ereignisse zu werten und stellen nicht die in der VTU untersuchte regelhafte Verkehrssituation dar. Insgesamt sind die Einwendungen demnach zurückzuweisen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

e.2. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Die Einwender kritisieren mit Verweis auf bereits bestehende Konflikte zwischen Radverkehr und MIV insbesondere am Hansaring und der Wolbecker Straße die vorhabenbedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens in den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Lt. Einwender

- *wird die Situation für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge noch weiter verschlechtert.*
- *nimmt die Gefahr für Fußgänger/Spaziergänger und Radfahrer zu, etwa durch die neue Kreuzung im Anbindungsbereich des Vorhabens an den Hansaring oder auf dem Weg*

zum naheliegenden Kanal, zur Kleingärtenanlage oder zum Sportverein TuS Saxonia.

- *stellt der Schwerlastverkehr eine dauerhafte Gefährdung von Schüler*innen und Lehrkräften des Hansakollegs auf ihrem Schulweg dar.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Verkehrsbelastungen im Planbereich sind standortbezogen innenstadttypisch. Über die frühere gewerbliche Nutzung des Vorhabengrundstücks durch die Deutsche Post AG mit dem deutschlandweit größtem Postzustellstützpunkt, dem deutschen Rentenwerk der Post sowie ergänzenden Büronutzungen war der Standort mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen, insbesondere auch durch Schwerlastverkehre, belegt. Mit Aufgabe der Nutzungen und Verlagerung des Postzustellstützpunktes an die Straße „Am Mittelhafen 55“ gehen von dem Gelände als leergezogene Brachfläche derzeit keine Verkehrsbewegungen auf die angrenzenden öffentlichen Straßen aus. Grundsätzlich geht die Umsetzung der Entwicklungsziele des Masterplans, Stadthäfen Münster‘ - und damit auch des HafenMarktes - mit dem Wandel des Hafenareals von einem ehemaligen innerstädtischen Gewerbegebiet mit einem hohen Schwerlastverkehrsanteil zu einem gemischt genutzten Stadtquartier mit einer Harmonisierung der innenstadttypischen Verkehre und somit auch mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit einher.

Mit Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 609 werden planbedingte Mehrverkehre generiert. Die verkehrlichen Mehrbelastungen wurden gutachterlich erfasst und die Auswirkungen auf die Verkehrssituation anhand von Prognosefällen bewertet. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine leistungsfähige und verkehrssichere Ableitung der planbedingten Verkehre über das öffentliche Straßennetz zu jeder Zeit gewährleistet ist. Entgegen der Behauptung ist dabei nicht eine stetig steigende Verkehrsbelastung zu erwarten, sondern sind über eine eher stagnierende Verkehrsbelastung sowie über Entlastungswirkungen aus den geplanten übergeordneten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zukünftig teilweise sogar Reduzierungen der Verkehrsbelastungen gegenüber heute gegeben (Bsp. Planfall 2026).

Die prognostizierte Verkehrszunahme auf dem Hansaring liegt bei unter 10% und somit innerhalb regelhafter Schwankungsbreiten von +/- 10%, die bereits heute an unterschiedlichen Tagen auftreten können. Eine verkehrliche Verschlechterung für die Rettungs- und Einsatzfahrzeuge ist unter der zu erwartenden Verkehrsmengenentwicklung nicht zu erwarten. Die im Alarm- und Ausrückeplan der Feuerwehr Münster verzeichnete Funktion des Hansarings als Hauptausrückestrecke nach Norden ist weitergehend gegeben. Auch wurde während der Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange im Bauleitplanverfahren keine Kritik diesbezüglich geäußert.

Die Anbindung des Vorhabengrundstücks erfolgt derzeit über eine Grundstückszufahrt des Hansaring. Eine geregelte Querung über die Hauptverkehrsstraße im Sinne der kurzen Wege, insbesondere zwischen den bestehenden Einzelhandelsmärkten ist nicht gegeben, vielmehr sind im Kurvenbereich „spontane“ ungeschützte Querungen des Hansarings durch Fußgänger und Radfahrer zu beobachten. Mit Umsetzung des Planvorhabens ist der Ausbau der derzeitigen Grundstückszufahrt zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt verbunden, zusätzliche Einfahrten werden nicht geschaffen. Die Errichtung der Ampelanlage ist dabei nicht nur zur Ableitung der prognostizierten Verkehre erforderlich, sondern erfolgt auch zur Verbesserung und Sicherung der Querung des Hansarings für Fußgänger und Radfahrer. Über die Lichtsignalanlage wird neben den bestehenden Übergängen im Bereich Dortmunder Straße und Schillerstraße eine weitere geregelte Querung für Fußgänger über den Hansaring angeboten und somit das Unfallri-

siko, insbesondere für Kinder und ältere Menschen aus der derzeitigen ungeschützten Wegeverbindung reduziert.

Mit der Verlegung der Bushaltestelle in Höhe des Gebäudes Hansaring 46 hinter den neuen Kreuzungspunkt, der Einrichtung eines separaten Linksabbiegersignals für Linksabbieger in die Schillerstraße an der Lichtsignalanlage Hansaring/Schillerstraße und der Verkürzung der Umlaufzeit für Fußgänger an der Fußgängerschutzanlage Hansaring/Dortmunder Straße werden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Qualität der Verkehrswege vorgenommen, so dass sich insgesamt trotz vorhabenbezogener Verkehre im belastungssensiblen Umfeld des Hansarings eine Verbesserung gegenüber der heutigen Verkehrssituation einstellt.

Mit 25 Fahrzeugen / 24 h hat der Lieferverkehr, der sich nicht ausschließlich aus Schwerlastverkehr zusammensetzt, nur einen geringen Anteil am Neuverkehr. Zudem ist festzuhalten, dass die Lieferverkehre über verschiedene Zufahrtsstraßen den HafenMarkt ansteuern. Am Beispiel der drei großen Einzelhandelsmieter (Edeka, Discounter und Drogerie) im HafenMarkt ist anschaulich darzustellen, dass die Lieferverkehre sich nicht nur auf eine Straße konzentrieren, sondern sich die An- und Abfahrten verteilen. So wird der Edeka-Markt über den Hafenweg angefahren und beliefert. Die Abfahrt erfolgt über die Schillerstraße. Eine erhöhte oder dauerhafte Gefährdung der SchülerInnen und der Lehrkräfte des Hansa Berufkollegs ist mit Blick auf die geringe Anzahl des Schwerlastverkehrs und den verbesserten Querungsmöglichkeiten des Hansarings nicht erkennbar. Der Discounter wird über den Hafenweg an- und abgefahren sowie beliefert. Der Drogerie-Markt wird mit kleineren LKW-Einheiten ausschließlich über die Zufahrt des Hansarings beliefert.

Die Wegeverbindung aus dem Hansa- und Hafenviertel zum Kanal, zur Kleingartenanlage und zum Sportverein TuS Saxonia verläuft im Wesentlichen über die Schillerstraße. Eine Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer durch die vorhabenbedingten Mehrverkehre auf der Schillerstraße ist nicht gegeben (siehe dazu Pkt. e.5 der Abwägung).

Fazit: Innerhalb der Gesamtentwicklung des Standortes sind die zusätzlichen Verkehrsbelastungen leistungsfähig und verkehrssicher abzuwickeln. Entgegen der Behauptung ist mit Umsetzung des Planvorhabens keine Erhöhung der Unfallgefahr verbunden, vielmehr werden mit den geplanten Verkehrsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring bestehende Mängel in der Verkehrsinfrastruktur behoben und die Verkehrssicherheit in der städtebaulich erforderlichen Vernetzung der Stadtquartiere insgesamt sogar erhöht.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

e.3. Auswirkungen auf die Stausituation

Lt. Einwender kommt es infolge der schon bestehenden Verkehrsüberlastung bereits jetzt zu enormen Staubildungen auf der Wolbecker Straße, dem Hansaring und dem Albersloher Weg. Insbesondere der Verkehr vor der Kreuzung Albersloher Weg / Hansaring / Bremer Straße staut sich nach Aussage der Einwender auch außerhalb der Stoßzeiten immer wieder über mehr als 100 m. Die Einwender kritisieren die Auswirkungen des Vorhabens auf die Stausituation. Lt. Einwender

- *werden, entgegen der Behauptung, Verkehre aufgrund der hohen Belastung nicht vom Hansaring verdrängt, vielmehr werden durch das Vorhaben neue Verkehrsziele mit einer Verstärkung der Staubildungen geschaffen. Eine Umfahrung der Staus ist weder für die Anwohner der betroffenen Viertel noch für die Angestellten oder Kunden des Bauvorhabens möglich, daher wird der Vergleich des HafenMarktes mit dem bereits bestehenden E- Center an der Friedrich-Ebert-Straße als fehlerhaft kritisiert, da hier über die Hammerstraße oder die Augustastraße eine nahegelegene Umfahrungsmöglichkeit gegeben sei.*
- *entsteht mit der geplanten Lichtsignalanlage in Folge von drei bereits bestehenden Ampeln auf einer Strecke von rd. 400 m (nach Realisierung des neuen Knotenpunktes befinden sich lt. Einwender auf einer Strecke von 250 m zwischen Wolbecker Straße und HafenMarkt dann drei Ampeln) und an einer Stelle, die bereits heute oft überstaut ist, ein weiteres Verkehrshindernis mit einer deutlichen Zunahme der Verkehrsstaus auf dem Hansaring.*
- *behindern die entstehenden Staus den Rettungsweg entlang des Rings, insbesondere Fahrten vom und zum Franziskushospital am Hohenzollernring.*
- *behindern die entstehenden Staus die Zufahrt der Gebäude Hansaring 46-48.*

Stellungnahme der Verwaltung: Als innerörtliche Hauptverkehrsstraße dokumentiert die Staubelastung am Hansaring ein für Innenstädte generelles Stauphänomen, regelhaft zu den morgen- und abendlichen Stoßzeiten bei einem ansonsten oft unauffälligen Tagesverlauf.

Im Vergleich zu anderen Ballungsräumen ist dieses Phänomen in der Stadt Münster jedoch weniger ausgeprägt. Selbst bei einem mehrspurigen Ausbau des derzeit 2-spurigen Hansarings wäre ein Abbau der Stauwirkungen nicht gegeben. Darüber hinaus wäre ein mehrspuriger Ausbau des Hansarings innerhalb der bestehenden Liegenschaftsverhältnisse nicht möglich und ist städtebaulich sowie im Hinblick auf die zukunftsweisende Entwicklung des Verkehrs auch nicht gewollt. Ziel der Münsteraner Stadtentwicklung ist ein Erhalt der bestehenden städtebaulichen Charakteristik und nicht der Umbau in eine autogerechte Stadt.

Neben generellen Stauphänomenen wird der Verkehrsfluss auf dem Hansaring durch Parkvorgänge an den Stellplätzen in Schrägaufstellung, durch die Wartepflicht an untergeordneten Zufahrten und Nebenstraßen (Dortmunder Straße und Soester Straße) sowie durch den Parksuchverkehr im Zusammenhang mit dem Stellplatzdefizit im Hafenbereich gestört. Weitere Störwirkungen sind über die derzeit nicht in einer Grünen Welle geschalteten Lichtsignalanlagen entlang des Hansarings gegeben. Für das Grundstück Hansaring 46-48 mit der Zufahrt zum rückwärtig gelegenen Kundenparkplatz des Penny-Marktes sind aktuell weitere Beeinträchtigungen durch die vor dem Grundstück gelegene Bushaltestelle als sog. Buskap ohne eigene Busbucht gegeben.

Die Einwendung, dass der Vergleich des HafenMarktes mit dem bereits bestehenden E- Center an der Friedrich-Ebert-Straße fehlerhaft sei, da hier über die Hammerstraße oder die Augustastrasse eine nahegelegene Umfahrungsmöglichkeit gegeben ist, wird zurückgewiesen. Eine Umfahrungsmöglichkeit des HafenMarktes/Hansarings ist beispielweise über die Bremer Straße/Wolbecker Straße oder über die B51/Wolbecker Straße gegeben.

Eine verkehrliche Verschlechterung für die Rettungs- und Einsatzfahrzeuge ist unter der zu erwartenden Verkehrsmengenentwicklung nicht zu erwarten. Die im Alarm- und Ausrückeplan der

Feuerwehr Münster verzeichnete Funktion des Hansarings als Hauptausrückeroute nach Norden ist weitergehend gegeben. Auch wurde während der Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange im Bauleitplanverfahren keine Kritik diesbezüglich geäußert.

Mit Umsetzung der Entwicklungsziele des VBP Nr. 609 ist im Anbindungspunkt des Planvorhabens zum Hansaring der Umbau der derzeit ungeregelten Grundstückszufahrt zu einem lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt verbunden. Die Ausgestaltung des Knotenpunktes und Bewertung der Leistungsfähigkeit mit den verkehrlichen Auswirkungen auf den Hansaring und auf die bestehenden relevanten Grundstückszufahrten wurde in der „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 609 „Münster-Hafen – Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ gutachterlich geprüft und bewertet. Die Leistungsfähigkeitsnachweise erfolgten entsprechend den fachgutachterlichen Standards gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015. Neben der Sicherung der äußeren Erschließung des Planvorhabens werden vom Gutachter Maßnahmen aufgezeigt, die die o.g. Mängel in der Verkehrsinfrastruktur weitestgehend beheben.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass selbst für den Planfall 2024 als Worst-Case-Szenario die Verkehrsmengen an den Knotenpunkten im direkten Umfeld zum Planvorhaben mindestens mit der Qualitätsstufe D (ausreichend) abgewickelt werden können. Für den Kreuzungspunkt Hansaring/Zufahrt HafenMarkt im direkten Übergang zum Grundstück Hansaring 46 ergab die Untersuchung für die morgendliche Spitzenstunde die Qualitätsstufe B und für die höher belastete nachmittägliche Spitzenstunde die Stufe C. Die Stufe C wird nur für den untergeordneten, in den Hansaring links einbiegenden Strom ausgewiesen, alle anderen Verkehrsströme werden mit Verkehrsqualität A oder B bewertet. Damit ist selbst während der Spitzenstunden ein zufriedenstellender Verkehrsablauf mit weniger als 30 Sekunden Wartezeit gewährleistet. Auf Höhe der Grundstückszufahrt zum Parkplatz Hansaring 46 - 48 wird mit der Signalisierung des Knotenpunktes zusätzlich die Beschilderung „Bei Rot hier halten“ installiert. Dadurch wird der Grundstückszufahrtsbereich frei von Rückstau gehalten und aus- sowie einfahrende Fahrzeuge können die durch die Lichtsignalsteuerung entstandenen Zeitlücken zum Einbiegen auf den Hansaring bzw. auf den Parkplatz nutzen. Die Lichtsignalsteuerungen erzeugen darüber hinaus im Fließverkehr Pulkbildungen, wodurch Lücken zwischen den Fahrzeugpulks entstehen, die das Ein- und Abbiegen auf bzw. vom Hansaring ermöglichen. Mit den Maßnahmen (Realisierung Lichtsignalanlage, Lichtsignalsteuerung, Beschilderung) ist sowohl eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit mit geringeren Wartezeiten für Einbieger auf den Hansaring als auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu verzeichnen, eine Überstauung der Nachbarknoten infolge der Ampelanlage am neuen Kreuzungspunkt ‚Hansaring/Anbindung HafenMarkt‘ ist nicht zu erwarten.

Mit Ausbau des Knotenpunktes ist die Verlegung des vorhandenen Buskaps vor dem Gebäude Hansaring 46 hinter die geplante Lichtsignalanlage in Fahrtrichtung Wolbecker Straße und Umgestaltung der Haltestelle als Busbucht verbunden. Mit der Verlegung wird durch wegfallende Wartezeiten aus Fahrgastwechselvorgängen eine Verbesserung des Verkehrsflusses am Hansaring und eine Verbesserung der Sichtverhältnisse für ein- und ausfahrende Pkw im Bereich der Zufahrt Hansaring 46 erreicht.

Neben den Verbesserungen im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunktes Hansaring/Zufahrt HafenMarkt wird eine weitergehende Harmonisierung im Verkehrsfluss über eine

verkehrsabhängige, koordinierte Schaltung der Lichtsignalanlagen entlang des Hansarings als „Grüne Welle“ erwirkt.

Fazit: Entgegen der Behauptung wirkt sich die neue Lichtsignalanlage günstig auf den Verkehrsfluss im Bereich der vorhandenen Zufahrt Hansaring 46 - 48 aus und verbessert eher die Erreichbarkeit und Anbindung dieses Grundstücks. Neben der Beseitigung vorhandener Mängel im Verkehrsfluss und der Verbesserung der Sichtverhältnisse im Grundstückszufahrtsbereich ist darüber hinaus mit der Errichtung der Lichtsignalanlage eine geregelte und somit sichere Querung des Hansarings für Fußgänger und Radfahrer im direkten Wegeverlauf zu den bestehenden Märkten, insbesondere auch zum Penny-Markt im Gebäude Hansaring 46 - 48, gegeben. Die Berechnungsergebnisse zur Leistungsfähigkeit der einzelnen Knotenpunkte zeigen, dass sich die Verkehrsqualität der einzelnen Knotenpunkte nach Vorhabenrealisierung nicht verschlechtert. Vor dem Hintergrund der gutachterlichen Ergebnisse und den aufgezeigten Maßnahmen zur verkehrlichen Anbindung des Planvorhabens an den Hansaring sind die vorgetragenen Bedenken nicht zutreffend und werden als unbegründet zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

e.4. Auswirkungen aus Straßenbaumaßnahmen

Lt. Einwender wird neben den planbedingten Verkehrszuwächsen die Verkehrssituation zusätzlich durch den Umbau des Hansarings in Höhe der Emdener Straße für mehrere Monate stark strapaziert. Weitergehend befürchten die Einwender, dass im Falle weiterer Baustellen auf der Wolbecker Straße, dem Albersloher Weg sowie in Folge von Umleitungen im Zusammenhang mit einer Sperrung der BAB A1 es zum vollständigen Stillstand auf den Straßen kommt.

Stellungnahme der Verwaltung: Baustellen im Verlauf von Straßen sind aus unterschiedlichen Gründen (Erneuerungen der Deckschicht, Verlegung von Leitungen, Umbau von Kreuzungen, Errichtung von Lichtsignalanlagen, Neuaufteilung von Fahrspuren, Straßenmarkierungsarbeiten u. ä.) potenziell immer möglich und führen zumeist auch zu Verkehrsbehinderungen. Es handelt sich dabei um zeitlich begrenzte Sondersituationen, die für die Berechnung und Abwägung von regelhaften Verkehrs- oder Verkehrslärmbelastungen nicht maßgeblich sind. Unzumutbare Belastungen für den Verkehrsfluss oder für Anwohner müssen durch entsprechende Maßnahmen der Baustelleneinrichtung, der Verkehrslenkung/Umleitungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen usw. vermieden werden.

Für die im Untersuchungsraum bereits laufende und abschnittsweise voraussichtlich bis ins Jahr 2026 andauernde Baustelle zur Verlegung von Fernwärme-Transportleitungen der Stadtnetze Münster im Verlauf der Bremer und der Dortmunder Straße sowie im Hohenzollernring wurden durch das Büro nts gesonderte Stellungnahmen zur Bewertung der Auswirkungen der mehrjährigen Baustelle auf die Verkehrssituation erstellt (nts, Ingenieurgesellschaft mbH, Stellungnahme vom 11.1.2022 und Stellungnahme vom 2.3.2021). Im Ergebnis bilden die in der VTU zum VBP Nr. 609 (nts, Ingenieurgesellschaft mbH, 16.9.2020) abgebildeten Planfälle und ermittelten Verkehrszahlen auch nach Untersuchung der Netzfälle mit Berücksichtigung der mehrjährigen Fernwärmebaustelle weiterhin die richtigen Größenordnungen ab. Die aktuelle Untersuchung (nts, Ingenieurgesellschaft mbH, Stellungnahme vom 11.1.2022) zeigt auf, dass die festgestellten Verkehrssteigerungen überwiegend aus den baustellenbedingten Verkehrsverlagerungseffekten resultieren. Die in der VTU aus September 2020 zum VBP 609 getroffenen Aussagen und

Bewertungen haben daher weiterhin Bestand und stellen für lärmtechnische Untersuchungen weiterhin die zu Grunde zu legenden Datengrundlagen dar. Als Sondersituation infolge temporärer Baustellen werden die Auswirkungen der Baustellen von der Stadt gesondert in den Blick genommen und geeignete verkehrslenkende Maßnahmen gegebenenfalls in Kombination mit Temporeduzierungen zur Minderung der Störeinwirkungen durchgeführt (siehe dazu Kapitel 6.3.1 der Begründung zum VBP Nr. 609).

Im Ergebnis können die Bedenken der Einwender zurückgewiesen werden.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

e.5. Auswirkungen auf die Schillerstraße

Die Einwender kritisieren die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schillerstraße in der Erhöhung der Verkehrsbelastung und der Gefährdung durch Lieferverkehre, die dem Widmungszweck der Schillerstraße als Fahrradstraße entgegenstehen und einen Nutzungskonflikt absehbar und dauerhaft festschreiben.

Die Schillerstraße ist nach Auffassung der Einwender - trotz der Ausweisung als Fahrradstraße bereits im Bestand nach wie vor mit hohen Durchgangsverkehren belegt, die einer Fahrradstraße entgegenstehen und eine Belastung für die Anwohner darstellen. Die Einwender verweisen in diesem Zusammenhang u. a. auf eine Beschwerdelage bei der Polizei, wonach der Kreuzungsbereich Ewaldistraße / Schillerstraße seit 2019 eine 1-Jahres-Unfallhäufungsstelle ist mit dem Erfordernis einer baulichen Umgestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Eine weitere Erhöhung der Durchgangsverkehre auf der Schillerstraße durch das Vorhaben kann lt. Einwender von der Fahrradstraße nicht ohne eine erhöhte Gefährdung der Radfahrer, insbesondere im beengten Brückenbereich, aufgenommen werden. In diesem Zusammenhang weisen die Einwender zusätzlich darauf hin, dass mit Entwicklung des Bereiches „Stadthafen Nord“ sich das Verkehrsaufkommen auf der Schillerstraße sowie am Knotenpunkt Schillerstraße / Hansaring noch entsprechend erhöht und sich die Probleme damit nochmals verstärken.

Weitergehend kritisieren die Einwender das Anlieferkonzept des HafenMarktes mit der regelhaften Befahrung der Fahrradstraße durch Lieferschwerverkehre und der alleinigen Ausfahrt der Schwerverkehre über die Anliefergasse vom Vorhabengrundstück auf die Schillerstraße. Lt. Einwender

- *widerspricht die regelhafte tägliche Befahrung durch die Anlieferverkehre der nur ausnahmsweise zulässigen Nutzung einer Fahrradstraße durch andere Verkehrsmittel als das Fahrrad*
- *widerspricht die alleinige Ausfahrt der Anlieferverkehre zur Schillerstraße dem Rücksichtnahmegebot und dem Erfordernis einer verkehrssicheren und verträglichen Erschließung des Vorhabens für Anlieferverkehre mit der Folge, dass der Plan dauerhaft nicht vollziehbar und rechtswidrig ist. Darüber hinaus stellen aus Sicht der Einwender die beengten Platz- und Sichtverhältnisse im Ausfahrtsbereich des Vorhabengrundstücks zur Straße eine erhebliche Gefährdung für Fußgänger und Radfahrer dar. Die Einwender verweisen in dem Zusammenhang auf die Bedenken der Polizei in ihrer Stellungnahme zur Beteiligung nach § 4 (2) BauGB.*

- *stellen die vorhabenbedingten Lieferverkehre auf der Schillerstraße eine Gefährdung für die rd. 4.300 Schülerinnen und Schüler des Hansakollegs auf ihrem Schulweg dar.*

Vor dem Hintergrund der benannten Belange ist lt. Einwender die Erschließung des Vorhabens für den Anlieferverkehr nicht gesichert.

Zur Reduzierung der Verkehrsbelastung und Verbesserung der Situation für die Radfahrer regen die Einwender an,

- *den allgemeinen motorisierten Individualverkehr auf die Hauptstraßenachsen umzuverteilen und die Schillerstraße als Anliegerstraße auszuweisen und als Veloroute Schillerstraße/Lindberghweg ausschließlich dem Radverkehr zu widmen. Weitergehend sollen nur einseitige Parkmöglichkeiten für Autos sowie zusätzliche Fahrradständer im Straßenraum geschaffen werden.*
- *die Lieferverkehre mit einer Entlastung der Schillerstraße neu aufzuteilen.*
- *im Straßenabschnitt der Schillerstraße zwischen Bahnhof und Hansaring die Pkw-Stellplätze zurückzubauen und die Fahrbahnbreite entsprechend den Standards für Fahrradstraßen anzupassen.*

Stellungnahme der Verwaltung: Der Beschluss des Rates der Stadt Münster zur Widmung der Schillerstraße als Fahrradstraße im Jahr 2019 (V/0977/2019) erfolgte in Kenntnis der geplanten Entwicklungen am Hafen und im Hansaviertel gemäß dem Masterplan „Stadthäfen Münster“ V/0150/2019. Ein Widerspruch zwischen einer Ausweisung der Schillerstraße als Fahrradstraße und der teilweisen Ableitung der Verkehre aus den geplanten Maßnahmen – einschließlich des vorliegenden Vorhabens - des Masterplans „Stadthäfen Münster“ über die Schillerstraße war und ist nicht erkennbar. So ist laut VTU zum vorliegenden Bebauungsplan (nts, Ingenieurgesellschaft mbH, 16.9.2020), die die im Umfeld des Vorhabens geplanten verkehrserzeugenden Projekte entsprechend der VTU Masterplan Stadthäfen Münster des Ingenieurbüros Helmert berücksichtigt, in der geplanten Verteilung der Verkehre aus dem HafenMarkt und dem Bereich Stadthafen Nord eine maximale Verkehrsbelastung für die Schillerstraße von 235 Kfz/h (Prognosefall 2035 mit Vorhabenplanung und neuer Bahnunterführung) prognostiziert. Die ermittelte Verkehrsbelastung liegt damit immer noch im Bereich der für Fahrradstraßen empfohlenen maximalen Belastungsstärke von 400 Kfz/h. Auch in den übrigen Prognosefällen ist eine Überschreitung der empfohlenen Belastungsstärke von 400 Kfz/h nicht gegeben.

Die planbedingten Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Schillerstraße sind gering. Zwar erfolgt die Abfahrt der Lkw aus der Hauptanlieferung und aus der Fleischanlieferung des Lebensmittel-Vollsortimenters über eine Ausfahrt auf die Schillerstraße, jedoch sind relevante Störeffekte auf die Radverkehre der Schillerstraße damit nicht zu erwarten. So werden die Anlieferungszonen täglich lediglich von 3 Lkw und einem Kleintransporter frequentiert, einmal wöchentlich fährt ein Lkw für die Müllentsorgung über diese Ausfahrt auf die Schillerstraße. Neben den Lieferverkehren werden 14 Mitarbeiterstellplätze nördlich des Lebensmittelmarktes über die Schillerstraße angefahren. Geht man bei den Mitarbeiterplätzen von einer zweifachen Belegung je Tag und von 4 Lkw Abfahrten aus, ergeben sich etwa 60 Ein- oder Ausfahrten je Tag an der Grundstückszufahrt von der Schillerstraße ins Plangebiet, tendenziell eher weniger, da die Mitarbeiterstellplätze in der Einbahnrichtung der Anlieferzufahrt auch von Süden angefahren werden können. Dabei kann angenommen werden, dass der Großteil dieser Fahrten nur über das kurze,

90 m lange, Teilstück der Schillerstraße zwischen Hansaring und Betriebszufahrt erfolgen wird. Der gesamte sonstige Anlieferverkehr für die übrigen Geschäfte im Plangebiet und für die oberirdische Stellplatzanlage und die Tiefgarage/Quartiersgarage erfolgen über den Hansaring und den Hafenweg.

Ausgewiesene Fahrradstraßen dienen zwar vorrangig und mit voller Breite der Fahrbahn dem Fahrradverkehr, anderer Verkehr kann aber durch Zusatzzeichen zugelassen werden, z. B. „Anlieger frei“, um die wichtige Erschließungsfunktion der Schillerstraße auch zukünftig sicherzustellen. Für den MIV gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Radfahrer haben das Recht, jederzeit nebeneinander zu fahren und die volle Breite der Fahrbahn zu nutzen. Kraftfahrer sind dem Radverkehr untergeordnet und müssen darauf Rücksicht nehmen.

Beengte Platz- oder Sichtverhältnisse an der Ausfahrt in die Schillerstraße gibt es nicht. Die Ausfahrt hat eine Breite von 8 m. Vorgelagert zur Fahrradstraße ist noch ein 2,5 m breiter Gehweg. Die Schillerstraße verläuft dort gradlinig, ohne Kurven, und ist bei der Ausfahrt in beide Richtungen gut einsehbar. Die Strecke, die die LKW auf der Schillerstraße bis zur Kreuzung Hansaring/Schillerstraße zurücklegen beträgt nur rd. 90 m. Die LKW fahren vorwärts in die Schillerstraße ein, so dass sämtliche querende Verkehrsteilnehmer gut wahrnehmbar sind. Der vereinzelt aufkommende Lieferverkehr wird zudem vorrangig außerhalb der verkehrlichen Spitzenstunden erwartet.

Die Auswirkungen des Planvorhabens stehen daher dem Nutzungszweck der Schillerstraße als Fahrradstraße nicht entgegen, auch ein Verstoß gegen das gegenseitige Rücksichtnahmegebot ist nicht erkennbar. Insgesamt wird der Vorwurf der Einwender, wonach der Plan aufgrund der negativen verkehrlichen Einwirkungen auf die Schillerstraße dauerhaft nicht vollziehbar und damit rechtswidrig ist, als unbegründet und nicht zutreffend zurückgewiesen.

Über die geforderten konkreten Maßnahmen zur Ausgestaltung der Fahrradstraße oder über etwaig notwendige Maßnahmen im Kreuzungsbereich mit der Ewaldistraße wird nicht im Rahmen dieses Bauleitplanverfahrens entschieden. Über die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplans Nr. 600 wird später im dortigen Bauleitplanverfahren entschieden.

Das Vorhaben führt zu keiner gravierenden Steigerung des Verkehrs auf dem Hansaring und auf der Schillerstraße. Somit bleibt die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer weiterhin gegeben, zumal das Hansa-Kolleg eine Berufsschule ist, die von älteren Jugendlichen und Erwachsenen besucht wird. Diese sind wegen ihres Alters nicht so gefährdet wie andere, jüngere Schüler und haben gelernt, sich im öffentlichen Verkehr zu bewegen.

Der Forderung nach einer Neuaufteilung der Lieferverkehre mit einer Entlastung der Schillerstraße wird nicht gefolgt. Mit Blick auf die geringen Fahrtenanzahl an der Grundstücksausfahrt zur Schillerstraße und den eingeschränkten Platz- und Verkehrsverhältnissen auf dem Hafenweg wäre die Schaffung einer Wendemöglichkeit für Sattelzüge im Bereich der Anlieferung zum Hafenweg unverhältnismäßig. Darüber hinaus wären mit einem solchen Wendemanöver erhöhte Lärmbelastungen zu erwarten.

Auch der Forderung nach Rückbau der Stellplätze im Bereich der Schillerstraße zwischen Hansaring und Bahnhof kann nicht entsprochen werden. Die Ertüchtigung dieser Straße zu einer Durchgangsstraße liegt nicht im städtischen Interesse. Auf die Stellplätze sind die Anwohner angewiesen.

Die Bedenken werden zurückgewiesen. Zu dem Verweis der Einwender auf die Bedenken der Polizei siehe Kapitel IV, Pkt.4.15.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

e.6. Auswirkungen auf den Hafenweg

Die Einwender kritisieren die Auswirkungen des Vorhabens auf den Hafenweg in der Belastung aus zusätzlichen (Anliefer-)Verkehren und den Wegfall von bestehenden Parkplätzen.

So wird lt. Einwender der bereits jetzt schon überlastete Hafenweg über das zusätzliche Verkehrsaufkommen und die alleinige Anfahrt der Anlieferverkehre über den Hafenweg weitergehend belastet und sind Begegnungsverkehre kaum noch gewährleistet. Darüber hinaus befürchten die Einwender zur Ermöglichung der Anlieferverkehre einen Wegfall bestehender Stellplätze und somit eine weitere Verschärfung des Parkdrucks auf dem Hafenweg. Zur Sicherung der verkehrlichen Abläufe auf dem Hafenweg regen die Einwender an,

- *die Anlieferung einschließlich der Ausfahrt des Zulieferverkehrs über den Hansaring erfolgen zu lassen.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Verkehrsentwicklung und die damit verbundenen planbedingten Auswirkungen auf das Verkehrswegenetz sind gutachterlich geprüft und dokumentiert. Die für den Hafenweg prognostizierten Verkehrsmengen liegen in den verträglichen Größenordnungen für eine innerstädtische Erschließungsstraße. Der Hafenweg verfügt über einen ausreichend dimensionierten Straßenquerschnitt für Pkw-Begegnungsverkehre. Der Hafenweg ist derzeit durch die schwierige Parksituation und den vorliegenden Parksuchverkehr geprägt, die überwiegend durch sog. Kurzzeitparker der Gastronomie hervorgerufen wird. Hierbei wird die öffentliche Quartiersgarage des HafenMarktes, neben dem geplanten beidseitigen Parkverbot im Hafenweg, zu einer deutlichen Verbesserung der verkehrlichen Situation führen, indem der Parksuchverkehr sowie die Ein- und Ausparkvorgänge im Hafenweg deutlich reduziert werden. Dem Begegnungsverkehr steht folglich ein breiterer befahrbarer Straßenquerschnitt zur Verfügung, die Ein- und Ausfahrt in die öffentliche Quartiersgarage und die Anlieferung des HafenMarktes werden vereinfacht. Somit wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht. Auf Grund der weit fortgeschrittenen Bebauung bzw. der bereits erstellten Baukörper ist eine Verlegung der Anlieferung nicht mehr umsetzbar.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

e.7. Situation des ÖPNV - Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV

Die Einwender kritisieren die fehlende attraktive Gestaltung des ÖPNV und Einschränkungen des Busverkehrs aufgrund der verkehrlichen Überlastungen auf dem Hansaring. Um die Gegebenheiten für den ÖPNV zu verbessern, regen die Einwender an,

- *(eine) eigene Busspur(en) auf dem Hansaring vorzusehen. Lt. Einwender könnte unter Neuordnung der beidseitigen Parkplätze als Längsparker die Fahrbahn um 2,50 m auf 10,50 m zugunsten einer mittigen Busspur (für beide Fahrtrichtungen mit einem punktuellen Bereich für den Busbegegnungsverkehr) und zwei Fahrbah-*

nen für den MIV aufgeweitet werden. Als Ersatz für die wegfallenden Stellplätze sollen die Tiefgaragenplätze im Vorhaben herangezogen werden.

- *die im Vorbereich des Vorhabens zum Hansaring geplante Bushaltestelle nicht als Busbucht, die den Busverkehr benachteiligt, sondern als Buskap auszubilden.*

Stellungnahme der Verwaltung: Das Plangebiet ist gut über den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die Linie 14 verkehrt über den Hansaring, die Linien 6, 8 und 17 verkehren über den Albersloher Weg und die Linien 11/R11, 22/R22, die Ringlinien 33 und 34 sowie die Linien S20 und R32 verkehren über die Wolbecker Straße / den Hohenzollernring. Mit Umsetzung der Vorhabenziele wird die als Buskap bestehende Haltestelle vor dem Gebäude Hansaring 46 in Fahrtrichtung Wolbecker Straße hinter die geplante Lichtsignalanlage im zukünftigen Einfahrtsbereich der Vorhabennutzung verlegt und als Busbucht ausgeführt. Die Busbucht ermöglicht einen ungehinderten und damit verbesserten Verkehrsfluss auf dem Hansaring während der Ein- und Ausstiegsphase der Fahrgäste. Bei dem Wiedereinfädeln des Buses in den fließenden Verkehr besitzt der Bus nach § 20 Abs. 5 StVO Vorrang gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern, so dass trotz Verbesserung des Verkehrsflusses der Widerstand für die Busse nicht erhöht wird und die Belange des ÖPNV mit Einhaltung der Taktung der Linienpläne uneingeschränkt gewährleistet bleiben. Die geforderte Ausbildung auch der neuen Bushalteposition als Buskap würde diesen Zielsetzungen entgegenstehen und wird daher abgelehnt.

Die bauliche Erweiterung des Hansarings um eine einzelne Busspur, die in beide Fahrtrichtungen befahrbar sein soll, ist nicht Ziel der Münsteraner Verkehrsentwicklung. Eine eigene Busspur ist im bestehenden Raumprofil des öffentlichen Straßenraum des Hansarings ist nicht umsetzbar. Mit Wegfall der Parkplätze zugunsten einer zusätzlichen Fahrspur würden auch die Platanen fallen müssen, da diese zwischen den Parkplätzen stehen (s. Abb. 3 und 4 VTU nts Seite 10). Planbedingte Verkehre haben keine relevanten Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und durch eine intelligente Lichtsignalsteuerung mit ÖPNV Bevorrechtigung ist die Einhaltung der Taktungen uneingeschränkt sichergestellt.

Die ÖPNV-Bevorrechtigung erfolgt durch die Lichtsignalsteuerung, d. h. Busse können sich über Funk an den Lichtsignalanlagen anmelden und ihre Freigabezeit anfordern. Dadurch werden lange Halte an den Lichtsignalanlagen vermieden und das Einfahren / Ausfahren in und aus Haltestellen erleichtert.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

e.8. Parksuchverkehre und bestehende Parkraumsituation – alternative Parkraumkonzepte

Lt. Einwender sind für die Anwohner des Viertels und insbesondere für das Hansa-Berufs-Kolleg die Parkplatzbedarfe nicht gelöst. So kritisieren die Einwender den bereits heute bestehenden hohen Parkdruck im Viertel und seine negativen Auswirkungen für die Anwohner durch Parksuchverkehre und Schleichwegenutzungen in den untergeordneten Wohnstraßen im Quartier sowie für Fußgänger und Radfahrer durch verstellte Bürgersteige und Radwege aus Parkenden Autos. Nach Auffassung der Einwender ist die in der Begründung zum Planvorhaben vorgetragene Behauptung einer Verringerung der Parksuchverkehre im Hansaviertel (beispielhaft benannt werden die Dortmunder-, Ewaldi- und Schillerstraße) durch die im Vorhaben geplanten Quartiersparkplätze nicht zutreffend, vielmehr wird sich nach Auffassung der Einwender mit Umsetzung des Vorhabens die angespannte Parksituation im Hafen- und Hansaviertel noch weiter

verschärfen. Mit Blick auf die relativ hohen Kosten und die schlechte Erreichbarkeit wird die Frage aufgeworfen, wie sichergestellt ist, dass die Quartiersgarage angenommen wird und damit die prognostizierte Entlastung überhaupt eintritt. Die Einwender regen an,

- *die Tiefgarage als echte Quartiersgarage, die (im Wesentlichen) den Anwohnern des Viertels zur Verfügung steht, in Kombination mit einem (kommunalen) Carsharing-Angebot zu nutzen. Um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Viertel zu stärken, sollten gleichzeitig die öffentlichen Stellplätze entlang des Hansarings und Teilen der Wolbecker Straße bzw. den Wohnstraßen bis zur Wolbecker Straße – mit Ausnahme von Behindertenstellplätzen - zugunsten von breiteren Gehwegen, Grün- und Außengastronomieflächen und einer verbesserten Radwegeführung zurückgebaut werden.*
- *die Parkplätze in den anliegenden Wohnstraßen baulich zu markieren und Radabstellanlagen zu schaffen, um die Gehwege vom ruhenden Verkehr freizuhalten.*
- *zusätzliche Angebote wie Lastenradverleih und Bike-Sharing im Vorhaben (bzw. im Rohbau der Tiefgarage) zu schaffen, die den Umstieg auf alternative Mobilitätsformen fördern.*
- *den einmal pro Jahr stattfindenden Parking Day auf dem Hansaring auf mehrere Tage im Jahr auszuweiten.*

Stellungnahme der Verwaltung: Der Stadthafen hat sich mit der Ansiedlung zahlreicher Firmen aus den Bereichen Dienstleistung und Gastronomie in den letzten Jahren dynamisch entwickelt, eine Entwicklung, mit der die Verkehrsinfrastruktur nur teilweise Schritt halten konnte. So liegt insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs Optimierungsbedarf. Ein Großteil der Anlieger am Hafenweg haben über Ablösebeiträge ihren Stellplatznachweis erbracht, wohingegen das eigentliche Parken überwiegend im öffentlichen Straßenraum stattfindet und somit zum hohen Parkdruck beiträgt (siehe e.9). Dabei ist die Zahl der öffentlichen Parkplätze nicht ausreichend, sodass im öffentlichen Raum ein hoher Parkdruck vorliegt sowie ein entsprechend hoher Parksuchverkehr besteht.

Im Hinblick auf den zukünftig zu erwartenden Anstieg der Elektromobilität sind Elektroladestationen und Schnellladestationen für Pkws als auch für Fahrräder geplant. Darüber hinaus soll zur Stärkung alternativer Mobilitätslösungen eine Carsharing Station im Vorhabenbereich ausgewiesen werden. Die Zielsetzungen sind im Durchführungsvertrag zum VBP Nr. 609 mit dem Vorhabenträger abgestimmt und vertraglich gesichert.

Die nts Ingenieurgesellschaft mbH hat im Juli 2019 eine erneute Parkraumanalyse durchgeführt, die die aktuelle Situation im Hafen- und Hansaviertel mit neuen Erkenntnissen und Zahlen belegt. Folglich besteht weiterhin ein Defizit an Stellplätzen und ein entsprechend hoher Parkdruck im Untersuchungsgebiet (Parkraumanalyse Hansaviertel/Hafen in Münster, 24.07.2019, in: (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020)). Demnach führt der mit dem Parkraumdefizit verbundene Parksuchverkehr zu Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes im Zuge des Hansaringes. Mit der Schaffung von 220 öffentlichen Quartiersstellplätzen im Bereich der geplanten Quartiersgarage ist eine Verbesserung der aktuellen Parksituation und eine Minderung der Parksuchverkehre zu erwarten. 130 weitere Stellplätze in der Quartiersgarage sind den Mietern/Kunden vorbehalten bzw. dienen als Stellplatznachweis für die einzelnen Nutzungen. Der integrierte Standort des HafenMarktes mit dem Kerneinzugsgebiet Hansaviertel bietet viele Möglichkeiten im Be-

reich der nachhaltigen Mobilität. Das Mobilitätskonzept des HafenMarktes beinhaltet neben der Nutzung der öffentlichen PKW-Stellplätze in der Quartiersgarage zusätzlich die direkten Anbindungen über den ÖPNV, Car-Sharing, gut ausgebaute und vernetzte Fuß- und Radwege im Vorhabenbereich sowie fast 500 Fahrradabstellplätze, Ladestationen für E-Bikes und Lastenräder. Die nachhaltige Mobilität erfährt somit eine weiterführende Stärkung.

Im Hansaviertel besteht ein Defizit an Stellplätzen (Parkraumanalyse Hansaviertel / Hafen in Münster, 24.07.2019) mit entsprechenden Parksuchverkehren. So würde ein Rückbau der öffentlichen Stellplätze zu Gunsten breiterer Gehwege, Radabstellanlagen und Außenflächen für die Gastronomie entlang des Hansarings das Defizit weiter erhöhen sowie den Parksuchverkehr verstärken.

Eine Markierung der Stellplätze in den Wohnstraßen im Hansaviertel und eine damit einhergehende Ordnung des bestehenden Parkraums mit Errichtung von öffentlichen Radabstellflächen kann jederzeit durch die Stadt Münster erfolgen. Sowohl die Wohnstraßen sind kein Bestandteil des Geltungsbereiches des VBP 609 als auch die behördliche Anordnung zur Herstellung von Radabstellanlagen ist kein Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung.

Auch der Umsetzung des Parking Days steht der HafenMarkt nicht entgegen. Organisation, Ablauf und Genehmigung sind wie bei jeder größeren Veranstaltung abzustimmen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

e.9. Finanzierung, Bewirtschaftung und Nutzung der Tiefgarage

Die Einwender kritisieren die städtische Subventionierung der Tiefgarage in Millionenhöhe, die nur in Teilen als Quartiersgarage den Anwohnern zur Verfügung steht und von der Vorhabenträgerin frei bewirtschaftet werden darf. Zusätzlich wird bemängelt, dass der größte Teil der Stellplätze angesichts der großen Verkaufsflächen im Vorhaben ohnehin bauordnungsrechtlich erforderlich ist und die Subventionierung damit eine Verschwendung öffentlicher Gelder darstellt.

Als gewerblich betriebenes Parkhaus führt die Tiefgaragennutzung nach Auffassung der Einwender letztlich zu einer noch höheren Belastung des Viertels durch Kfz. Weitergehend kann lt. Einwender das Parkhaus die kostenfrei verfügbaren Stellplätze entlang der Anwohnerstraßen nicht ersetzen und verweisen dabei auf ihre Erfahrungen mit den Hafenbesuchern, die grundsätzlich kostenfreie Parkplätze in der Nähe des KreativKai suchen. Die Einwender regen an,

- *ausschließlich kostenfreie Parkplätze in die Planungen einzubeziehen, die auch den Anwohnern zur Verfügung stehen.*

Die Änderung der textlichen Festsetzung aus der erneuten Offenlage, wonach der Vorhabenträgerin gestattet werden soll, die Tiefgarage teilweise auch als Lagerräume zu nutzen, wird von den Einwendern abgelehnt. Die Einwender befürchten, dass sich durch die Änderung die Anzahl der bisher im Vorhaben geplanten Stellplätze zu Lasten der öffentlich nutzbaren und von der Stadt subventionierten Stellplätze verringert.

Stellungnahme der Verwaltung: Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist u.a. die Festsetzung von Stellplätzen, Gemeinschaftsanlagen und Nebenanlagen (Textliche Festsetzung Nr. 1.4). Festgesetzt wird die Pflicht der Vorhabenträgerin, innerhalb der festgesetzten Fläche für die Tiefgarage (TG) und der Fläche für Stellplätze (St) insgesamt 467 PKW-

Stellplätze zu errichten. Außerdem müssen im Vorhabengebiet 477 Fahrradstellplätze, darunter 30 für Lastenräder/Fahrräder mit Anhänger, errichtet werden.

Notwendig sind nach § 48 Abs. 3 BauO NRW in Verbindung mit der Stellplatzsatzung der Stadt Münster vom 1.1.2020 275 PKW-Stellplätze und 364 Abstellplätze für Fahrräder. Gem. § 48 Abs. 3 Satz 7 BauO NRW kann bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze für PKW durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen ersetzt werden, wobei für einen PKW-Stellplatz 4 Fahrradstellplätze herzustellen sind. In Anwendung dieser gesetzlichen Ersetzungsbefugnis reduziert sich die Zahl der notwendigen Stellplätze um 28; dafür hat die Vorhabenträgerin 112 Fahrradstellplätze herzustellen.

Damit verbleiben in der Tiefgarage zusätzliche 220 PKW-Stellplätze, die als Quartiersgarage genutzt werden können. Die Quartiersgarage dient nicht ihrerseits dem Nachweis notwendiger Stellplätze der umliegenden Gebäude – diese müssen auf den jeweiligen Grundstücken selbst oder in der Nähe auf einem geeigneten Grundstück hergestellt oder abgelöst werden –, sondern soll den im Quartier vorhandenen Parkdruck mildern. Die Einschätzung, dass das Viertel hierdurch einer noch höheren Belastung ausgesetzt sein soll, wird daher nicht geteilt.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan regelt weder die Bewirtschaftung der Stellplätze/Tiefgarage noch die Finanzierung der Stellplätze für PKW und Fahrräder. Entsprechende Vereinbarungen zwischen der Stadt und der Vorhabenträgerin finden sich im Durchführungsvertrag, der nicht Bestandteil der Satzung ist. Die Stellplätze in einer Tiefgarage wie gefordert kostenfrei zur Verfügung zu stellen wäre allerdings auch in Münster unüblich.

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein in (Groß)Städten übliches und geeignetes Instrument zur Steuerung des ruhenden Verkehrs und wird auch in den Parkhäusern der Stadt Münster angewendet. Es findet dementsprechend auch hier Anwendung. Einzelheiten sind in § 24 des Durchführungsvertrags geregelt. § 24 Abs. 3 des Durchführungsvertrags bestimmt auch den einmaligen Kostenbeitrag der Stadt für die öffentliche Nutzung der von der Vorhabenträgerin (privat) errichteten Tiefgarage. Die Herleitung ergibt sich im Einzelnen aus der Anlage 6 zum Durchführungsvertrag. Es entspricht der Billigkeit und der Lastengerechtigkeit, wenn sich die öffentliche Hand an den Kosten einer Tiefgarage beteiligt, wenn und soweit deren Errichtung nicht durch das Vorhaben, sondern durch öffentliche Interessen ausgelöst wird. An diesem Gedanken orientiert sich die Kostenquote, die sich aus dem Verhältnis der notwendigen Stellplätze für das Vorhaben und der zusätzlich für die Allgemeinheit errichteten Stellplätzen ergibt.

Die Zahl der für die Öffentlichkeit vorgesehenen Stellplätze verringert sich durch die Lagerräume in der Tiefgarage nicht. Der Ausbau bzw. die Planung zur Tiefgarage einschließlich der Zahl der vorgesehenen Stellplätze ist nachweislich seit der Planung durch den VBP 535 konstant geblieben.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

e.10. Fehlende Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern

Die Einwender kritisieren mit Verweis auf die schmalen Wegeflächen und Unmengen an parkenden Autos eine für Fußgänger und Radfahrer unzumutbare Situation im Viertel und insbesondere entlang des Hansarings. Zur Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern fordern die Einwender

- *mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer u.a. auch durch den Bau einer Quartiersgarage zur Entlastung des öffentlichen Raumes von parkenden Fahrzeugen*
- *eine Förderung des Fahrradverkehrs statt eines autofreundlichen Umbaus des Hansarings*
- *eine getrennte Führung des fußläufigen Verkehrs vom motorisierten Verkehr am Beispiel der Verbindungswege in Mecklenbeck*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Planung trägt der Stellungnahme ohnehin Rechnung, soweit der Bau einer Quartiersgarage zur Entlastung des öffentlichen Raums von parkenden Fahrzeugen verlangt wird. In der zwingend zu errichtenden Tiefgarage sind 220 Parkflächen für die Öffentlichkeit vorgesehen und verbindlich über den Durchführungsvertrag gesichert.

Der Ausbau des Knotenpunkts im Bereich der Grundstücke Hansaring 48 und Hansaring 54 wird die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigen. Der räumliche Umgriff betrifft nur einen kleinen Teilausschnitt des Hansarings, nämlich den Einmündungsbereich vom Vorhabengrundstück in den Hansaring. Nur die entsprechenden Flächen sind Teil des Plangebietes. Die von der Stadt konzeptionell verfolgte Förderung des Radverkehrs erfolgt durch Radverkehrsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem gesamtstädtischen Radbau-Programm. Auch der vorhabenbezogene Bebauungsplan verfolgt das Ziel, den Radverkehr nachhaltig zu fördern, durch die Bereitstellung einer großen Zahl attraktiver Fahrradstellplätze einschließlich derjenigen für Lastenräder.

Die städtebauliche Situation im Bereich des Vorhabengrundstücks ist nicht vergleichbar mit derjenigen in anderen Stadtteilen, sodass die Übernahme von Lösungen aus anderen Planungssituationen – z.B. derjenigen in Mecklenbeck – an den örtlichen Gegebenheiten scheitert. Ausgehend von der Bestandssituation wird die geplante Verkehrslösung den Anforderungen an eine angemessene Erschließung gerecht.

Beschlussvorschlag: Der Anregungen zur Errichtung einer Quartiersgarage wurde bereits gefolgt. Eine Beschlussfassung ist hierzu nicht erforderlich. Den übrigen Anregungen wird nicht gefolgt.

e.11. Fehlerhaftes und unzureichendes Verkehrsgutachten

Lt. Einwender geht das Verkehrsgutachten von falschen Voraussetzungen aus, ist unplausibel und damit zur Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens unbrauchbar. Nach Auffassung der Einwender

- *wird entgegen der Behauptung im Verkehrsgutachten der Verkehr durch den Hafenmarkt erheblich zunehmen.*
- *ist die Bewertung der Knotenpunkte fehlerhaft. Vor dem Hintergrund offensichtlicher Kapazitätsprobleme an den Knotenpunkten rund um das Vorhaben bis an die Belastungsgrenzen (Hansaring/Schillerstraße: ausreichend und Hansaring/Wolbecker Straße: mangelhaft) bzw. darüber hinaus (Hansaring/Albersloher Weg: ungenügend), ist die gutachterliche Behauptung, dass verkehrliche Belange dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 nicht entgegenstehen, unglaubwürdig.*

  In Bezug auf den Knotenpunkt Hansaring / Wolbecker Straße wird mit Verweis auf die

Stellungnahme der Polizei zur Beteiligung nach § 4 (2) BauGB weitergehend kritisiert, dass die Einstufung des Knotenpunktes als Unfallhäufungsstelle mit dem Erfordernis eines grundlegenden Umbaus des Knotenpunktes entsprechend einem Beschluss der Unfallkommission in dem Verkehrsgutachten nicht betrachtet wurde. Die Nichtberücksichtigung etwaiger Folgen aus dem Umbau des Knotenpunktes stellt lt. Einwender einen erheblichen gutachterlichen Mangel dar.

- *fehlt eine Analyse der Verkehrssituation für den Knotenpunkt Albersloher Weg / Hafenweg-Hafenplatz*
- *sind die im Gutachten angenommenen Rückstaulängen für den geplanten Knotenpunkt Hansaring / HafenMarkt in Bezug auf die Abläufe wartender und abfahrender Fahrzeuge unrealistisch und es fehlen Angaben zur mittleren Rückstaulänge an der LSA sowie an den übrigen Lichtsignalanlagen am Hansaring. Unter Annahme der tatsächlichen Rückstaueffekte ergeben sich lt. Einwender für den Knotenpunkt Hansaring / HafenMarkt und Hansaring / Schillerstraße Überstauungen mit zusätzlichen Eng- und Gefahrenstellen (u. a. für die Ausfahrt des Rewe-Marktes am Hansaring), die dokumentieren, dass eine verkehrssichere Erschließung des Vorhabengrundstücks angesichts der Belastungssituation am Hansaring unmöglich hergestellt werden kann.*
- *sind die in den Anlagen 3 bis 12 des Gutachtens dargestellten Verkehrszuwächse nicht nachvollziehbar und unbegründet. Lt. Einwender wird eine zunehmende Verkehrsmenge auf dem Albersloher Weg, dem Hansaring und der Hafenstraße verstärkte Umleitungseffekte aus Richtung Wolbecker Straße zur August-Schepers-Straße und aus Richtung Gremmendorf zum Heumannsweg und Lindberghweg zur Folge haben. Diese Verkehre wurden gutachterlich nicht ausreichend betrachtet.*
- *ist das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zum Masterplan Stadthäfen Münster, wonach die Verkehrsbelastung der Schillerstraße mit Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße gesunken ist, unglaubwürdig.*
- *sind die vermeintlichen Entlastungseffekte durch die nicht gesicherte Neugestaltung der Hafenstraße und dem Brückenneubau im Jahr 2035 derzeit völlig unklar und entsprechen in der Einstellung in die Planung nicht den Anforderungen an eine geordnete und gerechte Planung und sind damit unzulässig. Entgegen den Aussagen im Gutachten mit Entlastungseffekten prognostizieren die Einwender eine Mehrbelastung des Hansarings infolge einer nach dem Umbau für den Verkehr attraktiveren Hafenstraße.*
- *ist aus dem Ausbau der B 51 anstelle der prognostizierten Entlastung eine Zunahme des PKW-Verkehrs zu erwarten. Weitergehend werden die Entlastungswirkungen aus dem Neubau der B 481n von den Einwendern angezweifelt.*
- *sind die Auswirkungen und Anbindungen der angrenzenden Großprojekte am Hafen (Neubauten Hölker, LVM, Hafentor und das Wohngebiet auf dem OSMO- Areal) nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt. Auch fehlt lt. Einwender eine gutachterliche Einschätzung möglicher Verkehrsbelastungen durch die neue Shopping-Mall am Bahnhofsteingang, die weit mehr anbieten soll als den bisherigen Reisebedarf.*

Weitergehend kritisieren die Einwender unterschiedliche Annahmen und Aussagen in

den Verkehrsgutachten. So ist gemäß der Verkehrsuntersuchung zum Masterplan Stadthäfen Münster (S. 21) durch die ca. 690 neuen Wohnungen und bis zu 2.000 neuen Arbeitsplätze im Bereich des Stadthafens Nord mit zusätzlichen Kfz-Verkehren von 2.500Kfz/24h zu rechnen. Dem entgegen gibt die Verkehrstechnische Untersuchung zum VBP Nr. 609 im Vergleich der beiden Prognosevarianten 2022 ohne Stadthafen (Anhang, S. 5) und mit Stadthafen (Anhang S. 7) auf den für die Erschließung des Stadthafens Nord einzig verfügbaren Strecken Schillerstraße und Hafenweg zusammengenommen nur 1.350 Kfz/24h an. Die Ergebnisse sind lt. Einwender damit unplausibel, tatsächlich müssen in der Verkehrstechnischen Untersuchung zum VBP Nr. 609 deutlich mehr Kfz angenommen werden.

- *fehlt im Gutachten die Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen aus den geplanten Wohnquartieren östlich des Dortmund-Ems-Kanals (beidseits des Albersloher Weges für etliche 1.000 Wohneinheiten) mit Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 618 durch den Rat der Stadt Münster in der 2. Jahreshälfte 2020. In der verkehrlichen Anbindung der Quartiere u. a. in Richtung Innenstadt über die Schillerstraße für den Radverkehr und über den Albersloher Weg für den MIV mit dem defizitären Knotenpunkt Albersloher Weg / Hansaring / Bremer Straße / Hafenstraße bzw. mit Schleichverkehren über den Hafenweg zum Hansaring hat die Planung lt. Einwender eine erhebliche Relevanz für die Verkehrsentwicklung vor Ort, die im Verkehrsgutachten sowie den Immissionsgutachten (s. Pkt. f.2 – Fehlerhafte Untersuchungen zum Immissionsschutz) zum Hafen-Markt gutachterlich zu berücksichtigen ist.*
- *ist der angestellte Vergleich zwischen dem Vorhaben und dem E-Center an der Friedrich-Ebert-Straße nicht zutreffend. So ist das Straßennetz an den beiden Standorten unterschiedlich, zum anderen war auf dem Gelände an der Friederich-Ebert-Straße zuvor bereits ein großer Vollsortimenter ansässig und auf dem Vorhaben-grundstück ein in der Nutzung nicht vergleichbares Postgebäude.*
- *fehlt im Verkehrsgutachten eine Differenzierung nach Größe und Länge der Lkw, die aufgrund unterschiedlichem Fahrverhalten und -eigenschaften (z.B. als Linksabbieger bei Ampelschaltungen mit kurzen Intervallen) zu unterschiedlichen Stau- und Verkehrsauswirkungen führen.*
- *ist die Nachvollziehbarkeit und Objektivität der im Gutachten getroffenen Annahme zu den Öffnungszeiten der Tiefgarage als lediglich mündlich übermittelte Information nicht gegeben.*
- *ist die regelhafte Missachtung der straßenbehördlichen Anordnung aus dem Verkehrsschild „Keine Durchfahrt zu Hansaring/Soester Str./Dortmunder Str.“. Ecke Hafenweg/Albersloher Weg mit der Umfahrung des Rückstaus an der Kreuzung Hansaring/Albersloher Weg bzw. an der Ampel Bernhard-Ernst-Str./Albersloher Weg über den Hafenweg mit in die gutachterliche Analyse aufzunehmen.*
- *ist die gutachterliche Behauptung, wonach nur die Hälfte der Fahrten tatsächliche Neuverkehre seien nicht plausibel und in der daraus vorgenommenen Halbierung der zunächst errechneten Verkehrsbewegungen von 4.400 auf 2.200 Fahrten/24h nicht gerechtfertigt.*

- *ist die gutachterliche Behauptung, wonach die Kunden des HafenMarktes hauptsächlich aus dem Nahbereich per Fuß und per Rad kommen unzutreffend.*
- *fehlen alternative Szenarien zur umweltverträglichen Gestaltung des durch das Vorhaben induzierten Verkehrs. So ist lt. Einwender nicht zu erkennen, dass die Gutachtenden ernsthaft die Möglichkeiten untersucht hätten, ein Stadtbereichszentrum mit der vorgesehenen Zielperspektive so zu gestalten, dass die ‚Magnetwirkung' im Hinblick auf die Besucherschaft mittels stadtstrukturell angepassten Verkehrsformen (Umweltverbund) genauso gut oder sogar besser zu erreichen ist. Vor dem Hintergrund der fehlenden Prüfszenarien für den Verkehr ist lt. Einwender eine Beurteilung des Vorhabens nicht gegeben.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Ausgangsdaten der „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 609 „Münster-Hafen – Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg" basieren auf den aktuellen Daten des Verkehrsmodells der Stadt Münster und auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zum Masterplan ‚Stadthäfen Münster' in der Aktualisierung mit Stand Februar 2019 sowie auf den Vergleichswerten der Verkehrserhebung des Nahversorgungszentrums Friedrich-Ebert-Straße, welches eine ähnliche Nutzungsstruktur vorweist.

Die Eingangsdaten des Verkehrsmodells sind keine „angenommenen Daten" sondern werden über Plausibilitätskontrollen und automatische tagesaktuelle Verkehrserfassungen an Verkehrssteuerungsanlagen ausgewählter Knotenpunkte ständig aktualisiert und überprüft. Damit ist das Verkehrssimulationsmodell der Stadt Münster immer auf dem aktuellen Stand und entspricht den anerkannten Regeln der Technik. Über den umfassenden Grundlagen- und Analyseaufwand sind aktuelle und fachlich belastbare Verkehrsbewertungen, insbesondere auch für kleinräumige Verkehrsuntersuchungen und -prognosen, möglich. Das Verkehrssimulationsmodell berücksichtigt alle straßenbehördlichen Anordnungen sowie alle weiteren Vorgaben und Eigenschaften der jeweiligen Straßenkategorie. Generell geht das Verkehrssimulationsmodell davon aus, dass sich die Verkehrsteilnehmer an die Regelungen der Straßenverkehrsordnung halten.

Für das Verkehrsgutachten zum VBP Nr. 609 wurden im Vorfeld der Prognosen zusätzlich detaillierte Verkehrserhebungen durchgeführt, anhand derer das Verkehrsmodell im Untersuchungsgebiet feingeeicht wurde. Die Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsmengen durch das Planvorhaben „HafenMarkt" wurde unter Berücksichtigung der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen", herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2015 und vergleichbaren Projekten im Stadtgebiet, durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in das Verkehrsmodell der Stadt Münster integriert. Zur weitergehenden Konkretisierung der Verkehrserzeugung der geplanten Einzelhandelseinrichtungen wurden Kontrollzählungen an einer bestehenden Einrichtung mit vergleichbarer verkehrlicher Lage, Nutzungsstruktur und Verkaufsflächengröße im Stadtgebiet Münster, hier: am Nahversorgungzentrum Friedrich-Ebert-Straße, erhoben und in die Datenstruktur eingepflegt.

Aus der Datenstruktur wurden Verkehrsprognosen für den Planfall 2022 als neuer Zeithorizont der Inbetriebnahme des HafenMarktes ohne die Entlastungswirkungen aus den übergeordneten Verkehrsmaßnahmen des 3. Bauabschnitts der B51 und der B481n erstellt. Des Weiteren sind die Planfälle 2024 (Realisierung Stadthafen Nord), 2026 (Entlastungswirkung bzw. Fertigstellung B51 und B481n) sowie 2035 (alle weiteren Realisierungen am Stadthafen) erarbeitet worden, um den verschieden baulichen Entwicklungen am Stadthafen und in direkter Umgebung des Hafen-

Marktes gerecht zu werden. Im Vergleich der Planfälle (2022, 2024, 2026 und 2035 mit neuer Bahnunterführung) ist festzuhalten, dass für den Hansaring als Haupterschließungsstraße des Planvorhabens die größte verkehrliche Belastung im Planfall 2024 vorliegt. Somit wird für das ‚Worst-Case-Szenario' die verkehrliche Bewertung des Planfalls 2024 zugrunde gelegt.

In der benannten Form und in den angewendeten Maßgaben entspricht die Verkehrsuntersuchung uneingeschränkt den allgemein gültigen fachgutachterlichen Standards. Die Inhalte und Vorgehensweisen waren bereits im Entwurf der Verkehrsuntersuchung mit Stand 16.09.2020 als Bestandteil der Offenlage in eine Bewertung eingestellt, durch die Fachbehörden und Fachämter der Stadt Münster geprüft und in den Ergebnissen als Abwägungsgrundlage uneingeschränkt anerkannt.

Wie in der „Verkehrstechnischen Untersuchung zum VBP Nr. 609" vom 16.09.2020 festgestellt, weisen bereits in der Bestandssituation in den nachmittäglichen Spitzenstundenzeiten:

- der Knotenpunkt Hansaring / Wolbecker Straße bereits in der Bestandssituation während der Spitzenstundenzeiten eine Verkehrsqualität der Stufe E auf,
- der Knoten Hansaring/Schillerstraße eine Verkehrsqualität der Stufe D,
- der Knotenpunkt Hansaring/Albersloher Weg der Stufe F.

Durch den HafenMarkt erfährt der Verkehrsablauf an diesen Stellen keine nennenswerte Veränderung.

Bis dato hat die Unfallkommission (Expertenrat aus Vertretern der Stadt Münster und Vertretern der Polizei) weder einen Planungsbeschluss (Prüfung der erforderlichen Grundvoraussetzungen für Umbaumaßnahmen und deren Auswirkungen) geschweige denn einen Umbaubeschluss (verbindlicher Umbaubeschluss) zur Kreuzung Hansaring/Wolbecker Straße getroffen. Grundsätzlich ist die von der Unfallkommission angedachte Umgestaltung der Verkehrssteuerung an diesem Knotenpunkt zu begrüßen. Die lichtsignalgesteuerte Separierung von Verkehrsströmen führt zu einer verbesserten Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere aber zu einer verbesserten Verkehrssicherheit von Radfahrern, die auch eine wesentliche Bedeutung als Kundenverkehre für den HafenMarkt haben werden.

Die von der Unfallkommission vorgesehene Separierung von Links- und Rechtsabbiegern hat auf die Ergebnisse des Verkehrsmodells sowie den Verkehrsfluss keinen nennenswerten Einfluss, da alle derzeitigen Fahrbeziehungen weiterhin möglich sein werden. Es ist davon auszugehen, dass die Stadt Münster die angedachten Veränderungen an diesem Knotenpunkt planerisch so umsetzen bzw. mit flankierenden Maßnahmen begleiten wird, dass es durch den Sicherheitsgewinn keinen Leistungsfähigkeitsengpass (Verkehrsqualität der Stufe F) geben wird.

Der Kritikpunkt es fehle eine Analyse der Verkehrssituation für den Knotenpunkt Albersloher Weg / Hafenweg-Hafenplatz, wird zurückgewiesen. Der Knotenpunkt ist sowohl im Verkehrsmodell zur VTU Stadthäfen Münster als auch zur VTU HafenMarkt für die Analyse und untersuchten Belastungsfälle abgebildet (vgl. VTU VBP 609, S. 53 ff.). Außerhalb des Planverfahrens zum VBP Nr. 609 wurde im Auftrag der Stadt Münster eine Verkehrstechnische Untersuchung des Kontenpunktes Albersloher Weg / Hafenweg bezüglich der Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zählt der Knotenpunkt demnach nicht zu den neuralgischen Punkten im Verkehrsnetz (vgl. nts Ingenieurgesellschaft mbH - „Verkehrstechni-

sche Untersuchung – Untersuchung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an zwei Lichtsignalanlagen in Münster – LSA 03290 und LSA 08020“, Vorabzug, April 2020). Die Veränderungen der Belastungen werden sich auch hier in dem oben beschriebenen Rahmen bewegen, so dass keine erheblichen Veränderungen im Verkehrsablauf an diesem Knotenpunkt zu erwarten sind.

Bezüglich der von den Einwendern vorgebrachten Kritik zur Auswirkung auf die Stausituation wird auf die Abwägung in Punkt e.3 verwiesen.

Die Kritik, dass verstärkte Umleitungseffekte aus Richtung Wolbecker Straße zur August-Schepers-Straße und aus Richtung Gremmendorf zum Heumannsweg und Lindberghweg auftreten würden und diese Verkehre nicht ausreichend betrachtet wurden, wird zurückgewiesen. Gleiches gilt auch für den Ausbau der Bundesstraßen B51 und B481n. Hierbei handelt es sich um einen Ausbau einer überregional bedeutenden Ortsumfahrung, die Parallele zum Ring in der Stadt Münster, die insbesondere den Durchgangsverkehr anzieht und den inneren Verkehrsring (Hansaring, Hohenzollernring, Yorkring, usw.) entlastet. Großräumige Verkehrsverlagerungseffekte, die Zweck von Aus- und Neubau von Bundesstraßen Ortsumgehungen sind, sind daher nur logisch. Die prognostizierten Verkehrseffekte werden durch die Verkehrsmodellberechnung widergespiegelt. Wie bereits unter Punkt e.1 erläutert, wurde die Verkehrsmodellberechnung nach dem aktuellen Stand der Technik durchgeführt. Dabei wurden sämtliche verkehrstechnischen Annahmen und Gegebenheiten für das gesamte Straßennetz der Stadt Münster abgebildet sowie die prognostizierten Auswirkungen im Umfeld des Vorhabens untersucht und detailliert dargestellt.

Die Kritik wonach die gesunkene Verkehrsbelastung der Schillerstraße mit Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße unglaubwürdig sei, wird zurückgewiesen. Fahrradstraßen dienen vorrangig und mit voller Breite der Fahrbahn dem Fahrradverkehr, anderer Verkehr kann aber durch Zusatzzeichen zugelassen werden. Für andere Verkehrsteilnehmer wird die Route über die Schillerstraßen folglich unattraktiv, da keine Zeitersparnis erzielt wird. Somit wird die Verkehrsbelastung nicht nur durch die Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße nachvollziehbar sinken, sondern auch durch die mangelnde Attraktivität als Umfahrungsmöglichkeit des Hafenviertels. Der Kritikpunkt, dass die im Planfall 2035 angenommene Realisierung der neuen Bahnunterführung an der Hafenstraße keine Entlastungseffekte bringt und auch eine tatsächliche Umsetzung noch nicht absehbar sei, wird zurückgewiesen. Die Realisierung der neuen Bahnunterführung bis zum Prognosejahr 2035 ist fester Bestandteil der Annahmen im Masterplan Stadthäfen der Stadt Münster. Die Langzeit-Prognose 2035 (14 Jahre!) legitimiert die Annahme, dass die aufwendige Realisierung der neuen Bahnunterführung umsetzbar ist. Darüber hinaus verfügt die Stadt Münster bis dahin noch über genügend Gelegenheiten, abwägend zu prüfen, ob weitere Projekte durch Bauleitplanung zugelassen werden sollen, falls es nicht zu einer neuen Bahnunterführung kommt.

Die Kritik, dass die Auswirkungen und Anbindungen der angrenzenden Großprojekte am Hafen (Neubauten Hölker, LVM, Hafentor und das Wohngebiet auf dem OSMO- Areal) nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt worden sind, wird zurückgewiesen. Analog zum Masterplan Stadthäfen Münster (Stand Februar 2019) hat die Verkehrstechnische Untersuchung zum VBP 609 vom 16.09.2020 die bis dato vorgesehene und öffentlich bekannte städtebauliche Entwicklungen auf dem Areal des Stadthafen Nord ausreichend berücksichtigt. Eine detaillierte bauleitplanerische Ausgestaltung für den Stadthafen Nord erfolgt im Bebauungsplan Nr. 600, der sich derzeit noch

in der Aufstellung befindet.

Der Kritikpunkt, dass eine gutachterliche Einschätzung möglicher Verkehrsbelastungen durch die neue „Shopping-Mall“ am Bahnhofosteingang fehle, wird zurückgewiesen. Sowohl in der Aktualisierung des Masterplans Stadthäfen Münster mit Stand Februar 2019 als auch die darauf aufbauende „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 609 „Münster-Hafen – Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ vom 16.09.2020 berücksichtigt im Rahmen der allgemeinen Stadtentwicklung (genehmigungsfreie Vorhaben und Entwicklungen nach § 34 BauGB) neben den im Geltungsbereich des Masterplans Stadthäfen geplanten Hafenentwicklungen auch weitere Entwicklungen im Hafenumfeld. Das nach § 34 BauGB im planungsrechtlich festgesetzten Kerngebiet genehmigte Projekt „Hansator“ entspricht hierbei einer für ein Kerngebiet und insbesondere für ein Bahnhofsumfeld üblichen Nutzungsstruktur. Unzulässige Auswirkungen oder Verkehrsentwicklungen sind aus der gebietstyischen Entwicklung im Zusammenhang mit der Bahnhofsnutzung nicht abzuleiten. Die entsprechend der Aussagen des Masterplans Stadthäfen sowie planungsrechtlich gesicherter bzw. eingeleiteter Entwicklungsziele für das Planungsumfeld getroffenen Annahmen der Verkehrsuntersuchungen zum Masterplan Stadthäfen sowie zum HafenMarkt sind abschließend. Die im Rahmen der Gebietskategorien zulässige und stetige allgemeine Stadtentwicklung kann seriös nur über eine allgemeine Verkehrsentwicklung in die Prognosen einbezogen werden.

Die Kritik, dass die Ergebnisse der Verkehrszahlen zum Stadthafen Nord (Planfall 2022 zu 2024) unplausibel sind und deutlich mehr Kfz angenommen werden müssten, wird zurückgewiesen. Die „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 609 „Münster-Hafen – Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ vom 16.09.2020 ist im Vergleich zum Masterplan Stadthäfen Münster auf Grund der größeren Bandbreite der Datengrundlage (Vergleich Verkehrszahlen E-Center Friedrich-Ebert-Straße, Literaturquellen, Projektbezogene Angaben etc.) detaillierter. Die Ergebnisse stellen realistische Verkehrsprognosewerte dar, die in Anbetracht der genaueren Berechnungsgrundlagen und Verifizierung von allgemeinen Verkehrsansätzen für die betrachteten Einzelhandelsnutzungen teilweise geringe Abweichungen zum Masterplan Stadthäfen Münster aufweisen können. Vergleicht man die Verkehrszahlen aus VU zum VBP 609 der Schillerstraße (stadtein- und stadtauswärts) und des Hafenwegs im Planfall 2022 ohne HafenMarkt mit dem Planfall 2024 ohne HafenMarkt ergibt sich eine Verkehrszunahme von rd. 2.300 Kfz/24 h verteilt auf die Straßenabschnitte Schillerstraße und Hafenweg. Die Anbindung des Vorhabens Stadthafen Nord an die Schillerstraße ist in der „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 609 „Münster-Hafen – Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ vom 16.09.2020 nicht explizit dargestellt. Die Schillerstraße ist in dem Teilstück als Fahrradstraße berücksichtigt. Quell- und Zielverkehre verdrängen daher dort Verkehre, die auch alternative Routen wählen können. Somit ergibt sich nicht zwingend eine Zunahme entsprechend des für den Stadthafen Nord prognostizierten Verkehrs.

Der Kritikpunkt im Gutachten fehle die Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen aus den geplanten Wohnquartieren östlich des Dortmund-Ems-Kanals wird zurückgewiesen. Bereits der Masterplan Stadthäfen Münster berücksichtigt bei der Übersicht der Flächennutzungen das Areal östlich des Dortmund-Ems-Kanals sowie alle weiteren Entwicklungen im Hafenareal bzw. im direkten Umfeld. Somit sind die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Wohnquartiere auch in der Verkehrstechnischen Untersuchung zum VBP Nr. 609 berücksichtigt worden.

Der Einwand, dass der angestellte Vergleich zwischen dem Vorhaben HafenMarkt und dem E-

Center an der Friedrich-Ebert-Straße nicht zutreffend sei, wird zurückgewiesen. Es ist nicht von Bedeutung, wie die Flächen vorher genutzt wurden. Die Verkehrserzeugung wurde für die zukünftige Nutzung berechnet. Hierzu wurde neben dem Ansatz mit Verwendung von ortsspezifischen Kennwerten wie auch Literaturwerten (Bosserhoff-Verfahren) auch der Ansatz mit Ableitung der Werte anhand einer dem Vorhaben vergleichbarer existierenden Einrichtung gewählt. Das Friedrich-Ebert-Center ist ein ähnlich strukturiertes Nahversorgungszentrum (Vollsortimenter, Discounter, Drogeriemarkt), ebenfalls im Stadtbezirk Mitte (nach „Statistische Gebietsgliederung Stadtteile (Statistische Bezirke)“, 2014) gelegen – wie das Plangebiet des VBP Nr. 609.

Die Kritik, dass im Verkehrsgutachten eine Differenzierung nach Größe und Länge der Lkw, die aufgrund unterschiedlichem Fahrverhalten und -eigenschaften (z.B. als Linksabbieger bei Ampelschaltungen mit kurzen Intervallen) zu unterschiedlichen Stau- und Verkehrsauswirkungen führen fehle, wird zurückgewiesen. Verkehrsmodellbetrachtungen sind makroskopische Betrachtungen, in denen einzelfahrzeuge nicht beurteilt werden. Bei der Berechnung der Leistungsfähigkeiten werden jedoch Unterscheidungen der Fahrzeugklassen vorgenommen.

Die Kritik an den Annahmen des Gutachtens zu den Öffnungszeiten der Tiefgarage werden zurückgewiesen. Die auf S. 30 der VTU genannten Öffnungszeiten entsprechen der Planung der Vorhabenträgerin, die nach § 24 des Durchführungsvertrages die Zufahrt zur Tiefgarage zeitlich beschränken kann, während die Ausfahrt jederzeit möglich bleiben muss. Die Sperrung der Zufahrt an Freitagen und Samstagen von 2 – 6 Uhr und an anderen Tagen von 23 – 6 Uhr erfolgt zu absolut verkehrsarmen Zeiten.

Die Kritik an der gutachterlichen Annahme, dass von den 4.400 erzeugten Kfz-Fahrten/24 h des HafenMarktes ca. 2.200 Kfz-Fahrten/24 h tatsächlich Neuverkehre sind, falsch sei, wird zurückgewiesen. Die Berechnung der Verkehrszahlen ist auf den o. g. Grundlagen und Annahmen getroffen worden und nachvollziehbar. Die für den HafenMarkt berechneten 2.200 Kfz-Fahrten/24 h als Neuverkehre sind unter Berücksichtigung aller nutzungsbezogenen Mitnahme- und Verbundeffekte plausibel dargestellt. Die Annahmen zum Mitnahme- und Verbundeffekt für die Einzelhandelsnutzung wurden auf der sicheren, konservativen Seite liegend eher niedrig gewählt.

In der verkehrstechnischen Untersuchung zum VBP 609 werden nicht nur die Annahmen zu den verkehrstechnischen Inhalten berücksichtigt, sondern auch das für die Stadt Münster besonders hervorzuhebende Verkehrsverhalten der EinwohnerInnen, welches über den Modalsplit in die Verkehrssimulation einfließt. Das Einzugsgebiet des HafenMarktes ist geprägt von dichter Wohnbebauung. In der direkten fußläufigen Umgebung des HafenMarktes (Radius 500m) leben rd. 10.000 EinwohnerInnen. Es besteht ein Defizit an Stellplätzen (Parkraumanalyse Hansaviertel / Hafen in Münster, 24.07.2019) mit entsprechenden Parksuchverkehren. Hieraus ist abzuleiten, dass die BewohnerInnen des Hansa- und Hafenviertels einen einmal gefunden PKW-Stellplatz in der Nähe ihrer Wohnung nur äußerst ungern aufgeben. Folglich werden Einkäufe bevorzugt mit dem Fahrrad oder zu Fuß getätigt, da ein wohnortnaher PKW-Stellplatz nach dem Einkauf nur schwierig zu finden ist. Somit ist die gutachterliche Annahme, dass ein Großteil der Kundschaft des HafenMarktes aus dem Nahbereich zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen wird nachvollziehbar und begründet.

Die Kritik, es fehlen alternative Szenarien zur umweltverträglichen Gestaltung des durch das Vorhaben induzierten Verkehrs wird zurückgewiesen.

In der „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 609 werden Empfehlungen zur allgemeinen Verbesserung des Verkehrsflusses bzw. der -situation aller Verkehrsteilnehmer und zur nachhaltigen Mobilität ausgesprochen. Die verkehrliche Betrachtung ist ganzheitlich. Mit der Planung des Vorhabens wurde eine umfängliche Betrachtung der verkehrlichen Anbindung und Erschließung des Vorhabens für den motorisierten sowie unmotorisierten Verkehr und den ÖPNV vorgenommen. Die derzeitige Situation des ÖPNV ist ebenfalls in der Verkehrsuntersuchung betrachtet und in der Umsetzungsplanung verbessert worden, vgl. Umgestaltung der Haltestelle im Zuge des Hansaringes. Des Weiteren befasst sich die „Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 609 „Münster-Hafen – Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ vom 16.09.2020 in einem eigenen Kapitel mit der nachhaltigen Mobilität (d.h. Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und anderen Mobilitätsformen) im Untersuchungsgebiet.

Fazit: Mit den erfassten Daten und Einstellung der Daten in die Prognoseberechnungen ist eine Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens auf die bestehende und zukünftige Verkehrssituation im relevanten Untersuchungsraum uneingeschränkt gegeben. Dies gilt sowohl für die Erhebung und Aufbereitung der Daten entsprechend den geltenden fachgutachterlichen Standards als auch für die Belastbarkeit der Daten in der Aktualität. Damit sind die Daten auch als Grundlage für die nachfolgende Bewertung der Lärm- und Schadstoffsituation uneingeschränkt anwendbar. Dementgegen handelt es sich bei der Stellungnahme mit dem Vortrag der Unplausibilität des Gutachtens und unklaren Datengrundlage mit falschen Ergebnissen für das nachfolgende Lärm- und Schadstoffgutachten um eine nicht begründete Behauptung und wird als solche zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht gefolgt.

e.12. Forderung nach einem Gesamtverkehrskonzept für das nördliche Hafenareal

Vor dem Hintergrund der Mängel der vorliegenden Gutachten (s. Pkt. e.11) fehlt lt. Einwender weiterhin ein schlüssiges, rechtssicheres und für die Bürger erträgliches Verkehrskonzept mit Vorschlägen zur verkehrstechnischen Entlastung. Mit Verweis auf die bereits bestehende Überbelastung des Hafenwegs und die Widmung der Schillerstraße als Fahrradstraße wird in diesem Zusammenhang von einem Einwender auch die geplante Erschließung des Stadthafens Nord über den Hafenweg und die Schillerstraße kritisiert.

Für eine verantwortliche und nachhaltige Stadtentwicklung mit einer ganzheitlichen Berücksichtigung der verkehrlichen Belange anstelle separater und fehlerhafter Einzellösungen regen die Einwender an,

- *ein übergeordnetes Gesamtverkehrskonzept für den nördlichen Hafen mit HafenMarkt und Stadthafen Nord aufzustellen und im Anschluss die Gebiete gleichberechtigt zu entwickeln. Dabei sollte nach Auffassung einzelner Einwender im Rahmen einer allgemeinen Verkehrswende für das Gesamtareal auf eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs gesetzt werden.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Forderung nach einem übergeordneten Gesamtverkehrskonzept wird zur Kenntnis genommen. Die vorliegende Bauleitplanung muss auf die vorhandenen Planungen aufsetzen und die städtebaulichen Entwicklungskonzepte im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB abwägend berücksichtigen. Ein vorhabenbezogener Bebauungsplan hat eine

andere Funktion als ein städtisches Gesamtverkehrskonzept und ist von dessen Existenz nicht abhängig. Ungeachtet dessen wird die Planung, zu deren Inhalt auch die geordnete Erschließung des Vorhabens gehört, die Planungen in benachbarten Baugebieten berücksichtigen, soweit diese hinreichend gefestigt sind. Hierzu liegt mit der Verkehrsuntersuchung zum Masterplan Stadthäfen des Ingenieurbüros Helmert (25.02.2019) eine zusammenfassende Untersuchung vor, deren Erkenntnisse auch in der verkehrstechnischen Untersuchung zum vorliegenden Bebauungsplan Nr. 609 berücksichtigt wurden. Das betrifft im vorliegenden Fall auch die Überplanung des früheren Osmo-Geländes („nördlich Stadthafen 1“). Die Erschließung des dort entstehenden Baugebietes wird ihrerseits auf die maßgebliche Planungssituation aufsetzen und sie zugrunde legen. Dass dies nicht möglich ist, zeigt die Stellungnahme nicht auf.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht gefolgt.

e.13. Erschließungs- und Entlastungsfunktion der Theodor-Scheiwe-Straße

Ein Einwender kritisiert die Zuwegung über das Privatgelände der Firma Scheiwe als nicht umsetzbar. Mit Verweis auf das Alt-Verfahren zum VBP 535 und der damaligen Funktion der Theodor-Scheiwe-Straße als Entlastungsstraße wird mit Blick auf die nicht mehr gegebene durchgehende Befahrbarkeit der Theodor-Scheiwe-Straße weitergehend nach einer alternativen Entlastungsstrecke gefragt.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Aufhebung der durchgehenden Befahrbarkeit der Theodor-Scheiwe-Straße und Anbindung der Nutzungen entlang der Straße jeweils vom Albersloher Weg und Lütkenbecker Weg erfolgte 2015 durch den Eigentümer und hat bis heute Bestand. Vor dem Hintergrund eines fehlenden städtischen Zugriffs auf diese oder andere private Flächen ist eine durchgehende Befahrbarkeit der Theodor-Scheiwe-Straße oder eine alternative Entlastungsstrecke aus dem Wegfall der Straße nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes des vorliegenden Bauleitplanes und somit auch nicht Gegenstand der Abwägung. Eine Beschlussfassung erübrigt sich.

**Beschlussvorschlag: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.**

e.14. Verkehrliche Maßnahmen - alternative Verkehrslösungen

Als verkehrspolitisches Ziel einer Priorisierung des Fahrrad- und Fußverkehrs und des ÖPNV regen die Einwender die Umsetzung alternativer Verkehrslösungen an. So

- *sollen Konzepte wie Car-Sharing und Lastenrad-Sharing - auch unabhängig vom Vorhaben - verstärkt umgesetzt werden.*
- *wird der aktive Straßenverkehr strikt abgelehnt zugunsten einer autofreien, fuß- und fahrradfreundlichen und barrierefreien Planung. Konkret wird von einigen Einwendern die Forderung nach einem autofreien Hansaring gestellt.*
- *wird zur Entschärfung des abgasgebundenen Individualverkehrs der Erprobung einer einspurigen Kraftverkehrsführung auf den bereits heute überlasteten Hauptstraßen (z.B. Wolbecker Straße zwischen Ring und Servatiiplatz, Von-Vincke-Straße, Engelenstraße, Hafenstraße und Hansaring) in Versuchsprojekten zugunsten einer Busspur angeregt.*

- *wird für die Nutzungen im Vorhaben eine Andienung ohne motorisierten Verkehr allein über den ÖPNV, Fahrräder und Lastenräder als ein bereits gut erprobtes Konzept für ein zukunftsfähiges innerstädtisches Leben angeregt.*
- *wird zur Entlastung der bestehenden Straßen der Bau eines Bypasses an den Albersloher Weg bzw. zur Umgehungsstraße als schwimmende Brücke über den Kanal angeregt.*
- *soll ein Verkehrskonzept am Beispiel der Stadt Utrecht umgesetzt werden.*

Darüber hinaus fordern einzelne Einwender in der Befürchtung eines vierspurigen Ausbaus des Hansarings mit Wegfall von bestehenden Stellplätzen zur Aufnahme der Mehrverkehre aus dem HafenMarkt und der weiteren Vorhaben im Hafenbereich Auskunft über Ausbaupläne der Stadt Münster zur Änderung der Parkaufstellung (Längs- statt Queraufstellung) oder zur Änderung des Straßenquerschnitts des Hansarings.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Forderung in der Stellungnahme nach verkehrlichen Maßnahmen und alternativen Verkehrslösungen geht über die Möglichkeiten eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes hinaus. Der Plan betrifft ein einziges Vorhaben und muss dessen ordnungsgemäße Erschließung sicherstellen. Mit Hilfe eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans lässt sich kein (gesamtstädtisches) vorhabenunabhängiges Konzept für ein Car-Sharing und Lastenrad-Sharing entwickeln und realisieren. Das gilt ebenso für die Forderung nach einem autofreien Hansaring, wobei darauf hinzuweisen ist, dass es sich bei dem Hansaring um eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit entsprechender Funktion handelt.

Die Erprobung einspuriger Kraftverkehrsführungen in den aufgeführten Straßen, von denen der Hansaring nur eine ist, ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und kann es auch nicht sein. Eine derartige Festsetzung im Plan oder Vereinbarung im Durchführungsvertrag wäre unzulässig. Das gilt auch für die Forderung nach der Übernahme eines Verkehrskonzeptes der Stadt Utrecht.

Der Bau einer schwimmenden Brücke über den Kanal mit einer Verbindung zum Albersloher Weg oder zur Umgehungsstraße ist nicht Gegenstand des Vorhabens und damit auch nicht Inhalt der vorliegenden Planung. Die Brücke ist nach den städtebaulichen Zielvorstellungen nicht erforderlich im Rechtssinne, § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB, und kann allenfalls Gegenstand anderer, eigenständiger Planverfahren werden. Zur Verbesserung der Vorhabenerschließung würde sie nicht beitragen, sondern neue Konflikte auslösen.

Ebenso wenig ist ein vierspuriger Ausbau des Hansarings Inhalt der Städtebaupolitik der Stadt Münster, er würde sich auch nicht mit den allgemeinen verkehrsplanerischen Zielsetzungen und den Nachhaltigkeitszielen der Stadt decken.

Der im Rahmen der Realisierung der Planung vorgesehene Umbau des Hansarings wird Gegenstand einer öffentlichen Beschlussvorlage sein. Auch dieser Ausbau geht deutlich über die Möglichkeiten eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes hinaus. Der Wegfall von Stellplätzen und deren Ausrichtung ist primär eine Maßnahme des Straßenverkehrsrechts und nicht der Bauleitplanung, zumal sie sich außerhalb des Plangebietes abspielen soll. Hierzu wird die Verwaltung unabhängig vom Planverfahren zu gegebenem Zeitpunkt informieren und die entsprechenden Beschlüsse einholen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht entsprochen.

f. Allgemeine Belange zu Immissionen

f.1. Zunahme der Immissionsbelastungen, Auswirkungen und Maßnahmen

Mit Verweis auf Konzepte des Landes NRW zum umweltbezogenen Gesundheitsschutz wie z.B. Lärmaktionspläne, Luftreinhaltepläne und Umweltzonen und den Zusammenhang zwischen Umwelteinflüssen und Gesundheitsbeeinträchtigungen kritisieren die Einwender, dass durch das Vorhaben die Immissionsbelastungen durch Lärm, Schadstoffe und CO2 zunehmen, gefordert ist jedoch eine Reduzierung der Verkehrs- und Lärmbelästigungen. Lt. Einwender ist es die Pflicht der Stadt Münster eine Planung für das Gebiet vorzulegen, die dazu beiträgt, die übermäßige Lärmbelastung der umliegenden Wohnnachbarschaft auf ein verträgliches Level zu reduzieren und die geltenden Richtwerte künftig einzuhalten. Aufgrund der zentralen Lage und der Größe käme dem Vorhabengrundstück als letzte große Freifläche im Hansaviertel dabei eine Schlüsselfunktion für eine nachhaltige und lärmreduzierende Stadtentwicklung zu. Mit dem Vorhaben mit Lärmpegelsteigerungen von bis zu 4,5 dB(A) wird jedoch lt. Einwender das Gegenteil erwirkt und ein rechtswidriger Zustand auf Jahrzehnte festgeschrieben und werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse unmöglich gemacht.

Als planerisch unzulässig und nicht hinnehmbar kritisieren die Einwender, dass das wirtschaftliche Wohl zweier Kaufleute mit dem Betrieb eines lukrativen Einzelhandelsstandortes und einer privaten Vermarktung von hochpreisigen Gewerbe- und Wohneinheiten im Vorhaben über die Gesundheit vieler Menschen gestellt wird und Gesundheitsgefahren bewusst in Kauf genommen werden. Lt. Einwender führen Lärm und Feinstaubbelastungen zu schlechtem Schlaf und Dreck in der Wohnung. Betroffen sind dabei nicht nur direkte Anwohner entlang der Verkehrsachsen, insbesondere entlang des Hansarings und der im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegenden Wohnstraßen, die Auswirkungen der Zunahme der Immissionsbelastungen auf die Gesundheit führen lt. Einwender auch zu erhöhten Folgekosten für das Gesundheitssystem mit höheren Krankenkassenbeiträgen. Als allein wirksamer Schutz der Anwohner gegenüber den erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen muss der Verkehr reduziert werden. Schallschutzmaßnahmen wie der Einsatz von Schallschutzfenstern können nach Auffassung der Einwender keinen wirklichen Schutz bieten, da das Grundproblem der übermäßigen Lärmbelastungen bestehen bleibt.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Hintergrundbelastung mit Staub und Luftschadstoffen war in den vergangenen Jahrzehnten bundesweit deutlich rückläufig. Durch die weiteren Maßnahmen zur Gebäudedämmung (GebäudeEnergieGesetz - GEG), die Ersetzung alter Heizungsanlagen durch neue Anlagen, die CO2-Bepreisung, die zunehmende Einführung von Elektrofahrzeugen, Verschärfungen in der TA Luft und ähnliches wird sich diese Entwicklung auch in Zukunft weiter fortsetzen.

Es trifft zu, dass der Hansaring ähnlich wie viele andere Hauptverkehrsstraßen in Münster eine hohe Lärm- und Schadstoffbelastung aufweist. Dies hat mit der Nutzung des Plangebietes jedoch wenig zu tun. Selbst wenn das Plangebiet im derzeitigen ungenutzten Zustand verbliebe oder gar eine grüne Wiese würde, könnte der am Hansaring oder anderswo auftretende Lärm nicht nach dort verlagert werden. Im Plangebiet blieb es ruhig, am Hansaring würde sich jedoch nichts ändern. Von daher ist die Vorstellung, das Plangebiet habe eine Schlüsselfunktion für eine lärmreduzierende Stadtentwicklung nicht berechtigt. Selbst attraktive Freiflächen werden genutzt und führen zu mehr Verkehr im Umfeld oder zu anderen Problemen (wie auf dem Bremer Platz).

Maßgeblich und abwägungserheblich ist vielmehr, was durch die neuen Nutzungen im Plangebiet an zusätzlichem Verkehr, Verkehrslärm und Schadstoffbelastung zulasten der Anwohner zu erwarten ist, die bereits hohen Belastungen ausgesetzt sind. Die Vorhabenträgerin hat diese Auswirkungen umfangreich gutachterlich untersucht, die Ergebnisse sind in der Bebauungsplanbegründung und im Umweltbericht ausführlich dargelegt. Angesichts der im Durchführungsvertrag vereinbarten Leistungen für passiven Schallschutz hält die Stadt die planbedingten Auswirkungen für hinnehmbar. Insoweit ist auf die Kap. 6.6 und 9. der Bebauungsplanbegründung und auf die Abwägung zu den nachfolgenden Einwendungstexten zu verweisen. Weder wird ein rechtswidriger Zustand auf Jahrzehnte festgeschrieben noch gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse unmöglich gemacht.

Dass hier nicht die öffentliche Hand oder die Allgemeinheit, sondern private Kaufleute investieren, ist für Einzelhandelsvorhaben und größere Städtebauprojekte üblich und nicht anrüchig. Die Stadt fördert diese Investitionen mithilfe der Bauleitplanung, weil erhebliches Interesse der Allgemeinheit an einer städtebaulich hochwertigen Nachfolgenutzung für die brachliegenden ehemaligen Gewerbeflächen, an einer Entwicklung im Hafen gemäß den Zielsetzungen des Masterplans Stadthäfen Münster, an der Entwicklung eines funktionierenden Stadtbereichszentrums, der Schaffung weiterer Wohnungen und Dienstleistungsflächen und der Bereitstellung einer Quartiersgarage besteht. Städtebauprojekte gleich welcher Art - nicht nur solche unmittelbar neben Hauptverkehrsstraßen - führen üblicherweise zu mehr Verkehr im Umfeld und zu mehr Verkehr auf bislang schon stark belasteten Hauptverkehrsstraßen. Dies dahingehend zu bewerten, es würde das wirtschaftliche Wohl von Kaufleuten über die Gesundheit vieler Menschen gestellt, ist eine Vereinfachung, die für die Abwägung nicht maßgeblich ist. Maßgeblich ist vielmehr, dass die oben beschriebenen positiven Effekte dieser Stadtentwicklung mit den negativen Auswirkungen abzuwägen sind. Zu den Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Abwägungstexte verwiesen.

Dass Verkehrslärm, Luftschadstoffe und Feinstaub das Risiko von Erkrankungen erhöhen, wird nicht bestritten. Die Belastung mit diesen Immissionen unterliegt allerdings ständigen Schwankungen. Städtebauliche Entwicklungen oder Änderungen am Verkehrsnetz führen regelmäßig zu Veränderungen im näheren und weiteren Umfeld und können zumeist auch abwägend hingenommen werden, solange die Grenze zur Unzumutbarkeit nicht überschritten wird.

Schallschutzfenster und künstlichen Lüftungen können zu einer Verbesserung der Situation für die Anwohner beitragen. Sie schützen zwar nicht Außenwohnbereiche. Außenwohnbereiche in Richtung der bereits heute stark belasteten Verkehrsachsen sind allerdings bereits heute kaum vorhanden und kaum nutzbar. So gibt es etwa am Hansaring straßenseitig keine Gärten und kaum Balkone. Für die Nutzung der Innenräume stellen bessere Fenster und künstliche Lüftungen dagegen einen höheren Komfort dar.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht entsprochen.

f.2. Fehlerhafte Untersuchungen zum Immissionsschutz

Lt. Einwender sind die vorliegenden Lärm- und Schadstoffuntersuchungen aufgrund der fehlerhaften Datengrundlage und damit verbundener Mängel der Verkehrsuntersuchung für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Lärm- und Luftschadstoffsituation unbrauchbar.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Einwender behaupten, die Verkehrsuntersuchung beruhe auf fehlerhaften oder unvollständigen Annahmen. Dies ist zurückzuweisen. Siehe dazu die Abwägung unter e.11.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht entsprochen.

g. Schallimmissionen

g.1. Bestehende und zukünftige Lärmsituation

*Mit der Aussage „Lärm macht krank" kritisieren die Einwender die Lärmsituation im Umfeld des Vorhabens sowohl für die Anwohner als auch für die Schüler*innen und Lehrkräfte des Hansakollegs als untragbar. Mit Immissionspegeln von 70/60 dB(A) tags/nachts liegt die Lärmbelastung im gesundheitsgefährdenden Bereich und überschreitet lt. Einwender bereits im Bestand die durch EU-Umweltrecht festgelegten und durch das OVG-Urteil bestätigten Grenzen der Zumutbarkeit. Die Aussage der Stadt Münster, wonach die Überschreitungen aus den planbedingten Lärmzuwächsen ausnahmsweise zumutbar seien, wird von den Einwender kritisiert und zurückgewiesen. Weitere Lärmzuwächse durch das Vorhaben, wie in den schalltechnischen Untersuchungen dokumentiert, sind lt. Einwender nicht hinnehmbar, städtebaulich nicht vertretbar und in der Verstärkung und dauerhaften Verfestigung der Lärmkonflikte unzulässig. Da ein Schutz der Anwohner vor Lärm nicht vorgesehen ist bzw. der geplante Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen den Erfordernissen nach gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen nicht gerecht wird, wird das Vorhaben von den Einwendern abgelehnt.*

Auch bei einer zunehmenden Elektrifizierung der Verkehre sehen die Einwender keine Reduzierung des Verkehrslärms. So ist lt. Einwender davon auszugehen, dass die für die Lärmemission relevanten Abrollgeräusche in Abhängigkeit von einem ansteigenden durchschnittlichen Fahrzeuggewicht aus dem Trend immer größerer Autos eher zunehmen werden und sich die Lärmsituation mit der E-Mobilität in Zukunft sogar noch verschärft.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Vorhabenträgerin und die Stadt Münster haben sich mit den Schallimmissionen im und außerhalb des Plangebietes intensiv auseinandergesetzt, umfangreicher Gutachten erstellt und ein Konzept für die Gewährung von gesetzlichen und vertraglichen Leistungen für passiven Schallschutz entwickelt, um die Planung verträglich zu machen. Dies alles ist dargestellt im Kap. 6.6.1, S. 46 – 72 und im Kap. 8.4.1 (Umweltbericht), S. 85- 95 der Bebauungsplan-Begründung. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Es trifft zu, dass die Planung teilweise zu Steigerungen von Verkehrslärmimmissionen bis in den Bereich von über 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) nachts führt, insbesondere im Nahbereich der neuen Anbindung des Vorhabens an den Hansaring und dort insbesondere wegen des sog. Ampelzuschlags für die - nur am Tag betriebene - Lichtsignalanlage (die Summationsbetrachtung inklusive Gewerbelärm führt an diesen Immissionsorten nicht zu einer weiteren Steigerung). Diese Auswirkungen sind erheblich. Sie sind aber unvermeidlich. Aktiver Schallschutz scheidet wegen der örtlichen Verhältnisse aus. Die Anbindung zumindest am Tage mit einer Ampel zu steuern, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Die Anbindung erschließt nicht nur die Einzelhandelsflächen, sondern stellt auch eine attraktive Verbindung aus den Wohngebieten nördlich des Hansarings in Richtung der Freizeitnutzungen am Hafen dar. Zusätzlicher fußläufiger und Radverkehr für diesen Knotenpunkte ist aufgrund der vorgesehenen Anbindung des

östlich angrenzend Quartiers im zukünftigen Plangebiet 600 zu erwarten. Dieser Verkehr von Radfahrern und Fußgängern kann nicht angemessen bis zu den nächsten vorhandenen Ampeln westlich (Dortmunder Straße) und östlich (Schillerstraße) am Hansaring geleitet werden bzw. ein solcher Umweg würde in der Praxis nicht angenommen. Der Betrieb einer Lichtsignalanlage und die damit einhergehenden Belästigungen für die Wohnnachbarschaft sind für Kreuzungen und Einmündungen an den Tangentenringen und sonstigen Hauptverkehrsstraßen in Münster üblich. Der Verkehr und damit der Verkehrslärm ist an vielen anderen Hauptverkehrsstraßen ähnlich. Der Lärmzuwachs kann den Anwohnern in diesem Bereich trotz Überschreitung der Schwelle von 70/60 dB(A) zugemutet werden, weil die Situation lärmmäßig und situationsbedingt bereits erheblich vorbelastet ist und Leistungen für passiven Schallschutz gewährt werden.

Die betroffenen Wohnungen im Bereich des baulichen Eingriffs bekommen umfassenden passiven Schallschutz nach Maßgabe der 16. und 24. BImSchV. Darüber hinaus wird sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichten, für die Wohnungen, für die bereits Schallschutzfenster und Lüftungen von Schlafräumen nach Maßgabe der 24. BImSchV eingebaut sind, weitere schallgedämmte Lüftungen für andere Räume als Schlafräume mit bis zu 3.500 € je Wohnung zu finanzieren. Die Summe dieser Maßnahmen wird dazu führen, dass auch in diesem Bereich noch angemessen gewohnt werden kann.

Für die Bereiche außerhalb des baulichen Eingriffs werden differenzierte Leistungen für passiven Schallschutz in § 23 des Durchführungsvertrages zum VBP 609 vereinbart. Zu Einzelheiten siehe die Abwägung zum übernächsten Kapitel g.3.

Die angesprochene Berufsschule Hansakolleg, Hansaring 80, hat nach den Verkehrslärmberechnungen straßenseitig, also an der Nordostfassade zur Wolbecker Straße, an der Nordwestfassade zum Hansaring und an der Südwestfassade zur Schillerstraße, an den untersuchten Immissionsorten in allen Etagen im Plannullfall (ohne Hafencenter) z.B. für 2024 Verkehrslärmbelastung am Tage zwischen 65,9 und 70,6 dB(A), wobei Werte über 70 dB(A) nur an der Wolbecker Straße vorliegen und am Hansaring Werte bis 69,2 dB(A) erreicht werden. Die Werte für den Nullfall 2035 sind in etwa gleich, die Werte für den Nullfall 2026 etwas niedriger. Die vorhabenbedingten Steigerungen liegen überall zwischen 0,0 und 0,2 dB, einmal bei 0,3 dB. Dort wo der Wert von 70 dB erreicht oder überschritten wird (Wolbecker Straße), liegt die Steigerung bei 0,0 oder 0,1 dB. Solche Steigerungen sind nicht wahrnehmbar. Die Belüftung der straßenseitigen Unterrichtsräume kann, sofern künstliche Lüftungen nicht eingebaut sind, über Stoßlüften, insbesondere in den Pausen oder auch kurz während des Unterrichts, gewährleistet werden.

Der von den Einwendern prognostizierte Anstieg der Verkehrslärmemissionen durch die zunehmende E-Mobilität im Zusammenspiel von Fahrzeuggewicht und Abrollgeräuschen ist nicht zutreffend. Die RLS 19 sieht Korrekturfaktoren für leise, geräuscharme Antriebe (E-Mobilität) in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit und nicht vom Gewicht des Fahrzeugs als relevanten Faktor vor. Demnach sind im Bereich von 30 – 50 Km/h keine Veränderungen gegenüber herkömmlichen Antrieben mit Verbrennungsmotoren in Ansatz zu bringen, da hier die Abrollgeräusche dominieren. Eine Zunahme des Lärms ist nicht zu erwarten. Erst ab einer Geschwindigkeit oberhalb von 50 Km/h sind relevante Lärmreduzierungen gegeben, da dann die Motorengeräusche überwiegen. Bei Geschwindigkeiten unterhalb von 30 Km/h ist für Pkw ebenfalls kein Minderungsfaktor anzusetzen, da über das akustische Warnsystem AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) als einem Verbrennungsmotor ähnelndes künstliches Geräusch bei Geschwindigkeit <

30 Km/h eine Lärmreduzierung lediglich für Nutzfahrzeuge bzw. Motorräder in Ansatz gebracht werden kann. Die gutachterliche Annahme einer zu 100% auf Verbrennungsmotoren basieren Antriebsart der Fahrzeuge stellt damit nach wie vor den Worst Case in Bezug auf die Lärmeinwirkungen aus Verkehrslärm dar.

Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Die Bedenken werden zurückgewiesen.
Den Anregungen wird nicht entsprochen.

g.2. Ungleichbehandlung schützenswerter Wohnnutzungen

Die Einwender kritisieren die fortwährende Lärmbelastung der Anwohner des Hansarings infolge einer 24 h durchgängigen Nutzung der Tiefgarage als Quartiersgarage bei gleichzeitiger Sperrung des Kundenparkplatzes ab 21:30 Uhr zum Schutz der Wohnungen im Vorhaben. Lt. Einwender stellt dies eine Ungleichbehandlung schützenswerter bestehender und geplanter Wohnnutzungen und somit einen Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz dar.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Bewertung der Lärmauswirkungen der Tiefgarage und der ebenerdigen Parkplätze im Vorhaben (Kundenparkplätze auf dem Parkdeck und Mitarbeiterparkplätze im Norden des Vorhabengrundstücks) erfolgte gleichermaßen für die geplanten Wohnnutzungen im Vorhaben als auch für die schützenswerten bestehenden Nutzungen im Einwirkungsbereich der Stellplatzanlagen. Entsprechend ihrer jeweiligen Funktion und Nutzung wurden die Stellplatzanlagen dabei differenziert in die Berechnungen eingestellt. So steht das ebenerdige offene Parkdeck mit An- und Abfahrt vom Hansaring ausschließlich den Kunden der Einzelhandelseinrichtungen im Vorhaben zur Verfügung, die nördlichen Stellplätze mit An- und Abfahrt zur Schillerstraße sind ausschließlich den Mitarbeitern vorbehalten. Die Tiefgarage, mit einer Anbindung sowohl vom Hansaring als auch vom Hafenweg, wird, neben der Nutzung durch Kunden und Bedienstete des HafenMarktes tags, sowohl im Tages- als auch Nachtzeitraum mit Anwohnerparkplätzen und Quartiersparken als öffentliche Quartiersgarage zur Verfügung stehen.

Trotz der allgemeinen öffentlichen Nutzung wird die Tiefgaragennutzung wie auch die Nutzung der ebenerdigen Stellplätze im Vorhaben gutachterlich als Gewerbelärm im Sinne der TA Lärm beurteilt. Auf Grundlage erster Berechnungsergebnisse zeigte sich bereits, dass zum Ausschluss unzulässiger Geräuschimmissionen eine Nutzung der ebenerdigen Stellplätze des Kunden- und Mitarbeiterparkplatzes für den Nachtzeitraum nach 22:00 Uhr – 6:00 Uhr auszuschließen war (s. Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/03, Seite 24, letzter Absatz. Zu den weitergehenden Grundlagen und Ausgangsdaten der Berechnungen s. Kapitel 3.1, 3.2 und 3.8. Zu den erforderlichen Einschränkungen und Lärmminderungsmaßnahmen s. Kapitel 5).

Als Ergebnis der Berechnungen ist festzuhalten, dass an den bestehenden Gebäuden außerhalb des VBP Nr. 609 (s. Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/03, Kapitel 6.2, Tabelle 2, IP 01 – IP 11a/b/c) die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB tags und nachts unterschritten werden und somit an den bestehenden Gebäuden im Einwirkungsbereich der Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage / der ebenerdigen Stellplatzanlagen keine relevanten Zusatzbeiträge – auch unter Berücksichtigung einer ggf. relevanten Gewerbelärmvorbelastung mit Richtwertausschöpfung - hervorgerufen werden. Dies gilt auch bei einer Maximalauslastung der Kundenparkplätze im

Sinne der Parkplatzlärmstudie (s. Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/03, Kapitel 9). Unzulässige Gewerbelärmimmissionen im Bereich der umliegenden vorhandenen Bebauung durch das Vorhaben sind somit nicht zu erwarten. Für die Fassaden der schützenswerten Nutzungen innerhalb des Vorhabens ist dagegen nicht auszuschließen, dass tagsüber bzw. nachts eine relevante Gewerbelärmzusatzbelastung durch die Nutzung des HafenMarktes mit Tiefgarage bis hin zu Richtwertüberschreitungen um bis zu 2 dB nachts hervorgerufen wird (s. Schalltechnischer Berichtes Nr. LL5683.11/03, Kapitel 6.2). Zum Schutz der Wohnnutzungen im Vorhaben bzw. für Teile des Gebäudes auf dem Grundstück nach § 12 Abs. 4 BauGB wurden daher weitergehende Schutzmaßnahmen für Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen vorgesehen sind, festgesetzt.

Auch die Beurteilung des planbedingten An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Straßen in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück ergab keine Hinweise auf unzulässige Geräuscheinwirkungen durch die Vorhabennutzungen (s. Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/03, Kapitel 11.3, Seite 67, 3. Abs.). So beträgt im Einwirkungsbereich des Hansarings und des Hafenwegs die Erhöhung der Beurteilungspegel durch den Mehrverkehr des Planvorhabens auf öffentlichen Straßen gemäß Nr. 7.4 der TA Lärm maximal 1,6 dB (s. Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/03, Anlage 8.3) und liegt damit deutlich unterhalb der relevanten 3 dB-Erhöhung (Nr. 7.4 Absatz 2 erster Spiegelstrich TA Lärm). Bezogen auf die geplante schützenswerte Nutzung innerhalb des Plangebietes zeigen die Ergebnisse der separaten Untersuchung zum Neubau der Erschließungsstraße (siehe Bericht Nr. LL5683.11/02), dass anteilig durch den Neubauabschnitt die für Mischgebiete gültigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unterschritten werden (Nr. 7.4 Absatz 2 dritter Spiegelstrich TA Lärm). Im weiteren Verlauf des Hansarings und auf den übrigen umliegenden Straßen ist von einer Vermischung mit dem übrigen Verkehr (Nr. 7.4 Absatz 2 zweiter Spiegelstrich TA Lärm) auszugehen. Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Straßen sind deshalb als Verkehrsgeräusche nach Nr. 7.4 TA Lärm nicht zu berücksichtigen.

Die gutachterlichen Vorgehensweisen und Ergebnisse dokumentieren, dass entgegen der Behauptung der Einwender die Schutzbedürftigkeit der bestehenden als auch geplanten Nutzungen gleichermaßen Gegenstand der gutachterlichen Prüfungen war. Die Beschränkung der Nutzung der ebenerdigen Stellplatzanlagen auf den Tageszeitraum bis 22:00 Uhr steht dabei nicht im Widerspruch zu einer über 24 h durchgängigen Nutzung der Tiefgarage als Quartiersgarage. Die Ergebnisse zeigen vielmehr, dass die durchgängige Nutzung von 220 Stellplätzen in der Tiefgarage als Quartiersstellplätze als ein wesentlicher Bestandteil des Vorhabens und Ziel der Stadt Münster zur Verbesserung des Parkraumangebotes im Quartier ohne unzulässige Geräuscheinwirkungen und ohne Einschränkungen der Schutzbedürftigkeit sowohl der bestehenden als auch geplanten Nutzungen realisiert werden kann. Der Vorwurf eines Verstoßes gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz schützenswerter bestehender und geplanter Wohnnutzungen wird als nicht zutreffend zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht entsprochen.

g.3. Unzureichende passive Schallschutzmaßnahmen - Maßnahmen zur Lärmreduzierung

Die Einwender kritisieren die geplanten passiven Schallschutzmaßnahmen an den Bestandsgebäuden in Form von Schallschutzfenstern als nicht ausreichend bzw. als ungeeignet. Unge-

schützt bleiben Gärten, Terrassen und Balkone, die lt. Einwender bereits jetzt nur zu verkehrsärmeren Zeiten genutzt werden können. Ebenfalls nicht akzeptabel für eine gesunde Wohnnutzung sind lt. Einwender Fenster, die nicht geöffnet werden können, da der Bezug zum Außen verloren geht und die Menschen ihre Wohnung als regelmäßigen Lebensmittelpunkt nur noch eingeschränkt nutzen können. Bereits in der Bestandssituation ist lt. Einwender ein Öffnen der Fenster zum Lüften der Räume aufgrund der hohen Einwirkungen aus Verkehrslärm – u. a. durch LKW-Anlieferfahrten im Nacht- und Ruhezeitraum zwischen 5:00 und 7:00 Uhr morgens - unmöglich. Die vorgesehenen Schallschutzlüfter ändern lt. Einwender daran wenig, da sie eine deutlich geringere Luftaustauschrate gegenüber dem Öffnen eines Fensters haben. Weitergehend wird kritisiert, dass die Wartungs- und Betriebskosten für die Schallschutzlüfter dauerhaft den Betroffenen aufgebürdet werden sollen.

Zur Sicherung eines angemessenen Schallschutzes gegenüber Verkehrslärm regen die Einwender die Umsetzung folgender Maßnahmen an:

- *Einbau von schallisolierenden Fenstern an den Fassaden der belasteten Gebäude gemäß dem Stand der Technik (bereits vor Satzungsbeschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes)*
- *Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Hansaring in der Ausweisung des Hansarings als Tempo 30 Zone (teilweise gefordert nur für den Nachtzeitraum) und einer perspektivischen Senkung des Tempolimits auf 20 km/h*
- *Anweisung von Zufahrtsbeschränkungen für den Hansaring als Zufahrt nur für Anwohner und/oder nur für Fahrzeuge bis max. 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht*

Stellungnahme der Verwaltung: Schallschutz im Bereich des baulichen Eingriffs am Hansaring (Hansaring 48 - 60 und Emdener Straße 31, 36) wird nach Maßgabe der 16. und 24. BImSchV gewährt. In den Fällen, in denen die Wohnungen bereits über Schallschutz nach Maßgabe dieser Verordnungen verfügen, zahlt die Vorhabenträgerin bis zu 3.500 € je Wohnung, um auch andere Räume als Schlafräume noch mit künstlichen Lüftungen auszustatten.

Für die Wohnungen außerhalb des baulichen Eingriffs (Hansaring zwischen Albersloher Weg und Wolbecker Straße sowie in Seitenstraßen wie etwa Bremer Straße) ist ein differenziertes Modell zur Gewährung vertraglicher Leistungen für passiven Schallschutz entwickelt und in § 23 Abs. 3 - 13 des Durchführungsvertrages festgeschrieben:

Wenn in einem der Planfälle 2022, 2024, 2026 oder 2035 die planbedingte Steigerung des Verkehrslärms oder der Summe von Gewerbelärm und Verkehrslärm zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens **0,5 dB** auf einen Wert von mind. 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) nachts führt, finanziert die Vorhabenträgerin schallgedämmte Fenster und Balkontüren (inklusive Rollladenkästen) für alle betroffenen Aufenthaltsräume, zusätzlich künstliche Lüftungen für Schlafräume/Kinderzimmer/WG-Zimmer.

Ab einer straßenseitigen Steigerung von **0,3 dB** auf mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts werden die gleichen Leistungen gewährt, wenn die Wohnung keine angemessene Nutzungsmöglichkeit an der schallabgewandten rückwärtigen Seite gestattet, weil

- an der Rückseite der Gebäude Beurteilungspegel in der Summe von Gewerbelärm und Verkehrslärm von tags mehr als 63 dB(A) oder nachts mehr als 51,2 dB(A) zu erwarten

sind, oder

- die Wohnung nicht über rückwärtige Lüftungsmöglichkeiten verfügt, oder
- im Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Bebauungsplans über die rückwärtigen Fenster kein Aufenthaltsraum belüftet wird, oder
- im Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Bebauungsplans die Wohnung von einer Wohngemeinschaft genutzt wird und straßenseitige WG-Zimmer indirekt nur über Zimmer anderer WG-Bewohner belüftet werden können.

Unabhängig von vorgenannten Voraussetzungen werden die Leistungen für passiven Schallschutz auch dann gewährt, wenn der vorhabenbedingte Mehrverkehr in einem der Planfälle mit einer Verkehrslärmsteigerung von mindestens 3 dB zu einer erstmaligen oder weitergehenden Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (im Mischgebiet 64/54 dB(A)) beiträgt (was allerdings nach den Lärmberechnungen außerhalb des baulichen Eingriffs nirgendwo der Fall ist).

Angesichts der Tatsache, dass die Gebäude mit Anspruchsberechtigungen heute schon stark vorbelastet sind und der vorhabenbedingte Lärmzuwachs in den meisten Fällen deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt, stellen sowohl die im Bauleitplanverfahren vorgenommenen Untersuchungen (etwa zu den Wohnungsgrundrissen) und die diversen umfangreichen Lärmgutachten wie auch die von der Vorhabenträgerin angebotenen und im Durchführungsvertrag vereinbarten Leistungen für passiven Schallschutz ein überobligatorisches Gesamtpaket dar, das nicht als Maßstab für zukünftige Bauleitplanungen der Stadt Münster oder für Fachplanungen anzusehen ist. So wird etwa die vom BVerwG bestätigte Planfeststellung für den Neubau der B 51n/B481n zur Veränderung der Verkehrsbelastungen an vielen Hauptverkehrsstraßen im Straßennetz der Stadt Münster führen, ohne dass dort ähnliche Untersuchungen, etwa zu rückwärtigen Lüftungsmöglichkeiten oder Wohnungsgrundrissen vorgenommen werden mussten. Auch kann darauf verwiesen werden, dass innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile auch Projekte die auf der Grundlage von § 34 BauGB genehmigungsfähig sind und realisiert werden, zu Veränderung des Verkehrsaufkommens und Verkehrslärms in der Nachbarschaft führen können. Dies repräsentiert in typischer Weise eine regelhafte Stadtentwicklung.

Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die vertraglich vereinbarten Leistungen auf der Grundlage der erstellten Lärmgutachten zu erbringen sind. Die zugesagten Leistungen stehen nicht unter dem Vorbehalt, dass es auf dem Hansaring bei Tempo 50 bleibt und deswegen die Lärmsteigerungen wie prognostiziert eintreten. Etwaige Reduzierungen des Verkehrslärms aufgrund der Einführung von Tempo 30, egal ob vor oder nach dem Satzungsbeschluss zum VBP 609, kommen daher den Anwohnern zugute, ohne dass deswegen die Leistungen für Schallschutz reduziert werden.

Dem Einwand, die geplanten passive Schallschutzmaßnahmen an den Bestandsgebäuden seien nicht ausreichend bzw. ungeeignet, wird daher nicht gefolgt.

Es trifft zu, dass keine passiven Schallschutzeinrichtungen für Gärten, Terrassen und Balkone vorgesehen sind. Gärten sind allerdings straßenseitig am Hansaring nicht vorhanden. Rückwärtige Gärten werden durch die geschlossenen Straßenrandbebauung weitgehend abgeschirmt und sind gut nutzbar. Die Gärten nördlich des Plangebietes am Hansaring und an der Schillerstraße werden sogar durch das Vorhaben vom Verkehrslärm des Hansarings abgeschottet. Bal-

kone sind an den straßenseitigen Fassaden nur vereinzelt vorhanden. Sie sind wegen der Vorbelastung schon heute für Erholungszwecke nicht nutzbar. Außenwohnbereiche genießen nicht den gleichen Schutz wie Wohnräume. Dass die vorhandenen Balkone in gleicher Weise Verkehrslärmsteigerungen haben wie die untersuchten Fassaden, wird nicht verkannt, aber im Rahmen der Abwägung hingenommen.

Fenster, die nicht geöffnet werden können, sind für die Bestandsgebäude außerhalb des Plangebietes nicht vorgesehen. Auch insoweit neuer Fenster und/oder künstliche Lüftungen finanziert werden, bleiben die Fenster öffenbar (etwa zum Stoßlüften, zum Öffnen in verkehrsarmen Zeiten, zum Reinigen oder als Fluchtweg).

Es trifft zu, dass eine künstliche Lüftungsvorrichtung einen geringeren Luftaustausch bietet als ein geöffnetes Fenster. Eine künstliche Lüftung kann aber für längere Zeiträume eingeschaltet werden und ist dann einem Stoßlüften überlegen. Im Übrigen steht jedem Eigentümer frei, zusätzlich zum künstlichen Lüften nach Stoßzulüften oder die künstliche Lüftung ausgeschaltet zu lassen.

Künstliche Lüftungsanlagen für ein einzelnes Fenster haben je nach Hersteller sowie Leistungsstufe einen Stromverbrauch von ca.1,5 bis 3,5 Watt. Eine solche Anlage muss bei Abwesenheit in der Wohnung oder in dem Raum nicht betrieben werden, da dann ein Stoßlüften bei Rückkehr den gleichen Effekt hätte. Sinn macht der Einsatz während der Schlafphase oder während konzentrierter Arbeitsphasen oder während der Zeiten von Gesprächen, Fernsehkonsum, Musikkonsum u. ä. Bei einem Betrieb z. B. an 12 Stunden pro Tag ergibt sich, bei einer angenommenen Leistungsaufnahme von 2,5 Watt, ein Stromverbrauch je Jahr von 10,92 kWh je Lüftungsanlage. Bei heutigen Stromkosten (hier angenommen 0,32 €/kWh) wären dies etwa 3,49 € pro Jahr je Lüftungsanlage. Angesichts der ungleich höheren Investitionskosten, die von der Vorhabenträgerin übernommen werden, kann den Nutzern der Anlage zugemutet werden, diese Kosten zu tragen. Eine dauerhafte Erfassung und Abrechnung der Kosten wären unverhältnismäßig.

Innerhalb des Plangebietes werden nicht öffenbare Fenster von der Vorhabenträgerin an einzelnen Fassaden des eigenen Vorhabens akzeptiert, um Konflikte hinsichtlich des Gewerbelärms im Plangebiet auszuschließen. Die betroffenen Räume verfügen dann über künstliche Lüftungen und die Wohnungen über öffenbare Fenster an den straßenabgewandten Seiten.

Der von den Einwendern geforderte Einbau von schallisolierenden Fenstern an den Fassaden der belasteten Gebäude wird also nach Maßgabe des Durchführungsvertrages (siehe oben) erfolgen. Die Ausweisung von Tempo 30 auf dem Hansaring ist nicht Gegenstand dieses Bauleitplanverfahrens und bleibt der Lärmaktionsplanung der Stadt Münster vorbehalten. Aufgrund der bevorstehenden Immissionsprüfung im Lärmaktionsplan und der Bedenken der Feuerwehr wird derzeit und bis zu einer relevanten Änderung der Sach- und Rechtslage von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen abgesehen (siehe Stellungnahme des Ordnungsamtes der Stadt Münster vom 21.1.2022 und Kapitel 6.6.1.1 Aktive Schallschutzmaßnahmen der Begründung zum VBP Nr. 609). Die geforderte Zufahrtsbeschränkung für den Hansaring wäre Gegenstand straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, ist jedoch aufgrund der Bedeutung des Hansarings für das innerstädtische Straßenverkehrsnetz nicht zu erwarten.

Die Bedenken werden insgesamt zurückgewiesen.

**Beschlussvorschlag: Die Bedenken werden zurückgewiesen.
Den Anregungen wird nicht entsprochen.**

g.4. Unvereinbarkeit des Vorhabens mit dem Lärmaktionsplan der Stadt Münster

Der Einwender verweist auf den Lärmaktionsplan der Stadt Münster und die Lärmminderungsstrategie des Landes NRW in der Verbindung des Lärmaktionsplanes mit Verbesserungen der Regelungen zum Verkehrslärmschutz mit dem Ziel, Bereiche mit sehr hohen Lärmbelastungen zielgerichtet zu entlasten und dem Entstehen neuer Lärmprobleme vorzubeugen. Lt. Einwender steht das Vorhaben mit nachweislich planbedingten Lärmzuwächsen im Widerspruch zur Lärmminderungsstrategie NRW und zum Lärmaktionsplan der Stadt Münster, der für den Hansaring als besonders vom Lärm betroffener Bereich Lärmminderungsmaßnahmen vorsieht. In der Unvereinbarkeit planbedingter Lärmzuwächse einerseits und den städtischen Investitionen für Lärmminderungsmaßnahmen andererseits ist das Vorhaben lt. Einwender abzulehnen.

Stellungnahme der Verwaltung: Der vorhabenbezogene Bebauungsplan steht nicht im Widerspruch zur Lärmaktionsplanung der Stadt Münster. Maßgeblich ist insoweit die im März 2021 beschlossene Lärmaktionsplanung „Stadt Münster 3. Runde“. Die Stadt verfolgt im hier interessierenden Bereich des Maßnahmenkonzeptes vor allem Tempo-30-Zonen und diverse Maßnahmen wie Straßensanierungen. Vorgesehen ist dabei unter den Maßnahmenbereichen (MB) der 1. Priorität u.a. die Prüfung der Einführung von Tempo 30 unter Berücksichtigung näher vorgegebener Voraussetzungen im Bereich des Hansarings zwischen Schillerstraße und Bremer Straße (MB 9).

Nach Bewertung durch die Straßenverkehrsbehörde liegen derzeit vor dem Hintergrund der noch offenen Prüfungen zum aktuellen Lärmaktionsplan die Voraussetzungen zur Einführung einer Temporeduzierung auf 30 km/h (VZ 274-30) gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO auf dem Streckenabschnitt des Hansarings zwischen Bremer Straße und Wolbecker Straße nicht vor. Die Anordnung einer Tempo-30-Zone gemäß § 45 Abs. 1 c StVO ist aufgrund der verkehrlichen Bedeutung des Hansarings als innerörtliche Vorfahrtstraße unzulässig, auch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO bzw. nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO vor sozialen Einrichtungen wäre aufgrund der fehlenden Gefahren- und Unfalllage bzw. der fehlenden sozialen Prägung der Vorhabennutzungen ermessensfehlerhaft (siehe Stellungnahme des Ordnungsamtes der Stadt Münster vom 21.1.2022). Darüber hinaus hat die Feuerwehr mit ihrer Stellungnahme vom 15.6.2021 mit Verweis auf den Brandschutz- und Rettungsdienstbedarfsplan und die erhebliche Bedeutung des Hansarings als Bestandteil des Feuerwehrvorbehaltsstraßennetzes zur Sicherstellung der Qualitätskriterien kommunaler Gefahrenabwehr im Brandschutz, der technischen Hilfeleistung und den Rettungsdienst einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h widersprochen. Aufgrund der bevorstehenden Immissionsprüfung im Lärmaktionsplan und der Bedenken der Feuerwehr wird derzeit und bis zu einer relevanten Änderung der Sach- und Rechtslage von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen abgesehen.

Die Bauleitplanung steht – unabhängig vom weiteren Ausgang der Prüfung – einer straßenverkehrsrechtlichen Einführung von Tempo 30 auf dem Streckenabschnitt des Hansarings nicht entgegen. Die Festsetzung einer Höchstgeschwindigkeit erfolgt nicht durch Bebauungspläne und

ist auch nicht deren zwangsläufige Folge. Vor dem Hintergrund gilt zum maßgeblichen Entscheidungszeitpunkt über den Bebauungsplan im Bereich des Hansarings Tempo 50 als derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit. Auf dieser Basis sind auch die Lärmberechnungen und die daraus abgeleiteten Regelungen zum passiven Schallschutz im Durchführungsvertrag erfolgt. So bleiben Reduzierungen der Verkehrslärmimmissionen aus nachträglich angeordneten Lärmminderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan außer Betracht. Ergeben sich durch die Maßnahmen Entlastungen an einzelnen Immissionsorten in einzelnen Planfällen, lässt dies die vertraglich vereinbarten Verpflichtungen der Vorhabenträgerin unberührt. In den Durchführungsvertrag ist eine entsprechende Regelung aufgenommen.

Auch die Lärmminderungsstrategie NRW wird durch die Planung nicht berührt. Abgesehen davon, dass sie für die Bauleitplanung kein verbindliches Regelwerk darstellt, stützt sie sich auf die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden in NRW, auf die Finanzierung von Lärmschutz und auf die Verbesserung der Regelungen zum Verkehrslärmschutz (Homepage des Landesumweltministeriums NRW unter www.umwelt.nrw.de/umwelt/umwelt-und-gesundheit/laerm). Bezüglich des letzten Pfeilers setzt sich das NRW-Umweltministerium in den Fachministerkonferenzen und im Bundesrat dafür ein, dass die Regelungen zum Verkehrslärmschutz verbessert werden. Keiner dieser drei Pfeiler wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan berührt.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht entsprochen.

g.5. Bewertung des baulichen Eingriffs

Die Einwender kritisieren die Aussage in der Begründung, wonach die Verkehrslärmsteigerungen von bis zu 3 dB in der engeren Umgebung der neuen Ampel im Einfahrtsbereich des Vorhabens vom Hansaring unvermeidlich sind, als nicht zutreffend. Anstelle einer Verfestigung der Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffprobleme durch das Vorhaben gibt es lt. Einwender viele Möglichkeiten, das große Gelände zwischen Hansaring und Hafenweg anders und in einer sozial und ökologisch verträglichen Form zu nutzen, die dazu beitragen, die Verkehrsbelastung im Hansaviertel dauerhaft zu reduzieren und auf diese Weise einen positiven städtebaulichen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung in dem hoch belasteten Stadtteil zu leisten.

Stellungnahme der Verwaltung: Es trifft zu, dass auf eine Ampel verzichtet werden könnte, wenn das Plangebiet ganz anders und ohne Verkehrserzeugung genutzt würde. Dies entspricht aber nicht den städtebaulichen Vorstellungen und Erfordernissen. Siehe dazu die Abwägung unter b.8.

Im Übrigen wäre auch dann, wenn die rund 21.000 m² große innerstädtische Fläche des jetzigen Plangebietes für eine andere Nutzung, etwa Wohnnutzung, überplant und an dieser Stelle an den Hansaring angeschlossen würde und damit gleichzeitig eine Durchwegung des Plangebiets von den Baugebieten nördlich des Hansarings in Richtung Stadthafen I und Dortmund-Ems-Kanal eröffnet würde, eine Umgestaltung der bestehenden Grundstückszufahrt am Hansaring zu einem leistungsfähigen, möglicherweise lichtsignalgesteuerten Kreuzungspunkt mit den damit verbundenen Lärmzuwächsen aus dem abstandsbedingten Zuschlag für die Ampelanlage erforderlich.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht entsprochen.

g.6. Fehlerhafte und unzureichende Untersuchungen zum Betriebslärm

Die Einwender kritisieren, dass die Belastungen durch Gewerbelärm im Zusammenhang mit der Tiefgaragenein- und ausfahrt vom Hansaring sowie Einwirkungen aus Kühl- und Lüftungsaggregaten nicht ausreichend in Ansatz gebracht wurden. So wurde lt. Einwender die Frequentierung der Tiefgarage deutlich unterschätzt, so dass die tatsächlichen Belastungen im Einwirkungsbereich der Ein- und Ausfahrt deutlich oberhalb der ermittelten Werte der Betriebslärmberechnungen liegen. Mit Verweis auf das planungsrechtliche Abwägungserfordernis bereits weit unterhalb des Überschreitens von Grenz- oder Richtwerten bemängeln die Einwender, dass weitergehende Einhausungsmöglichkeiten wie das Vorziehen der Überdachung der Tiefgaragenein- und ausfahrt bis an den Hansaring nicht ausreichend untersucht, geschweige denn festgesetzt wurden.

Stellungnahme der Verwaltung: In Bezug auf die Tiefgarage ist festzuhalten, dass an der Bebauung am Hansaring im direkten Einwirkungsbereich der Zu-/Ausfahrt der Garage (IP01, IP09, IP10, IP11) mit der Prognose der VTU von nts die Richtwerte tagsüber um mindestens 10 dB unterschritten werden (s. Tabelle 2, S. 46 und Anlage 5.3). Damit liegen diese Immissionsorte tagsüber außerhalb des Einwirkungsbereiches der TA Lärm. Selbst mit den Maximalansätzen der Parkplatzlärmstudie werden die Richtwerte am Hansaring im direkten Einwirkungsbereich der Zu-/Ausfahrt (IP01, IP09, IP10, IP11) noch um mindestens 9 dB unterschritten (s. Schalltechnischer Berichtes Nr. LL5683.11/03, Anlage 7.3). Die Ansätze nach Parkplatzlärmstudie errechnen für das Bauvorhaben HafenMarkt eine – gegenüber der Verkehrsprognose mit insgesamt 4.275 PKW-An-/Abfahrten tags – um ca. 50 % höhere Verkehrsmenge (ca. 2.185 zusätzliche PKW-Bewegungen tags; s. Schalltechnischer Berichtes Nr. LL5683.11/03, S. 57, 2. Absatz). An den übrigen betrachteten Immissionsorten am Hansaring (IP19 - IP21) ist die Tiefgarage nicht relevant; hier bestimmen die TGA und zum Teil die Anlieferzone die Gewerbelärmsituation durch den HafenMarkt. An diesen Immissionspunkten am Hansaring werden auch mit dem Maximalansatz nach Parkplatzlärmstudie die Richtwerte tagsüber um mindestens 7 dB unterschritten (s. Schalltechnischer Berichtes Nr. LL5683.11/03, Anlage 7.3). An allen übrigen Immissionspunkten außerhalb des Planvorhabens werden selbst mit den Maximalansätzen der Parkplatzlärmstudie die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB tags unterschritten. Somit werden an diesen Immissionspunkten im Sinne der TA Lärm keine relevanten Zusatzbeiträge hervorgerufen. In der VTU wurden für die An-/Abfahrten am Hansaring maximal 50 PKW-Bewegungen in der lautesten Nachtstunde prognostiziert (S. 24, 1. Absatz). Bei den Berechnungen wurde hingegen als Worst Case unterstellt, dass in der lautesten Nachtstunde am Hansaring insgesamt 100 Zu- oder Abfahrten zur/von der Tiefgarage erfolgen (davon 75 Abfahrten, um höhere Belastungen an einigen Tagen im Jahr durch erhöhte Abfahrten in der lautesten Nachtstunde nach Veranstaltungsende zu berücksichtigen); (s. Schalltechnischer Berichtes Nr. LL5683.11/03, S. 24, 2. Absatz). Gleichzeitig wird nach Angaben der Vorhabenträgerin durch technische Einrichtungen vorgesehen, dass an den Zu- und Abfahrten maximal diese erhöhten Bewegungszahlen abgewickelt werden (s. Schalltechnischer Berichtes Nr. LL5683.11/03, S. 24, 2. Absatz). Mit diesem Ansatz wird an allen Immissionspunkten außerhalb des Plangebietes in der lautesten Nachstunde kein relevanter Beitrag im Sinne der TA Lärm hervorgerufen (mindestens 6 dB unter Richtwert; s. Schalltechnischer Berichtes Nr. LL5683.11/03, Tabelle 2 und S. 49, 1. Absatz).

Für die Bewertung der Einwirkungen aus Kühl- und Lüftungsaggregaten liegen auf der Ebene des Bebauungsplanes üblicherweise noch keine Detailplanungen zur Technischen Gebäudeausrüstung (TGA) vor. Die vorliegende Untersuchung berücksichtigt jedoch die zum Zeitraum der

Berichterstellung konkret geplanten technischen Anlagen mit Lärmminderungsmaßnahmen an zwei der aufgeführten Quellen und geht damit über das übliche Maß der Untersuchungstiefe zur Gewerbelärmsituation in der Bauleitplanung hinaus. Derartige konkrete Auslegungen und Berechnungen werden in der Regel erst im Antragsverfahren durchgeführt und sind dann entsprechend umzusetzen. Der Bericht enthält einen entsprechenden Verweis, wonach - je nach Relevanz - ggf. im Rahmen von zugehörigen Anträgen oder Verfahren noch schalltechnische Anforderungen an die zulässigen Geräuschemissionen zu ermitteln und vorzugeben sind, sollten sich im Rahmen der weiteren Planung zusätzliche geräuschrelevante Quellen ergeben (s. Schalltechnischer Berichtes Nr. LL5683.11/03, S. 20, Nr. 2.; Kapitel 3.7 und S. 42, 2. Spiegelstrich)).

Mit den benannten Annahmen, Vorgehensweisen und Ergebnissen sind die Auswirkungen aus Betriebslärm in den gesetzlichen Maßgaben und geltenden Vorschriften vollumfänglich dokumentiert und ist über die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen und Hinweise der erforderliche Schutz gegenüber Einwirkungen aus Betriebslärm sichergestellt. Die Anregungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht entsprochen.

h. Luftschadstoffe

h.1. Zunahme der Luftschadstoffbelastungen

Mit Verweis auf die Schädlichkeit von Luftschadstoffen auch unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte kritisieren die Einwender die mit Umsetzung des Vorhabens verbundene wissentliche Erhöhung der Luftschadstoffbelastungen. Lt. Einwender ist bereits in der Bestandssituation infolge von Staubildungen, insbesondere im Einwirkungsbereich entlang des Hansarings und der Kreuzung Hansaring/Albersloher Weg, eine erhöhte Feinstaubbelastung gegeben, die durch das Vorhaben zusätzlich verstärkt wird und neben der Gesundheitsgefährdung auch die Wohnqualität, selbst bis in die untergeordneten Wohnstraßen wie der Soester Straße, stark einschränkt. Weitergehend bemängeln die Einwender, dass durch die planbedingte Verkehrszunahme und die fehlenden größeren Grünflächen auch mit einer starken Ozonbelastung zu rechnen ist, denen der Plan ungenügend Rechnung trägt.

Stellungnahme der Verwaltung: Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung sind für die Berechnung der Luftschadstoffe im Luftschadstoffgutachten von September 2020 die Verkehrsmengen aus dem ungünstigsten Planfall 2024 mit den Emissionsbeiträgen der Kfz-Flotte von 2022 kombiniert worden. Dies ist deswegen der Worst Case, weil sich aufgrund der fortschreitenden technischen Entwicklung die Kfz-Flotte in den Folgejahren zurückgehende Emissionsraten aufweisen wird (Umweltbundesamt 2019: Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 4.1). Hinzu kommen die positiven Effekte durch die Verdrängung von Verbrennungsmotoren durch Elektrofahrzeuge.

Der Gutachter hat dabei die Summe aus der Hintergrundbelastung (diffuse Quellen außerhalb des Straßenraums) und der Zusatzbelastung (Immissionen des Straßenverkehrs auf den betrachteten Straßen), also die Gesamtbelastung mit den Grenzwerten der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) verglichen. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass überall im Untersuchungsraum die Grenzwerte der 39. BImSchV nicht erreicht und gegenüber den Belastungen im Prognose-Nullfall auch nur geringfügig gestei-

gert werden. Die Umsetzung der Planung sei daher aus lufthygienischer Sicht unbedenklich. Die genauen Ergebnisse sind ausführlich dargestellt im Kap. 6.6.2 der Bebauungsplan-Begründung. Darauf wird verwiesen.

Soweit die Einwender eine erhöhte Feinstaubbelastung aufgrund Staubildungen, insbesondere im Einwirkungsbereich entlang des Hansarings und der Kreuzung Hansaring/Albersloher Weg behaupten, ist nach Rücksprache mit dem Schadstoffgutachter zu erwidern: Bei der Bestimmung der NO2 und Feinstaubimmissionen wird ein Tagesgang der Verkehrsbelastung berücksichtigt. Zur Bestimmung von Zeiten mit Staubildung wird geprüft, ob die stündliche Verkehrsbelastung die Aufnahmekapazität der betreffenden Straße übersteigt. Für die Stunden mit Staubildung ergeben sich erhöhte NOx und Feinstaub-Emissionen und -Immissionen, die in die Ermittlung der Immissionskenngrößen eingehen. Der Bewertungszeitraum bei PM 10 ist allerdings nicht die kurzzeitige stündliche Belastung während der Zeiten mit maximaler Verkehrsbelastung, sondern der Jahreszeitraum, bei dem alle Stundenwerte der PM 10 Immissionen einfließen.

Erhöhte Ozonbelastungen treten großräumig während sommerlicher Strahlungswetterlagen auf. Hiervon betroffen ist insbesondere das Umland von Ballungsräumen. In Straßennähe führt die Freisetzung von NOx hingegen zum Abbau von Ozon, sodass in Straßennähe die Ozonbelastung niedriger ist als im Umland einer Stadt. Eine planungsbedingte Verkehrszunahme, die mit einer Erhöhung der verkehrsbedingten NOx Emissionen einhergeht, bewirkt somit tendenziell niedrigere Ozonimmissionen im Straßenraum.

Soweit die Einwender eine erhöhte Feinstaubbelastung aufgrund Staubildungen, insbesondere im Einwirkungsbereich entlang des Hansarings und der Kreuzung Hansaring/Albersloher Weg behaupten, ist nach Rücksprache mit dem Schadstoffgutachter zu erwidern: Bei der Bestimmung der NO2- und Feinstaubimmissionen wird ein Tagesgang der Verkehrsbelastung berücksichtigt. Zur Bestimmung von Zeiten mit Staubildung wird geprüft, ob die stündliche Verkehrsbelastung die Aufnahmekapazität der betreffenden Straße übersteigt. Für die Stunden mit Staubildung ergeben sich erhöhte NOx- und Feinstaub-Emissionen und -Immissionen, die in die Ermittlung der Immissionskenngrößen eingehen. Der Bewertungszeitraum bei PM 10 ist aber nicht die kurzzeitige stündliche Belastung während der Zeiten mit maximaler Verkehrsbelastung, sondern der Jahreszeitraum, bei dem alle Stundenwerte der PM 10-Immissionen einfließen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht entsprochen.

h.2. Fehlerhaftes Luftschadstoffgutachten

Mit Verweis auf die lt. Einwender zu geringen Annahmen der planbedingten Mehrverkehre im Verkehrsgutachten werden von den Einwendern die Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens mit Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte angezweifelt

Weitergehend bemängeln die Einwender die Lage des Aufpunktes P3. Für eine sachgerechte Bewertung der Luftschadstoffbelastung müsste lt. Einwender der Aufpunkt P3 nach Osten in Richtung der Lichtsignalanlage als Belastungsschwerpunkt für die Fußgänger verschoben werden. Lt. Einwender wäre dann für den Bereich des Gehweges eine Grenzwertüberschreitung für NO2 zu erwarten.

Stellungnahme der Verwaltung: Der Vortrag, wonach der Verkehr durch den HafenMarkt entgegen den Ergebnissen des Verkehrsgutachten erheblich zunehmen wird und infolgedessen die

Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens fehlerhaft sind, ist eine Behauptung, die von den Einwendern nicht weiter begründet wird. Mit Blick auf die Annahmen zur Verkehrserzeugung der Vorhabennutzungen als auch die Annahmen und Datengrundlagen zu den Prognoseberechnungen einschließlich der Plausibilität der begutachteten Prognosefälle im Verkehrsgutachten der nts Ingenieurgesellschaft mbH ergeben sich jedoch keine Hinweise, die diese Behauptung auch nur im Ansatz rechtfertigen (s. dazu Stellungnahme der Verwaltung zu Pkt. e.11). Vor dem Hintergrund sind die unter Kapitel 4.2 des Luftschadstoffgutachtens der Lohmeyer GmbH zugrunde gelegten Verkehrszahlen als relevante Eingangsparameter für die Emissionsberechnung (s. Anhang A3.1 und A3.2 des Luftschadstoffgutachtens) zutreffend und nicht in Zweifel zu setzen. Zur Fehlerdiskussion und Güte der Rechenergebnisse s. a. Anhang A2.2 des Luftschadstoffgutachtens.

Überdies sind im Luftschadstoffgutachten die planbedingten Zusatzimmissionen tendenziell überschätzt, da bei der Immissionsprognose des Planfalls die Verkehrsdaten für das Prognosejahr 2024 herangezogen werden, bei der aufgrund von Baumaßnahmen an der B 51 und B 481 eine ungünstigere Verkehrskonstellation vorliegt, und diese Verkehrsmengen mit den ungünstigeren Schadstoffausstoßmengen der Fahrzeugflotte von 2022 kombiniert werden.

Einer gesonderten Berechnung für den Gehwegbereich bedurfte es nicht. Die Ergebnisgrafiken belegen, dass für die Gehwegbereiche östlich des Aufpunktes P3 ähnliche bzw. niedrigere Immissionen ausgewiesen werden als am Aufpunkt P3. Die Immissionskenngrößen für den Planfall liegen am Aufpunkt P3 deutlich unter den Grenzwerten der 39. BImSchV (siehe Tab. 6.2 im Luftschadstoffgutachten). Eine Grenzwertüberschreitung kann in diesem Bereich der Randbebauung des Hansarings somit sicher ausgeschlossen werden. Die Straßenquerung im Bereich der Lichtsignalanlage ist kein beurteilungsrelevanter Immissionsort, da sich hier Menschen nur kurzfristig aufhalten.

Insgesamt haben die Ergebnisse gemäß Kapitel 6.2 des Luftschadstoffgutachtens uneingeschränkt Bestand. Die Behauptung wird als nicht zutreffend zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht entsprochen.

i. Persönliche Betroffenheiten

i.1. Persönliche Betroffenheit aus zusätzlichen Verkehrs- und Lärmbelastungen

Die Einwender tragen ihre persönliche Betroffenheit mit Einschränkungen ihrer Wohn- und Lebensqualität infolge der planbedingten, zusätzlichen Verkehrs- und Lärmbelastungen vor. Die Einwendungen betreffen Mieter / Eigentümer von Wohnungen der Gebäude Hansaring 38, 46-48 und 53, Wolbecker Straße 105, Emdener Straße 30, Papenburger Straße 2, Leerer Straße 12, eines Gebäudes in der Soester Straße und ein Gebäude im Kreuzungsbereich Schillerstraße/Hansaring bzw. allgemein eines Wohnungseigentümers im Hansaviertel.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Auswirkungen auf die Verkehrs- und Lärmsituation der planbedingten Mehrverkehre unter Berücksichtigung der weiteren Hafenentwicklungen bis zum Prognosejahr 2035 sind Gegenstand umfangreicher gutachterlicher Untersuchungen mit detaillierten Angaben zur Sicherung der gesetzlichen Ansprüche zum passiven Schallschutz im Anwendungsbereich der 16. und 24. BImSchV bzw. als freiwillige Leistung der Vorhabenträgerin auf der Ebene des Durchführungsvertrages.

In Bezug auf die verkehrlichen Auswirkungen können die konkreten Verkehrszuwächse für die untersuchten Straßenabschnitte des Hansarings, der Wolbecker Straße und der Schillerstraße der Anlage 1 (Analysezeitpunkt 2018) und den Anlagen 3 - 12 (angenommene Prognosefälle in der Veränderung mit und ohne Vorhaben) der Verkehrstechnischen Untersuchung nts Ingenieurgesellschaft mbH vom 16.09.2020 entnommen werden, s. dazu auch Begründungsentwurf zum VBP Nr. 609, Kapitel 6.3.1, Seite 39, Tabelle 1. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass trotz der planbedingten Mehrverkehre die Verkehrsbelastungen der umliegenden Straßen nicht erheblich ansteigen werden, Denn limitierender Faktor für den Verkehr ist insbesondere die begrenzte Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Hafenstraße/Hansaring/Albersloher Weg. Es wird daher zu Verkehrsverlagerungen kommen mit der Tendenz, dass alle in Betracht kommenden Alternativrouten etwa gleichmäßig ausgelastet sind. So liegt etwa die Verkehrsbelastung DTV für den Teilbereich des Hansarings zwischen Emdener Straße und Schillerstraße in der Prognose 2022 (ohne Vorhaben) bei 13.700 Fahrzeugen, in der Prognose 2022 (mit Vorhaben) bei 14.300 Fahrzeugen, in der Prognose 2024 (ohne Vorhaben bei 13.900 Fahrzeugen, in der Prognose 2024 (mit Vorhaben) bei 14.200 Fahrzeugen.

Derzeit bestehende Mängel können lt. Gutachter durch geeignete Maßnahmen (s. Verkehrstechnische Untersuchung nts Ingenieurgesellschaft mbH, Kapitel 5.2) behoben bzw. verbessert werden, so dass trotz vorhabenbezogener Mehrverkehre im belastungssensiblen Umfeld des Vorhabens keine Verschlechterungen gegenüber der heutigen Situation entstehen. Auch die Querschnitte der untersuchten Straßen entsprechen dem jeweiligen zugeordneten Straßentyp der RASt06 und liegen mit den erhobenen sowie prognostizierten Verkehrsstärken jeweils im Rahmen der empfohlenen Verkehrsbelastungen für den jeweiligen Straßentyp. Der Knotenpunkt Hansaring / Wolbecker Straße wie auch der Knotenpunkt Hansaring/ Albersloher Weg entsprechen bereits heute nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen und müssen ertüchtigt werden. Seitens der Stadt sind bereits übergeordnete städtische Planungsprozesse zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung an diesen Knotenpunkten angestoßen und in der VTU entsprechend berücksichtigt. Die durch das Vorhaben verursachten Verkehrsmengen haben jedoch keinen nennenswerten Einfluss auf die derzeit festzustellende Qualität des Verkehrsablaufes an den benannten Knotenpunkten, verkehrliche Abhängigkeiten in der Ertüchtigung der Knotenpunkte und der Umsetzung des Planvorhabens bestehen ausdrücklich nicht.

Die Soester Straße, Papenburger Straße, Leerer Straße und Emdener Straße liegen außerhalb des verkehrlichen Einwirkungsbereiches des Vorhabens, da sie abseits übergeordneter Verkehrswegeverbindungen ausschließlich der inneren Erschließung der nördlich des Hansarings liegen Wohnquartiere dienen. Im direkten Gegenüber zum Vorhaben ist die Emdener Straße bereits derzeit vom Hansaring für den MIV verkehrlich abgebunden. Planbedingte Verkehrszuwächse sind in diesen Straßen nicht, bzw. allenfalls durch Radfahrer und Fußgänger zu erwarten. Über die Ausweisung von 220 Quartiersstellplätzen im Vorhaben und die damit verbundene Reduzierung von Parksuchverkehren in den Wohnstraßen im Umfeld des Vorhabens kann vielmehr von einer verkehrlichen Entlastung auf den benannten Straßen ausgegangen werden.

Die Auswirkungen der Verkehrszuwächse auf die Lärmsituation wurden geschossweise für alle Gebäude im Einwirkungsbereich des Vorhabens erfasst. Die Bewertung erfolgte differenziert nach den Auswirkungen aus dem baulichen Eingriff aus dem neu zu errichtenden Knotenpunkt einschließlich des Straßenneubauabschnittes im Anschluss des Vorhabens an den Hansaring (Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/02), der Bewertung der Verkehrslärmauswirkungen im

Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft (Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/04) sowie der Sonderfallprüfung im Zusammenwirken von Verkehrs- und Gewerbelärm (Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/05). Weitergehend ist eine Prüfung in Bezug auf rückwärtige Lüftungsmöglichkeiten der Wohnungen durch einen beratenden Ingenieur erfolgt (Mainka, Dezember 2020).

Im Einwirkungsbereich des baulichen Eingriffs / des Neubaus gemäß 16. BImSchV liegen von den benannten Gebäuden lediglich die Gebäude Hansaring 46 – 48, Hansaring 53, Emdener Straße 30 sowie im Eckbereich zur Schillerstraße das Gebäude Schillerstraße 94. Die Beurteilungspegel tags/nachts für den Prognosefall 2022 als prognostizierte Inbetriebnahme des HafenMarktes mit Angaben zur Einhaltung bzw. Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für die benannten Gebäude können dem Schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.11/02, Anlagen 3.3, 6.1, 6.2, 8.1 und 8.2 entnommen werden.

Für den Bereich der vorhandenen Wohnnachbarschaft können die Beurteilungspegel tags/nachts entsprechend den jeweiligen Prognosefällen mit Angaben zur Einhaltung bzw. Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und der gesundheitskritischen Pegel von 70 dB(A) tags und von 60 dB(A) nachts für die Gebäude Hansaring 38, 46 - 48 und 53, Wolbecker Straße 105, Emdener Straße 30, Papenburger Straße 2 und die Gebäude Schillerstraße 90 und 94 im Kreuzungsbereich Schillerstraße/Hansaring dem Schalltechnischen Bericht Nr. LL5683.11/04, Anlagen 3.4, 6.4, 9.4 und 12.4 entnommen werden. Das Gebäude Leerer Straße 12 sowie die Gebäude in der Soester Straße liegen außerhalb des verkehrlichen Einwirkungsbereiches des Vorhabens (s.o.) und damit außerhalb planbedingter Lärmzuwächse. Die Betroffenheit des Wohnungseigentümers im Hansaviertel kann in Abhängigkeit von der Lage innerhalb oder außerhalb des Einwirkungsbereiches anhand der benannten Anlagen ebenfalls durch den Einwender geprüft werden.

Die Zusammenstellung der grundsätzlichen Anspruchsberechtigung auf passiven Schallschutz mit einem Anspruch nach der 16. und 24. BImSchV, einem Anspruch aus Verkehrslärmsteigerungen gemäß den Bestimmungen der Vorhabenträgerin zur Gewährung eines freiwilligen passiven Schallschutzes sowie einem Anspruch aufgrund der summarischen Betrachtung von Gewerbelärm plus Verkehrslärm ist der Anlage 10 des Schalltechnischen Berichtes Nr. LL5683.11/02 zu entnehmen. Demnach besteht von den benannten Gebäuden ein grundsätzlicher Anspruch für die Gebäude Hansaring 46 – 48, 53 und als Eckgebäude zum Hansaring für die Gebäude Schillerstraße 90 und 94 (die genaue geschossweise Zuordnung ist der Tabelle zu entnehmen). Bei Bestätigung des Anspruches und Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen ist auch für diese Wohnungen ein gesundes Wohnen gewährleistet.

Es wird nicht verkannt, dass im unmittelbaren Nahbereich der vorgesehenen Einmündung durch die Errichtung einer – nur am Tage betriebenen - Lichtsignalanlage und den dadurch zu berücksichtigenden Ampelzuschlag Verkehrslärmsteigerungen an einzelnen Gebäuden/Fassaden/Geschossen um bis zu 4,3 dB auf Werte von knapp oberhalb 70 dB eintreten werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die Errichtung einer Lichtsignalanlage an dieser Stelle jedoch unumgänglich. Überall an den Nahverkehrsstraßen und Tangentenringen werden derartige Einmündungen mit Lichtsignalanlagen gesteuert. Der Lärmzuwachs kann den Anwohnern in diesem Bereich trotz Überschreitung der Schwelle von 70/60 DBA zugemutet werden, weil die Situation lärmmäßig und situationsbedingt vorbelastet ist und Leistungen für passiven

Schallschutz gewährt werden. Die Situation ist lärmmäßig vorbelastet, weil der Verkehrslärm auf dem Hansaring bereits heute im Bereich von 70/60 DBA liegt und eine angemessene Nutzung von Balkonen in Richtung Hansaring ausschließt. Die Lage ist situationsbedingt vorbelastet, weil in dieser Kurve am Hansaring bislang schon das Postverteilzentrum mit nicht unerheblichem Pkw- und Lkw-Verkehr angebunden war, weil schon der Bebauungsplan 401 an dieser Stelle die Anbindung einer neuen öffentlichen Verkehrsfläche vorsieht und weil sich diese Stelle des Hansarings am ehesten eignet, nach Wegfall der gewerblichen Nutzungen nördlich des Stadthafens I die neu entstehenden Quartiere an den Hansaring anzubinden und für die Gebiete nördlich des Hansarings eine attraktive Verbindung in Richtung des Dortmund-Ems-Kanals zu schaffen. Die betroffenen Wohnungen bekommen umfassenden passiven Schallschutz nach Maßgabe der 16. und 24 BImSchV. Darüber hinaus wird sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichten, für die Wohnungen, für die bereits Schallschutzfenster und Lüftungen von Schlafräumen nach Maßgabe der 24. BImSchV eingebaut sind, weitere schallgedämmte Lüftungen für andere Räume als Schlafräume mit bis zu 3.500 € je Wohnung zu finanzieren. Die Summe dieser Maßnahmen wird dazu führen, dass auch in diesem Bereich noch angemessen gewohnt werden kann.

Für die übrigen benannten Gebäude liegen die Lärmzuwächse unterhalb des gesetzlichen Anspruchs oder unterhalb der Gewährung des freiwilligen Anspruchs auf passive Schallschutzmaßnahmen bzw. liegt das Gebäude außerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens. Die Lärmzuwächse an den Fassaden dieser Gebäude können in der Gesamtabwägung der städtebaulichen Zielsetzungen und der verbleibenden Lärmeinwirkungen als hinnehmbar eingestuft werden. Zur weitergehenden Abwägung der Einstufung und Verhältnismäßigkeit der passiven Schallschutzmaßnahmen siehe Pkte. g.1 und g.3.

Insgesamt sind vor dem Hintergrund der benannten Ergebnisse und der getroffenen Maßnahmen zum passiven Schallschutz Einschränkungen der Wohn- und Lebensqualität der Einwender infolge planbedingter, zusätzlicher Verkehrs- und Lärmbelastungen nicht zu erwarten bzw. hinnehmbar. Zu den Einwirkungen aus Betriebslärm siehe Pkt. g.6 der Abwägung.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht entsprochen.

i.2. Persönliche Betroffenheit aus zusätzlichen Verkehrsbelastungen außerhalb des Untersuchungsgebietes

Der Einwender tragen ihre persönliche Betroffenheit mit Einschränkungen ihrer Wohn- und Lebensqualität infolge der planbedingten, zusätzlichen Verkehrsbelastungen vor. Die Wohnungen der Einwender liegen außerhalb des Untersuchungsgebietes

- *in Mauritz West im Bereich einer lt. Einwender vorhabenbedingten verkehrlichen Mehrbelastung aus Schleichverkehren von der Wolbecker Straße über Dorotheen-/Katharinenstraße zum Hohenzollernring als Ausweichstrecke zum überlasteten Hansaring.*
- *im Haus Mauritzsteinpfad 9 mit lt. Einwender bereits derzeit problematischen Lärm- und Abgasbelastungen aus den Verkehren auf der Oststraße.*
- *in der Nieberdingstraße mit einer lt. Einwender Betroffenheit aus steigenden Durchgangsverkehren.*

Stellungnahme der Verwaltung: Die Wohnungen der Einwender liegen alle außerhalb des Einwirkungsbereiches des VBP Nr. 609. Einschränkungen der Wohn- und Lebensqualität der Einwender infolge planbedingter Mehrbelastungen können wie folgt ausgeschlossen werden:

Über die Dorotheen- und Katharinenstraße ist eine Fahrverbindung zwischen Wolbecker Straße und Hohenzollernring gegeben. Vom Knotenpunkt Wolbecker Straße/Hansaring liegen der Anschlusspunkt der Dorotheenstraße an die Wolbecker Straße sowie der Anschlusspunkt der Katharinenstraße an den Hohenzollernring in einer Entfernung von rd. 330 m nach Nordwesten bzw. Norden. Bereits am Knotenpunkt Wolbecker Straße/Hansaring auf dem Anschlussstück des Hohenzollernrings im Prognosefall 2022 als Jahr der angenommenen Inbetriebnahme des Vorhabens, liegt die planbedingte Verkehrszunahme bei lediglich 2,8% (vgl. Verkehrstechnische Untersuchung nts Ingenieurgesellschaft mbH vom 16.09.2020, Anlage 3: 15.600 DTVw Kfz-Fahrten/24h zu Anlage 4: 15.800 DTVw Kfz-Fahrten/24h), für das Anschlussstück der Wolbecker Straße in Richtung Innenstadt ist sogar eine Reduzierung um rd. 3,9% der Verkehrsbelastung gegeben (vgl. Verkehrstechnische Untersuchung nts Ingenieurgesellschaft mbH vom 16.09.2020, Anlage 3: 7.600 DTVw Kfz-Fahrten/24h zu Anlage 4: 7.300 DTVw Kfz-Fahrten/24h). Für die Sophienstraße als rd. 150 m südlicher und damit näher zum Vorhabenstandort gelegene Verbindungsachse zwischen Wolbecker Straße und Hohenzollernring, sind keine Änderungen der Verkehrsbelastungen mit oder ohne Planvorhaben zu verzeichnen. Die Ergebnisse zum Prognosefall 2022 lassen sich in der Grundaussage auch auf die übrigen Planfälle übertragen (vgl. Verkehrstechnische Untersuchung nts Ingenieurgesellschaft mbH vom 16.09.2020, Anlagen 5/6, 7/8, 9/10 und 11/12), wonach die planbedingte Verkehrszunahme auf dem Anschlussstück des Hohenzollern Rings auf maximal 4,4% im Prognosejahr 2026 ansteigt.

Die benannten Steigerungen liegen deutlich unterhalb der Schwankungsspannen von +/- 10% an unterschiedlichen Zähltagen und dokumentieren, dass ab dem Kreuzungspunkt Hansaring/Wolbecker Straße ein relevanter Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsbelastungen im anschließenden Straßennetz nicht mehr gegeben ist. Dies wird auch durch die Berechnungen der verkehrlichen Lärmauswirkungen bestätigt, wonach ab den Gebäuden Hohenzollernring Nm. 5 und 6 bzw. den Gebäuden an der Wolbecker Straße beiderseits der Kreuzung mit dem Hansaring lediglich minimale vorhabenbedingte Lärmsteigerungen zu erwarten sind (s. Begründungsentwurf zum VBP Nr. 609, Kapitel 6.6.1.1 „Untersuchungsraum“ und vgl. Schalltechnischer Bericht Nr. LL5683.11/04, Anlage 3.4 Seite 34 und 35 mit einer Lärmsteigerung von lediglich 0,1 dB an den Gebäuden Hohenzollernring Nm. 2 - 6 im Vergleichsprognosefall 2022 mit und ohne Vorhaben).

Das Gebäude Mauritzsteinpfad 9 mit dem Anschlusspunkt der Oststraße an den Hohenzollernring liegt nochmal 410 m weiter nördlich vom Anschluss der Katharinenstraße an den Hohenzollernring und mit einer Entfernung vom relevanten Knotenpunkt Wolbecker Straße/ Hansaring von insgesamt rd. 740 m deutlich außerhalb vorhabenbedingter Auswirkungen. Problematische Lärm- und Abgasbelastungen aus der Umfahrung des Knotenpunktes Warendorfer Straße/Hohenzollernring über die Oststraße mögen, wie von dem Einwender vorgetragen, durchaus gegeben sein, jedoch trägt das Vorhaben in keinster Weise dazu bei.

Vor dem Hintergrund der benannten gutachterlichen Ergebnisse können vorhabenbedingte Verkehrs- und Lärmeinwirkungen auf die Wohngebäude in der Dorotheen-/Katharinenstraße sowie auf das Gebäude Mauritzsteinpfad 9 ausgeschlossen werden.

Die Nieberdingstraße liegt in einer Entfernung von rd. 1,1 Km südöstlich des Knotenpunktes Albersloher Weg/Hafenstraße/Hansaring jenseits des Dortmund-Ems-Kanals im direkten Einwirkungsbereich der Umgehungsstraße B 51 im Anschlusspunkt mit dem Albersloher Weg. Der Standort Nieberdingstraße hat mit einer Sackgassenerschließung eine alleinige Ein- und Ausfahrt über den Albersloher Weg. Vor dem Hintergrund, dass das Vorhaben bereits an dem in über einem Kilometer Entfernung zur Nieberdingstraße gelegenen Knotenpunkt Albersloher Weg/Hafenstraße/ Hansaring zu keinen nennenswerten Veränderungen der Verkehrsbelastungen und der Leistungsfähigkeit beiträgt (siehe Verkehrstechnische Untersuchung nts Ingenieurgesellschaft mbH vom 16.09.2020, Kapitel 5.3.4 und Kapitel 6, Seite 48, letzter Absatz) und die Nieberdingstraße als Sackgasse frei von Durchgangsverkehren ist, sind planbedingte Auswirkungen auf den Standort Nieberdingstraße auszuschließen.

Die Bedenken werden insgesamt als unbegründet zurückgewiesen.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht entsprochen.

i.3. Persönliche Betroffenheit aus Einschränkungen der Freizeit- und Grünangebote

Die Einwender tragen ihre persönliche Betroffenheit mit Einschränkungen ihrer Lebensqualität infolge fehlender wohnungsnaher Grünflächen bzw. einer steigenden Auslastung der Freizeitstandorte Kanal und Hafen durch das Vorhaben vor.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Entwicklungsziele für den Vorhabenstandort mit der Errichtung großflächigen Einzelhandels mit ergänzenden Wohn- und Dienstleistungsnutzungen gehen zurück auf den Masterplan Stadthäfen Münster und das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster in der Aufstellung im Jahr 2004 und dessen Fortschreibung in den Jahren 2009 und 2018 (s. Begründungsentwurf zum VBP Nr. 609, Kapitel 1.1 und 1.3). Die Ausweisung von Grünflächen auf dem Grundstück war zu keinem Zeitpunkt Gegenstand städtebaulicher und/oder politischer Überlegungen und ist auch heute nicht Ziel der Stadt Münster.

Das Angebot an Grünflächen im Quartier ist aus der historischen Siedlungsentwicklung der südöstlichen Innenstadt von Münster begründet. In der Nähe zu den Freiflächen entlang des Dortmund-Ems-Kanals nördlich der Schillerstraße war dabei ein im Vergleich eher hohes Angebot an quartiersnahen, nutzbaren Grün- und Freizeitflächen vorhanden. Mit dem Strukturwandel im Bereich der Münsteraner Stadthäfen von einem ehemals gewerblich/industriell genutzten Areal in ein Stadtquartier mit Büro-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und zukünftig auch Wohnnutzungen wurde und wird der Bereich weitergehend für die Öffentlichkeit geöffnet und das Potential an hochwertigen städtischen Aufenthalts- und Freizeitangeboten weitergehend gesteigert. Die Attraktivierung und Öffnung des Quartiers und der Freizeitangebote im Bereich des Stadthafens und des Kanals für alle Bevölkerungsgruppen ist ausdrücklich gewollt und fester Bestandteil der städtebaulichen Aufwertung. Die von den Einwendern befürchtete steigende Auslastung oder Überfrequentierung des Standortes ist nicht nachvollziehbar und wird als Gedanke einer Regulierung oder sogar Einschränkung der Benutzbarkeiten ausdrücklich abgelehnt.

Der Wunsch nach einer, in unmittelbarer Nähe zum eigenen Wohnstandort gelegenen Grünfläche ist nachvollziehbar, als Indiz und Anspruch an die Bauleitplanung zur Sicherung der eigenen Lebensqualität im Kontext einer innerstädtisch gewachsenen Siedlungsstruktur jedoch nicht

begründet. In Abwägung der privaten Belange und den beschlossenen städtischen Zielen für den Vorhabenstandort wird den Einwendungen nicht gefolgt.

Beschlussvorschlag: Den Anregungen wird nicht entsprochen.

i.4. Persönliche Betroffenheit aus der Nichteinhaltung der Klimaschutzziele gemäß dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes

Lt. Einwender widerspricht der vorliegende Bebauungsplan in fast allen Punkten dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts und muss daher gänzlich neu formuliert werden, damit die Klimaschutzziele auch in Münster eingehalten werden können. Mit Verweis auf die Pressemitteilung des Gerichtes zum Urteil erklärt der Einwender seine persönliche Betroffenheit bei Nichteinhaltung der Klimaschutzziele.

Stellungnahme der Verwaltung: Der Klimaschutz, also die Verringerung von Treibhausgasen und die Vermeidung einer weiteren Erderwärmung, ist eine zentrale Aufgabe der Politik auf internationaler, nationaler, aber auch regionaler und lokaler Ebene. Die Stadt Münster hat sich selbst das Ziel gesetzt, bis 2030 klimaneutral zu werden. Die bereits 1995 gegründete städtische Koordinierungsstelle für Klima und Energie (KLENKO) koordiniert, initiiert und realisiert verschiedenste Aktivitäten zur Einsparung von CO2 und beschäftigt sich auch mit Fragen des Umgangs mit den Folgen des Klimawandels. Handlungsfelder auf lokaler Ebene sind etwa der Ausbau der Photovoltaik und der Windkraft, hohe Energiestandards bei Neubauten, energetische Sanierung stadteigener Bestandsgebäude, Ausbau und Förderung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs, etwa durch autofreie Zonen oder Fahrradstraßen, Nutzung von Sharing-Angeboten und Einrichtung bzw. Errichtung von Mobility-Hub, Vermeidung von Plastikabfällen, der Waldumbau, wasserwirtschaftliche Vorsorgemaßnahmen u. ä.

In Betrachtung des Individualverkehrs in Münster macht das Einkaufen per Pkw einen – geringen - Teil des gesamten Individualverkehrs aus. Gleichwohl trägt auch der geringe Anteil zum Schadstoffausstoß bei. Ganz vermeiden lässt sich dies nicht. Wer etwa mehrere Getränkekisten einkauft, wird dies kaum zu Fuß, dem Fahrrad oder mit dem Bus tun. Lastenfahrräder, die dies in einem gewissen Rahmen ermöglichen würden, sind nur in wenigen Haushalten vorhanden. Für die übrigen Einkäufe kann eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs dadurch erreicht werden, dass über das Stadtgebiet verteilt abgestufte zentrale Versorgungsbereiche in integrierter Lage entwickelt werden, in denen alle Produkte des kurzfristigen Bedarfs beschafft werden können, so dass Fahrten zu weiter entfernten Märkten in nicht integrierter Lage oder Sonderlagen ein Pendeln zwischen Läden unterschiedlicher Sortimente entbehrlich gemacht werden. Bei Entfernungen von Läden des täglichen Bedarfs von 0 - 1 km werden fast 100 %, bei Entfernungen von 1 – 2 km 88 % und bei Entfernungen von 2 - 3 km noch 78 % aller Wege ohne Kfz zurückgelegt (Nahverkehrsplan der Stadt Münster, Münster 2016, S. 14). Für größere Einkäufe wird der Pkw-Anteil gleichwohl deutlich höher liegen. Versorgungszentren in integrierten Lagen schaffen aber zumindest Anreize, die Einkäufe gegebenenfalls zweimal mit dem Fahrrad, statt einmal mit dem Auto zu erledigen. Und wer für einzelne Einkäufe weiterhin das Auto nutzt, wird dies unabhängig davon tun, ob er den Edeka am Hansaring, den Edeka an der Friedrich-Ebert-Straße, den Rewe am Hansaring oder ein anderes Geschäft anfährt. Es ist daher nicht ersichtlich, dass das durch den VBP 609 zugelassene Vorhaben eine solche Magnetfunktion entwickelt, das es stadtweit zu mehr PKW-Verkehr führt. Durch eine ausreichende Anzahl an

Fahrradstellplätzen, auch solche für Lastenfahrräder und solche mit Auflagemöglichkeit, (die es z.B. am Edeka-Center Friedrich-Ebert-Straße oder am Rewe Markt am Hansaring noch nicht gibt) bietet das Vorhaben Anreize, beim Einkauf auf den Pkw zu verzichten. Das Vorhaben steht daher den Klimaschutzzielen nicht entgegen. Eine persönliche Betroffenheit aus einer Nichteinhaltung der Klimaschutzziele im konkreten und alleinigen Bezug auf das Vorhaben ist nicht erkennbar und unbegründet.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht entsprochen.

i.5. Persönliche Betroffenheit ohne inhaltlichen Vortrag

Einzelne Einwender tragen ihre persönliche Betroffenheit vor, ohne die Art der Betroffenheit inhaltlich zu benennen oder einen konkreten Bezug zu (Einzel-)Aspekten oder Auswirkungen der Planung herzustellen.

Stellungnahme der Verwaltung: Vor dem Hintergrund des fehlenden räumlichen und/oder inhaltlichen Bezuges hinsichtlich Art oder Kontext der Betroffenheit kann zu dem bloßen allgemeinen Vortrag einer Betroffenheit keine Abwägung beigebracht werden. Das eine grundsätzliche Betroffenheit besteht oder bestehen kann wird nicht ausgeschlossen, diese bewegt sich im Rahmen der geltenden Gesetze, Richtlinien und Vorschriften und ist in der Abwägung der privaten gegenüber den öffentlichen Belangen als hinnehmbar einzustufen. Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

**Beschlussvorschlag: Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.
Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.**

i.6. Persönliche Betroffenheit aus der Erschließung des Vorhabens

Der Einwender trägt seine persönliche Betroffenheit aus der Blockade der Pkw-Ausfahrt zum Grundstück Hansaring 46-48 durch die Erschließung des Vorhabens vor. So ist lt. Einwender durch den auf der Abbiegespur zum HafenMarkt zu erwartenden Rückstaus von nur wenigen Pkw eine gefahrlose An- und Abfahrt des Grundstücks und eine Benutzung seines dort gelegenen privaten Stellplatzes nicht mehr möglich. Die Aussage des Gutachters, wonach sich die geplante Lichtsignalanlage günstig auf den Verkehrsfluss im Bereich der vorhandenen Zufahrt der Gebäude Hansaring 46 – 48 auswirkt, wird vom Einwender als offensichtlich unzutreffend zurückgewiesen.

Nachfolgend verweist der Einwender auf die beengten Verhältnisse im Bereich der vorhandenen Gebäudedurchfahrt mit Tiefgaragenrampe und die verkehrlichen Erfordernisse für die Kunden des Penny-Marktes, Anlieferfahrzeuge mit einer Lkw-Anlieferung in Rückwärtsfahrt, Rettungsfahrzeuge sowie für Fußgänger und Radfahrer auf dem vorgelagerten Gehweg. Anhand von Fotos, Google-Maps Luftbildaufnahmen und Skizzen stellt der Einwender seine Sichtweise dar, wonach die sensible Verkehrsanbindung des Grundstücks Hansaring 46 – 48 durch die Anbindung des HafenMarktes in Form des geplanten Knotenpunktes schwerwiegend gestört wird bis hin zum Kollabieren des Verkehrssystems rund um das Vorhabengrundstück. In der Folge ist lt. Einwender eine Vollzugsunfähigkeit und damit eine absolute Planungsschranke des VBP 609 gegeben. Abschließend ist der Einwender der Auffassung, dass die verkehrliche Situation am Hansaring eine sichere und funktionierende Erschließung des Vorhabengrundstücks, insbeson-

dere aufgrund der erforderlichen Lichtsignalanlage aus den MIV-intensiven Vorhabennutzungen dauerhaft nicht zulässt.

Stellungnahme der Verwaltung: Die angebliche Blockade der Pkw-Ausfahrt zum Grundstück Hansaring 46-48, über die auch die Stellplätze des dort ansässigen Penny-Marktes erschlossen werden, war bereits Gegenstand im Normenkontrollverfahren zum VBP 535. Der Belang wurde vom OVG NRW jedoch nicht angesprochen.

Entgegen der Einwendung wird die Erschließung des Grundstücks Hansaring 46-48 durch den Bau der - am Tage durch eine Ampel geregelten - Einmündung in das Plangebiet, durch die Freihaltung der Ausfahrt des Penny-Marktes mittels einer zusätzlichen Haltelinie stadtauswärts vor der Ampel, durch die Verlängerung der Linksabbiegespur stadteinwärts bis vor die Zufahrt zum Nettomarkt sowie durch die Verlegung der Bushaltestelle stadtauswärts auf die Ostseite der Einmündung zukünftig gegenüber der heutigen Situation verbessert. Die Haltelinie vor der Ampel (stadtauswärts) mit der Beschilderung „Bei Rot hier halten“, hält den Zufahrtsbereiche zum Grundstück Hansaring 46-48 in den Zeiten, in denen die Ampel auf dem Hansaring auf Rot steht, von Rückstau frei und ermöglicht in dieser Zeit ein gefahrloses Einbiegen aus der Ausfahrt nach rechts oder - gegebenenfalls unter Gewährung der Vorfahrt für linksabbiegende Fahrzeuge aus dem Plangebiet – auch nach links. In den überwiegenden Zeiten, in denen die Ampel auf dem Hansaring auf Grün steht, ist ein Einbiegen in die Einfahrt und ein Ausbiegen aus der Ausfahrt wie bisher im laufenden Verkehr möglich. Gleichwohl wird mit Markierung des Linksabbiegestreifens eine Aufstellfläche im Hansaring geschaffen, so dass der übrige Verkehr des Hansarings ungehindert weiter fließen kann. Insoweit wird die Situation an der Ausfahrt jedoch durch die Verlegung der Bushaltestelle auf die Ostseite der Einmündung entlastet. Dass es vorkommen kann, dass stadtauswärts fahrende Fahrzeuge die 1. Haltelinie bereits überfahren haben und dann bei Rot an der Ampel stehen und die Ausfahrt für die Dauer der Rotphase blockieren, wird nicht verkannt. In diesen Fällen können sich wartende Fahrzeuge an der Ausfahrt schon mit der nächsten Grünphase in den anlaufenden Verkehr einfädeln oder die nächste Rotphase abwarten. Derartige Behinderungen sind für Ausfahrten an Hauptverkehrsstraßen nicht unüblich und hinzunehmen.

Die Behauptung, die vorhandene Situation lasse eine funktionierende Erschließung des Vorhabengrundstücks mittels einer Lichtsignalanlage nicht zu, ist zurückzuweisen. Nach den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens (nts, 16.9.2020), S. 43 f ergibt sich bei Errichtung der Lichtsignalanlage für die morgendliche Spitzenstunde die Qualitätsstufe B (gute Verkehrsverhältnisse). In der nachmittäglichen, höherbelasteten Spitzenstunde wird die Qualitätsstufe C (zufriedenstellende Verkehrsverhältnisse) erzielt.

Beschlussvorschlag: Der Anregung wird nicht entsprochen.

III. Frühzeitige Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB

VORBEMERKUNG

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte in der Zeit vom 26.02.2020 bis einschließlich 11.03.2020 und wurde ortsüblich bekannt gemacht. Zusätzlich hatten die Bürger am 03.03.2020 auf einer als Info-Messe durchgeführten Informationsveranstaltung in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke Münster die Gelegenheit, sich über das Vorhaben und den aktuellen Stand der Planung zu informieren. Die im Rahmen der Informationsveranstaltung geäußerten und in der Veranstaltung diskutierten und beantworteten Fragen sowie Anregungen sind in der Niederschrift über die frühzeitige Beteiligung zusammengefasst und dokumentiert.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte in der Zeit vom 02.03.2020 bis einschließlich 05.04.2020.

Zum Vorentwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ und zum Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg wurden insgesamt **12 Stellungnahmen der Öffentlichkeit** sowie **21 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange** eingereicht, wobei eine Stellungnahme der Öffentlichkeit vor dem offiziellen Beteiligungszeitraum eingereicht wurde.

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit werden im Wortlaut wiedergegeben und mit Verweis auf die Gesamtabwägung in Kapitel II in die Abwägung eingestellt.

1. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Stellungnahme	**Abwägung der Verwaltung**
1.1. Öffentlichkeit 1 (vorab)	
„Ist man sich bei den Verantwortlichen sicher, dass diese Dachbegrünung seinen […] Sinn über die Zeit erfüllen wird? Ich denke an die Sommer der letzten beiden Jahre und wage vorher zu sagen, dass diese nicht die letzten heißen sein werden. Wer wird sich auf Dauer um diese Begrünung kümmern? Wird man sich nicht mit erheblichem Aufwand um diese Flächen kümmern müssen?“	s. Kap. II d.4

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
„Weshalb hat man nicht alternativ die Installation einer Photovoltaikanlage in Betracht gezogen? Ich denke, dass man mit der gewonnenen elektrischen Energie entweder im Gebäude selbst genügend Abnehmer hätte oder damit z.B. eine Elektro-Busflotte etc. versorgen könnte. Wenn wir mit unserer CO^2-Bilanz vorwärtskommen wollen, dann sollte man diese Möglichkeit nicht außer Acht lassen. Gleiches gilt übrigens auch für andere große Dachflächen im Stadtgebiet.“	
1.2. Öffentlichkeit 2	
„Ich finde die Entwicklung des Hafenmarktes in der heute vorgestellten Form gut. Wir sollten die Kaufleute und den Markt entscheiden lassen, ob eine Überversorgung das Gebietes vorliegt. Nur Wohnungen, mehr oder weniger, sind auch eine Monokultur und auch die verursachen Verkehr. Der Plan hat doch schon viel Grün! Ist letztendlich Grün auf dem Dach besser als Photovoltaik?“	s. Kap. II b.9, d.4
1.3. Öffentlichkeit 3 Die Stellungnahme wird aus der Perspektive des fiktiven „Hasen Hansatel“ vorgetragen.	
„Erst einmal herzlichen Dank liebe Gemeinde, dass du gemäß Absatz 3 die Bauleitpläne aufstellst. Umso erstaunter war ich übrigens [in der Begründung zum Vorentwurf] zu lesen, die ‚Überarbeitung des für unwirksam erklärten Bebauungsplans‘ sei mit dem Ziel ‚den Bebauungsplan nach Behebung der vom Gericht gerügten Mängel im heilenden Verfahren nach § 214 Abs. 4 BauGB wieder in Kraft zu setzen‘ durch den ‚Vorhabenträger‘ erfolgt, die ‚Verwaltung der Stadt Münster‘ habe ‚mit Kenntnis der Fachgremien‘ lediglich ‚unterstützt.‘ Ich verstehe auch nicht ganz ob nun die ‚Behebung der gerügten Mängel‘ oder die ‚[Änderung]‘ vom ‚Einzelhandelskonzept zum Lebensmittelvollsortimenter‘ maßgeblich für diesen ‚neuen vorhabenbezogenen Bebauungsplan‘ waren, aber scheinbar starten wir beim Bebauungsplan Nr. 401 und einem Schwarzbau auf den Grundstücken, mit einem ganz neuen Verfahren. […] Keine Markthalle bedeutet keine Zustimmung der SPD (siehe Protokollvermerk Aufstellungsbeschluss 11.12.2019) […]. Manchmal ist es schwer im Nebel der Paragraphen […] die Zukunft der Stadt und der Menschen festzulegen. Insbesondere dann, wenn in Bezug auf §1 Abs. 6 [BauGB] die Ziffer 8a alle anderen Ziffern übertrumpft, aus Pfadabhängigkeit. Dies beanstande ich energisch. Wo sind im Lärm und im Verkehr die Berücksichtigung von [§1 Abs. 6 BauGB] gewahrt, wie kann eine Grundflächenzahl von 1,0 […] und ein paar […] Küblbäume [...] auch nur den An-	s. Kap. II a.1, a.7, b.8, b.10, b.11, c.5, d.1, d.4, d.6, e.1, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
schein versuchen zu wahren, es gäbe hier die Möglichkeit irgendetwas anderes als ein E-Center zu planen... Da ist einfach […] [keine] Bereicherung meines Hasen-Daseins durch echte Naturinseln und barrierefrei behoppelbare öffentliche Grünflächen. Sollen meine Hasenkinder in dieser öden Betonwüste groß werden? Falls ja: dann mit […] einer 1000 m² Ausgleichsgrün- und Spielfläche direkt hier, wo sie seit 25 Jahren entstehen soll. […] Wir wollen unsere 1.000 m² öffentliche Grünfläche aus unserem Bebauungsplan Nr. 401 behalten, wir fordern endlich unsere Spielplätze ein! Das Planungsziel von angemessenen Grünflächen und Spielplätzen wird seit fast 25 Jahren ignoriert, es wurden sogar 800m² für die PSD-Bank plattgemacht. Wir haben keinen Raum zum Spielen, ihr plant nur Raum zum Kaufen. Das Gesetz sagt, dass unser Interesse wichtig ist. Macht was! […] Der Hase informiert: öffentliche Grünflächen können nicht durch Pflanzenkübel auf einer Tiefgarage ersetzt werden. [Die Vorhabenplanung sollte] eine echte Kindertageseinrichtung statt zwei Großtagespflegestellen (Wohnungen?) [sichern]. „Da steht E-Center aber wir wollten doch zum ganz anderen HafenMarkt. / Ich habe Hunger wo ist die Markthalle? / […] wo sind die Bauern? / Dies ist keine Markthalle sondern ein Eventsupermarkt! […] die Deckenhöhe nimmt sukzessive ab… beängstigend für eine Halle. […] Der öde Beton des Hafen~~Center~~Markt-Klotzes ist eine Triste Graue Wüste aus Ideen der Vergangenheit. Die grüne Grütze auf den Gebäudedächern ist egal, da kann ich nicht hinhopplen.“	
1.4. Öffentlichkeit 4	
„Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass sich die Verkehrssituation am Hansaring durch PKW-Kundenverkehr des HafenMarktes absolut verschärfen wird! Die Aussage, dass im HafenMarkt hauptsächlich Kunden aus dem Nahbereich, also zu Fuß und per Rad ankommen, halte ich für falsch. […] Im Übrigen ist bereits der Fahrtweg der Ringlinie (Bus 33/34) im Bereich des Hansaringes auf die Wolbecker Str. verlagert worden, da es auf der alten Route auch ohne zusätzliches Einkaufscenter ständig zu starken Verspätungen gekommen ist. Der Hansaring ist bereits jetzt verkehrsmäßig absolut überlastet, Rückstaus wirken sich auf die Fortsetzung des Ringes in beiden Richtungen und damit auf den gesamten Verkehr aus! Durch eine zusätzliche Ampelschaltung für den an- und abfließenden Verkehres […] des HafenMarktes, sowie das generell durch den geplanten HafenMarkt verursachte erhöhte Verkehrsaufkommen wird es in Folge zu noch mehr Rückstaus kommen! Mehr Rückstaus bedeutet auch mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung. Es gibt „bereits genügend Einkaufsmöglichkeiten, insbesondere genau gegenüber des Standortes mit dem Rewe-Markt. Bekanntermaßen herrscht in Münster Wohnungsmangel. Es ist dann nicht einzusehen, warum überall baulich nachverdichtet wird, Innenhöfe entgrünt und zugebaut werden, um dort Wohnraum für einige wenige	s. Kap. II a.3, b.8, c.1, d.1, d.2, e.1, e.3, e.6, e.7, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
zu schaffen, da in der Regel nur zweigeschossige Bebauung erlaubt ist, während auf der Fläche des HafenMarktes problemlos sehr viele neue Wohnungen entstehen könnten! Mit der Nachverdichtung geht nicht nur sehr viel Lebensqualität in der Innenstadt verloren, sondern es widerspricht auch dem Klimaschutz!" „Die Stadt Münster hat sich den Klimaschutz auf ihre Fahnen geschrieben. Dieses bedeutet auch klimagerechtes Handeln auf allen Ebenen. Zu sehen ist davon nicht allzu viel. Es werden Grünflächen gebraucht, um der Überhitzung im Sommer entgegenzuwirken. Die großräumige Flächenversiegelung wird bei Starkregen zu noch mehr Überschwemmungen und somit auch wirtschaftlichen Schäden führen. In direkter Nachbarschaft des geplanten HafenMarktes befindet sich jedoch bereits mit den Stadtwerken eine sehr große versiegelte Fläche, die abgesehen vom mangelnden Regenabfluss im Sommer auch noch zur Überhitzung der Stadt beiträgt. Überhitzung bringt generell mehr Bedarf nach Kühlung, also Bedarf an Klimaanlagen und somit einen erhöhten Stromverbrauch mit sich. Die gleichen Probleme würden sich durch den HafenMarkt ergeben. Der HafenMarkt ist also klimaschädlich!!! Klimaschutz bedeutet auf das Areal des geplanten HafenMarktes bezogen: • *mehr Wohnungssuchende durch höhergeschossige Bebauung auf weniger Grundfläche, also weniger versiegelter Fläche unterzubringen, statt Nachverdichtung in anderen Bereichen* • *mehr Grünflächen und keine zusätzlichen oberirdischen Parkplätze* • *nicht noch mehr PKW-Verkehr durch Kunden am Hansaring* *Ich fordere […] die Stadt Münster auf, ihre Verantwortung für den Wohnungsbau, die Klimaschutzmaßnahmen in Bezug auf Verkehr, Luftverschmutzung, Flächenversiegelung und Überhitzung der Stadt ernst zu nehmen, genauso wie die Erhaltung von Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger."*	
1.5. Öffentlichkeit 5	
Ich befürchte durch die Planung des Einkaufszentrums eine zusätzliche Belastung mit weiterem Verkehrslärm und zusätzlichen Emissionen wie Luft-Schadstoffen, die durch den zusätzlichen Verkehr hervorgerufen werden, der mit dem Einkaufszentrum entsteht. Zudem lehne ich den Bau eines weiteren Großmarktes im Hafenbereich ab, da die vorhandene kleinteilige und wohnortnahe Einzelhandelsstruktur dadurch in ihrer Existenz gefährdet wird. Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums am Hafen mit einer Verkaufsfläche von mehr als 4.500 qm ist nicht erforderlich, da	s. Kap. II a.2, a.3, a.7, b.7, b.8, c.1, c.3, c.4, d.1, e.1, e.7, e.8, e.11, e.12, e.13, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*die Einzelhandelsstruktur des Stadtteils und der angrenzenden Stadtteile bewährt und in jeder Hinsicht ausreichend ist. Auch das Einzelhandelskonzept stellt hier eine Versorgungsquote von gut 100% fest. Das Erfordernis ist nicht gegeben. Vielmehr stellte auch ein von der Fa. Stroetmann beauftragtes Gutachterbüro vor mehreren Jahren fest, dass zugunsten des wirtschaftlichen Erfolgs des Einkaufszentrums die beiden am Hansaring gelegenen Supermärkte nicht weiter bestehen würden. Der somit und in der Folge weiteren möglichen Verdrängungseffekten würde die bislang geschätzte fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten in erheblicher Weise beeinträchtigt werden. Viele Anwohner*innen, insbesondere ältere Menschen, müssten deutlich längere Wege zurücklegen. Dies kann nicht Sinn und Zweck einer nachhaltigen Stadtplanung mit wohnortnaher Versorgung sein. Bereits vor mehreren Jahren haben rund 4500 Menschen gegen die Planungen für dieses Einkaufszentrum unterschrieben. Die Ablehnung in den von der Planung und deren Auswirkungen betroffenen Quartieren ist bekannt und muss berücksichtigt werden. Die Verkehrsplanungen gehen von falschen Voraussetzungen aus. Schon heute ist der Hansaring als hauptsächliche Zufahrtsstraße stark belastet und es kommt bereits heute - nicht nur in den Stoßzeiten - zu erheblichen Staus. Diese Entwicklung wird sich drastisch verstärken, wenn auf der Höhe/Ecke der ehemaligen Tankstelle am Hansaring eine Ampelanlage für den „zügigen Durchfluss" des Verkehrs sorgen soll. Hier ist mit erheblichen Stauentwicklungen zu rechnen. Die Belastungen durch Lärm, C02-Emissionen und Feinstaub haben die Anwohner*innen zu tragen sowie eine zusätzlich zu erwartenden Verkehrsbelastung in den derzeit noch verkehrsberuhigten Wohnvierteln. Dies entspricht nicht den Maßnahmen einer Global Nachhaltigen Kommune, die den „Klimanotstand" erklärt hat und sich selbst verpflichtet hat eine nachhaltige, klimaschützende Stadtentwicklung zu betreiben. Prognostizierte „Entlastungsmaßnahmen" für den PKW-Verkehr wie durch die Verlängerung der B 51 sind nicht zu erwarten. Vielmehr wird weiterer Straßenbau weiteren PKW-Verkehr erzeugen. Die Zuwegung über das Gelände der Firma „Scheiwe" erfolgt über Privatgelände und kann folglich ebenfalls nicht hierfür vorgesehen werden. Die vorhandene Verkehrsuntersuchung vermag nicht zu überzeugen. Vielmehr geht sie von Maßnahmen aus, die in der Zukunft getroffen werden sollen und deren Umsetzung unklar ist wie der Brückenneubau und des Ausbaus der Hafenstraße. Die Bahn hat deutlich gemacht, dass dies auf nicht absehbare Zeit nicht geplant ist. Vielmehr ist aufgrund der Großmarkt-Planungen täglicher Rückstau bis zum Ludgerikreisel zu erwarten. Dies entspricht nicht einer nachhaltigen Verkehrsplanung und der Priorisierung von Rad- und Fußverkehr und ÖPNV. Der vorgelegte Planentwurf begegnet in mehrfacher Hinsicht rechtlichen und tatsächlichen Bedenken. Ich rege an, auf die Planung eines weiteren Lebensmittelmarktes der Firma Stroetmann zu verzichten und stattdessen eine Alternativplanung auf dem Ge-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
lände zu verwirklichen: *- Die bereits vorhandenen, im Bau befindlichen Gebäude sollen alsbald fertig gebaut werden und der vorgesehenen Nutzung zugeführt werden.* *- Die geplante Quartiersgarage soll fertig gebaut werden und für die Anwohner*innen des Viertels zur Verfügung gestellt werden.* *- Ferner rege ich an, das ehemalige Postgelände bzw. die Fläche, die für den HafenMarkt vorgesehen ist, für den Bau von preiswertem Wohnraum und autoreduziertem Wohnen zu nutzen. Wohnungsbau benötigt Münster vor allem.“*	
1.6. Öffentlichkeit 6	
„Vielmehr übernimmt er die Probleme des rechtswidrigen Vorgängers (535). Verkehrsproblematik ungelöst, trotz der wenig plausiblen Gutachten. Schutz für benachbarte Stadtbereichszentren, insbesondere Wolbeckerstraße, wie vom Gesetzgeber vorgesehen: Fehlanzeige! Dieses veraltete Konzept verhindert eine lebendige und identitätsstiftende Entwicklung von Hansa-Hafen- und Herz-Jesu-Viertel unter Einbeziehung der neu entstehenden Wohn- und Arbeitsquartiere am Hafen. Kritik und Anregungen der Anwohner sind auch hier nicht berücksichtigt.“	s. Kap. II a.1, a.2, a.7, b.4, b.5, c.3, e.1, e.11
1.7. Öffentlichkeit 7	
„zunächst einmal möchte ich mich für die sehr informative Veranstaltung am 03. März bedanken. Man bekam doch deutlich tiefere Einblicke in die Planung und die Herangehensweise der Stadt, vielen Dank für diese freundliche und informative Transparenz! Gleichwohl handelte es sich um ein eher präsentierendes Format und es wurde, bzw. war schnell klar, dass der wirkliche Dialog mit den Bürgern nicht gesucht wurde und auch nicht gewünscht war. Das Viertel ist zum jetzigen Zeitpunkt schon überversorgt und die ansässigen Geschäfte haben durchaus die Kapazitäten, die neu entstehenden Wohnungen und Gewerbe zu versorgen. Der hier zu erwartende Verdrängungswettbewerb ist in der Planung berücksichtigt und wird stillschweigend geduldet, bzw. vom Bauherrn auch forciert. Die Verkehrssituation am Hansaring ist derzeit (tageszeitabhängig) schon grenzwertig und ein generell steigendes Verkehrsaufkommen wird es durch die Neubebauung des Osmo-Geländes ohnehin geben. Bei der derzeitigen Objekt-	s. Kap. II a.5, a.6, a.7, a.8, b.10, c.1, c.3, e.1, e.12

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
beschreibung handelt es sich um einen Euphemismus, der den Eindruck erwecken könnte, dass Sie die Bürger Ihrer Stadt nicht ernst nehmen. Egal wie die das Projekt nennen, sei es „E-Center", „Hafencenter", oder wie derzeit „Hafenmarkt", es ist und bleibt ein EDEKA – Vollsortimenter mit großem betoniertem Parkplatz. Bitte kommunizieren Sie diesen auch als solchen! […] Seien Sie wieder mutig und visionär! Es gibt viel zu tun, das weiß ich und ich beneide Sie um Ihre Aufgabe nicht. Dennoch gibt es die Chance aus diesem Areal etwas gesellschaftlich, kulturell, ökologisch und, ja sogar wirtschaftlich, attraktives zu schaffen. Die BürgerInnen des Viertels und die ansässigen Vereine, Organisationen und Kulturschaffenden sind nicht nur zum Dialog bereit, sondern auch diejenigen, die diesen Ort prägen werden. Bitte geben Sie ihnen eine Chance und schauen Sie nicht auf des schnelle Geld!"	
1.8. Öffentlichkeit 8	
*„Aus den Unterlagen zum o.g. B-Plan geht hervor, dass insbesondere die Eigentümerinteressen des Investors verfolgt werden sollen. […] Bei einer bereits jetzt bestehenden über 100%-igen Versorgungssituation der Bürger*innen im Viertel, würde die Stadt Münster mit der Umsetzung der Investorenpläne den Weg für ein weiterwachsendes Lebensmittelüberangebot ebnen. Nachweisbare Indikatoren für ein Lebensmittelüberangebot in Münster sind die Veranstaltung „Feeding the 5000", bei der rd. 10.000 Menschen mit Lebensmitteln versorgt wurden, die ansonsten im Müll gelandet wären und das hieraus entstandene Social Start Up fairTeilbar, das bereits in den ersten 3 Monaten seiner Geschäftstätigkeit 30t Lebensmittel vor der Tonne gerettet hat. Wenn die Stadt Münster Vorbild für den Aufbau und die Akzeptanz eines neuen Produktions- und Konsummusters werden möchte, sollten hierbei unweigerlich die Wünsche und Bedürfnisse der Bürger*innen im Hansaviertel und in der Stadtgesellschaft Berücksichtigung finden. Wie der veröffentlichten repräsentativen Haushaltebefragung „Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa- und Herz-Jesu-Viertel 2019" zu entnehmen ist, gefällt der Bau des Hafencenters (inzwischen Hafenmarktes) den Bürger*innen nach der Verkehrsproblematik mit 19,5 % am zweitwenigsten (Tabellen 9 -11). Im Vergleich hierzu gefällt das Hafencenter lediglich 0,2 % der Umfrageteilnehmer*innen am besten (Tabellen 6 -8). Bei der Frage nach den wichtigsten Gründen für Verschlechterungen wird der Bau des Hafencenters mit 27,0 % ebenfalls als zweitwichtigster Grund (Tabelle 24) genannt. Darüber hinaus wird der Baustopp des Hafencenters von 1,7 % der Umfrageteilnehmer*innen als wichtiger Grund für Verbesserungen gesehen. Kein*e Umfrageteilnehmer*in nennt den Bau des Hafencenters als wichtigsten Grund für Verbesserungen. Das strategische Nachhaltigkeitsziel „Münster ist Vorbild für zukünftige Produktions- und Konsummuster (weniger, einfach, besser)" böte der Stadt auf dem Gelände des*	s. Kap. II a.1, a.3, a.7, c.1, e.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Hafenmarktes umfangreiche Gestaltungsmöglichkeiten im Hinblick auf eine nachhaltige, innovative und klimapositive Quartiersentwicklung. Diese Gestaltungsmöglichkeiten könnten aufgreifen, was bereits in der Nachhaltigkeitsstrategie als Trends beschrieben ist: eine steigende Zahl an Angeboten im Bereich Sharing Economy (Coworking Spaces, Repair-Cafés, Urban Gardening, …), ein zunehmendes Angebot an Informationen und Aktivitäten zur Vermeidung von Lebensmittelverschwendung sowie regionale Produkte/Transparenz: Konsumenten möchten wissen, wo ihre Lebensmittel herkommen – wer und wie sie produziert wurden. Eine solche Quartiersentwicklung könnte darüber hinaus einen positiven Beitrag zur Lösung der Verkehrsproblematik, die die Bürger*innen des Viertels mit 25,9 % am allerwenigsten gefällt, leisten. Demgegenüber lassen die derzeitigen Pläne zum Hafenmarkt keine wesentlichen Veränderungen im Hinblick auf die gerichtlich beanstandete Verkehrsproblematik erkennen.“*	
1.9. Öffentlichkeit 9	
„Aus der Begründung für die Milieuschutzsatzung: „V/0106/2020 Exkurs: Die Begründung von Wohnungseigentum oder Teileigentum (§1 des Wohnungseigentumsgesetzes - WEG) an Gebäuden, die ganz oder teilweise Wohnzwecken zu dienen bestimmt sind, ist durch den Aufstellungsbeschluss nach jetzigem Kenntnisstand der Verwaltung nicht steuernd zu beeinflussen, da die von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen erlassene Verordnung (UmwandVO) derzeit bis zum 27. März 2020 gültig ist. Es gibt einen Untersuchungsauftrag des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung NRW u.a. die Umwandlungsverordnung auf ihre Wirksamkeit hin zu überprüfen. Ergebnisse dieser Untersuchung liegen noch nicht öffentlich vor. Zurzeit gibt es keine Signale der Landesregierung im Hinblick auf eine Verlängerung der Verordnung. Wird diese nicht erneut vom Land NRW beschlossen, kann dieser wichtige Baustein in Sozialen Erhaltungsgebieten nicht mehr wirken. Begründung für eine zu erwartende Gefährdung der sozialen Zusammensetzung der Wohnbevölkerung – Kurzdarstellung der bisherigen Untersuchungsergebnisse zum ´Hafen, -Hansa, - Herz-Jesu-Viertel´[…] Für die Begründung eines Aufstellungsbeschlusses für das ´Hansaviertel´ kann auf verschiedene bereits von der Verwaltung erstellte Vorarbeiten zur quantitativen und qualitativen Betrachtung der Entwicklungsstrukturen im ´Hansaviertel´ abgestellt werden. Diese wurden auf der Grundlage der vorgenannten Ratsbeschlüsse erarbeitet, um für das Gebiet ´Hansaviertel´ die quantitative und qualitative Informationsgrundlage in Bezug auf die Fragestellung „Aufwertung/Verdrängung“ zu verbessern sowie die Entscheidungsgrundlage zur Fragestellung der Einführung einer “Sozialen Erhaltungssatzung“ für das Viertel zu qualifizieren.	s. Kap. II a.2, a.3, b.7

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Es sind im Einzelnen: *- Ein vertieftes statistisches Monitoring zur Beurteilung der Veränderung der Wohnsituation und der Zusammensetzung der Bevölkerung im Hansaviertel als Pilotprojekt für 2 Jahre (Anlage 2).* *- Eine kleinräumige Haushaltebefragung im ´Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel´, um die Wohn- und Lebenssituation und die Quartiersentwicklung vor Ort besser einschätzen zu können und Gründe für oder gegen den Erlass einer sozialen Erhaltungssatzung zu ermitteln (Anlage 3).* *Das den beiden Bausteinen zugrunde liegende Untersuchungsgebiet wird im Westen durch den Bahnhof, im Norden von der Wolbecker-, Stern und Manfred-von Richthofen-Straße, im Osten durch den Kanal und im Süden vom Hafenbecken begrenzt. Das Monitoring untersucht als „Kernbereich" das ´Hansaviertel´, welches sich aus den Stadtzellen 242 Bremer Platz, 243 Meppener Straße, 244 Hansaplatz, 431 Alte Feuerwache, 443 Hubertistraße zusammensetzt. Das Befragungsgebiet ´Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel´ ist unter Hinzunahme von Teilbereichen nördlich der Wolbecker Straße (Stadtzellen 241 Sophienstraße und 442 Herz-Jesu) räumlich weiter gefasst, um mögliche Ausstrahlungseffekte bestimmter Entwicklungen abzubilden. Diese beiden Stadtzellen werden im Monitoring zusätzlich als „Ergänzungsraum" ausgewiesen. Der Untersuchungsraum, das Untersuchungsdesign und die quantitativen und qualitativen thematischen Schwerpunkte der Untersuchungen wurden in Form eines mündlichen Zwischenberichts von der Verwaltung in nichtöffentlicher Sitzung des ASSVW am 21.11.2019 vorgestellt. Die Ergebnisse der vertieften quantitativen Untersuchung des ´Hansaviertels´ (Anlage 2) basieren auf der Auswertung statistischer Daten zu Verdrängungs- und Aufwertungsindikatoren' im Zeitraum 2013-2018. Im Fokus steht die Betrachtung der Entwicklungen* *- in der Zusammensetzung der Bevölkerung (Altersstruktur, Haushaltestruktur, Haushaltegrößen, SGB II-Empfänger, Ausländische Bevölkerung, Wanderungsbewegungen, durchschnittliche Wohndauer) sowie* *- im Wandel des Bestandes und der Ausstattung an Wohnraum (Wohnungsteileigentum, Verkäufe umgewandelter Wohnungen, Bautätigkeit).* *Diese Daten wurden mit den Entwicklungen in Münster Mitte und Münster gesamt verglichen. Im Ergebnis zeigt die kleinräumige quantitative Untersuchung keine auffälligen Strukturveränderungen, was dem Ergebnis der vorangegangenen Untersuchungen in großräumigerem Maßstab entspricht. Die Haushaltebefragung `Hafen-, Hansa- Herz-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Jesu-Viertel´ (Anlage 3) wurde als schriftliche Befragung mittels eines standardisierten Fragebogens durchgeführt. Insgesamt wurden 8.704 Fragebögen verschickt, d. h. es wurden alle Haushalte im Untersuchungsgebiet angeschrieben. Im Mittelpunkt der Umfrage stehen die „Wohn- und Lebensbedingungen im Viertel“, „Fragen zur Wohnsituation“ sowie „Fragen zur Statistik“ (soziodemografische Merkmale). Die Befragung liefert neben subjektiven Einschätzungen der Bewohnerschaft auch zusätzliche Erkenntnisse durch die Erhebung neuer Indikatoren (Einkommen, Miete, Wohnungsausstattung etc.), die der amtlichen Statistik kleinräumig nicht zu entnehmen sind. Die Befragung bildet einen repräsentativen Querschnitt des Untersuchungsgebietes ab und ist mit einer Rücklaufquote von ca. 25% repräsentativ. Im Hauptergebnis erweisen sich die Bevölkerungszusammensetzung, das Zusammenleben und das Lebensgefühl im Viertel als schützenwert, womit grundsätzlich günstige Vorausset-zungen für stabile städtebauliche und soziale Strukturen gegeben sind. Auch zeigt sich eine Angewiesenheit auf die vorhandene Infrastruktur. Aus der Tatsache, dass aktuell laut Umfrage nur ein geringer Anteil von Wohnungen/Häusern mit wohnwerterhöhenden Merkmalen ausgestattet ist und bislang Sanierungs- und Modernisierungsaktivitäten in moderatem Umfang vollzogen wurden, ergeben sich Anhaltspunkte für Aufwertungsspielräume im Wohnungsbestand. Diese bieten wiederum Spielräume für Mieterhöhungen. Auch die feststellbare nur temporäre Wohndauer eines hohen Anteils der Bewohnerschaft (insb. Studierende) und damit ihrer Fluktuation erhöht die Möglichkeit einer Neuvermietung und damit auch regelmäßiger Mietpreisanpassungen. Zum Thema Verdrängung liefert auch die Befragung, wie schon das Monitoring, keine eindeutigen Ergebnisse dahingehend, dass jüngst eine systematische Verdrängung der Bevölkerung festzumachen ist. Die Untersuchung liefert jedoch Hinweise, dass eine weitere Anspannung des Wohnungsmarktes zukünftig zu Veränderungen in der Zusammensetzung der ansässigen Bevölkerungsstruktur im ´Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel´ führen und diese gefährden könnte. Fazit: Im Fall der Verdrängung der angestammten Bevölkerung ist von negativen städtebaulichen Folgen für das ´Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel´ auszugehen, zum Beispiel, weil preis-werter Wohnraum im Viertel entfällt, der dann andernorts im Stadtgebiet geschaffen werden muss. Dies wäre angesichts des allgemein sehr angespannten Münsteraner Wohnungsmarktes nicht umzusetzen. Die inhaltlichen Voraussetzungen für einen Aufstellungsbeschluss im o. g. Untersuchungsgebiet sind damit aufgrund der bisher erhaltenen Ergebnisse gegeben. Identifizierung des Geltungsbereichs Für einen Aufstellungsbeschluss ist es unter anderem zwingend, die konkrete räumliche Begrenzung des Gebiets in einer Karte so eindeutig darzustellen, dass die betreffenden Grundstücke unzweifelhaft erkennbar sind. Maßgebend für den Geltungsbereich dieses Aufstellungsbeschlusses ist der in Anlage 1 dargestellte Abgrenzungsplan des Stadtplanungsamtes mit	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
der Auflistung der betroffenen Flurstücke. Relevant für den Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses sind die Teilräume des Untersuchungsgebietes, für die sich laut Befragung das größte Gefährdungspotential für die Zusammensetzung der Bevölkerungsstruktur aufgrund festgestellter Anhaltspunkte für Aufwertungsspielräume im Mietwohnungsbestand sowie absehbarer aktueller baulicher Entwicklungen in der Nachbarschaft andeutet. Aus der Gebietsabgrenzung ausgenommen sind Teilbereiche, die nicht der aktuellen Wohnnutzung dienen. Die zum Aufstellungsbeschluss erforderliche Abgrenzung des Geltungsbereiches ist als vorläufig zu werten, da das endgültige Satzungsgebiet aufgrund der Ergebnisse vertiefender Untersuchungen noch Veränderungen unterliegen kann. Im Kontext des Geltungsbereiches ist darauf hinzuweisen, dass der jetzige Betrachtungsraum Überschneidungen mit dem Geltungsbereich der Sanierungssatzung Hafen/Halle Münsterland vom 12.11.1992 im Bereich südlich Hansaring, westlich Schillerstraße aufweist. Dabei können die Instrumente Sanierungssatzung und Erhaltungssatzung ähnliche Genehmigungsvorbehalte auslösen, haben aber grundsätzlich unterschiedliche Zielsetzungen: Sanierung zielt auf die Verbesserung städte-baulicher Missstände und des Bestandes ab, Erhaltung auf den Schutz des Bestandes bzw. die Zusammensetzung der Bevölkerung. Die Sanierungssatzung Hafen/Halle Münsterland ist allerdings gemäß § 235 Abs. 4 BauGB spätestens zum 31.12.2021 aufzuheben. *Zu 2. Ein Aufstellungsbeschluss erhält erst mit der Veröffentlichung im Amtsblatt Gültigkeit. Bereits ab dem ersten Gültigkeitstag eines gefassten und veröffentlichten Aufstellungsbeschlusses fallen Personal- und Sachkosten und ein erheblicher Verwaltungsaufwand an, da umgehend verschiedene Verfahrensschritte eingeleitet werden müssen. Hinzu kommt, dass viele dieser Verfahren unter einer engen zeitlichen Fristwahrung erfolgen müssen (siehe nachfolgende Ausführungen unter Pkt. 4 und 5).* *Zu 3. und 4. In der Umsetzung des Aufstellungsbeschlusses stehen folgende Aufgaben an: rechtssichere Begründung eines späteren Satzungsbeschlusses für das Untersuchungs-gebiet ist innerhalb der für Zurückstellungen genannten Frist von 12 Monaten ab Aufstellungsbeschluss die Notwendigkeit der Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung durch juristisch tragfähige vertiefende sozialräumliche Untersuchungsschritte, wie z. B. Ortsbildanalyse/Kartierung, Infrastrukturanalyse, Expertengespräche belastbar zu belegen. Unter anderem auf dieser Grundlage erfolgt eine Abwägung der möglichen städtebaulichen Folgen, die bei einer Änderung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung zu erwarten sind. Die Erhebungen bilden zudem die Basis für die Ableitung eines Verfahrens für den Vollzug einer möglichen Satzung. Die Identifikation und Analyse des Gebietsstandards der vorhandenen*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Wohnbebauung ist notwendig, um bei der Umsetzung der Milieuschutzsatzung die Genehmigungsfähigkeit von baulichen Änderungen an bestehendem Wohnraum beurteilen zu können. Je nach Ergebnis der Untersuchung kann noch eine Änderung der Gebietsabgrenzung vorgenommen werden und begründet sein. Vorgesehen ist es, die Durchführung von Teilaufgaben an externe Dienstleister zu vergeben. Hier-für entstehen Kosten in Höhe von voraussichtlich rd. 30.000,00 Euro brutto. Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses (Anlage 1) die erhaltungsrechtliche Prüfung der eingehenden Anträge zu baugenehmigungspflichtigen Vorhaben und deren Zurückstellung bzw. Genehmigung an. Dies ist mit einem hohen Verwaltungsaufwand in der Nachweisführung verbunden. Im konkreten Einzelfall wird geprüft, ob die beabsichtigte bauliche Maßnahme die Bevölkerungszusammensetzung gefährdet (vgl. Pkt.1 Ziele, Voraussetzungen und Folgen eines Aufstellungsbeschlusses). Neben den Prüfaufgaben fallen bei negativem Prüfausgang auch verwaltungsverfahrensrechtliche Schritte an. Das bedeutet, dass Bescheide zur Mitteilung der Zurückstellung nach entsprechender Anhörung im gemeindlich-rechtlichen Verfahren erstellt und zugestellt werden müssen. […] Hansa-, Herz-Jesu-Viertel` werden zur frühzeitigen dauerhaften Beobachtung des Gefährdungspotentials einer Gentrifizierung und unter dem Gesichtspunkt einer Quartiersgerechtigkeit gesamtstädtisch und kleinräumig präventive und begleitende Detailuntersuchungen (Grob- und Feinscreening) durchgeführt. Die vertieften quantitativen Analysen der Bevölkerungsstruktur und der Wohnsituation bieten bei erkanntem Gefährdungspotential die Grundlage zur rechtssicheren Ableitung von ‚sozialen Erhaltungsgebieten'. Hiermit werden nicht nur im Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses einer Sozialen Erhaltungssatzung, sondern gesamtstädtisch kleinräumig Veränderungen detailliert beobachtet. Die kontinuierliche Fortschreibung und Aktualisierung der Daten dient dabei sowohl als Frühwarnsystem wie auch der Rechtssicherheit möglicher künftiger Aufstellungs- und Satzungsbeschlüsse. Es bleibt somit eine Daueraufgabe, stadtweit die definierten Bevölkerungsindikatoren in ihrer Entwicklung unterhalb der Stadtteilebene zu beobachten. Diese notwendigen Aufgaben – Pflichtaufgaben im Kontext ‚Sozialer Erhaltungssatzungen' - erfordern zusätzlichen unbefristeten Stellenbedarf im Umfang einer 1,0 VZÄ. Zurzeit ist im Amt 61 über den Antrag von CDU und Bündnis 90/Die Grünen zum Stellenplan 2018 eine auf 2 Jahre befristete 0,5 Stelle bis Oktober 2020 eingerichtet. Diese wird im Kontext der aufgezeigten Aufgabenstellung bis zum 31.03.2021 auf eine Vollzeitstelle aufgestockt. Die erforderliche unbefristete Stellenmehrung wird zum Stellenplan 2021 angemeldet. *Zu 5. Der Antrag A-R/0081/2019 ‚Milieuschutzsatzung für das Hansa- und Hafenviertel einführen' ist damit erledigt.*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Ausblick stellt sich auf Grundlage der Ergebnisse der weiteren vertieften sozialräumlichen Untersuchungen heraus, dass die Anwendungsvoraussetzungen für eine Soziale Erhaltungssatzung vorliegen, bereitet die Verwaltung einen Satzungsbeschluss gemäß § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB und seinen Voll-zug vor. Für diese Satzung ist ein Ratsbeschluss erforderlich. Hinzuweisen ist darauf, dass ein konsequenter Vollzug einer Satzung nur mit ausreichend Personal in unterschiedlichen Fachbereichen der Gesamtverwaltung zu gewährleisten ist. Wenn im Weiteren eine Satzung in Verbindung mit einem Vorkaufsrecht beschlossen wird, sind nachfolgende Prozesse für den Vollzug der Satzung (§ 173 BauGB) zu entwickeln, rechtssicher zu gestalten und personell und finanziell zu untersetzen (vgl. V/0715/2015, V/0481/2017): *- Satzungsrechtliche Prüfung: Entwicklung von Kriterien für die Beurteilung der Anträge, Einzelfallprüfung zum Genehmigungsvorbehalt für genehmigungspflichtige und verfahrensfreie bauliche Maßnahmen (Rückbau, bauliche Änderung, Nutzungsänderung),* *- Prüfung des allgemeinen Vorkaufsrechts gemäß § 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BauGB und Einstellung von Finanzmitteln in den Haushalt,* *- Präventive Beratung von Eigentümern, Maklern, Projektentwicklern, Mietern/innen* *- Kontrolle vor Ort / Bauaufsicht,* *- Klageverfahren, Prüfung juristischer Aspekte, Verfahren nach dem Ordnungswidrigkeitsrecht (Bußgeldverfahren) zur Ahndung von Verstößen § 213 Abs. 1 Nr. 4 BauGB,* *- Indikatoren gestützte Gebietsbeobachtung als Daueraufgabe (Fortschreibung und unterjähriges Monitoring, Wirkungskontrolle nach ca. 5 Jahren),* *- Flankierende Öffentlichkeitsarbeit.* *Ein erforderlicher erhöhter Personal- und Finanzmittelbedarf zur Anwendung der Sozialen Erhaltungssatzung wird im Rahmen des Satzungsbeschlusses dargestellt.“* *Daraus ergibt sich für mich, dass der Hafenmarkt überflüssig ist und die Intention der Milieuschutzsatzung konterkariert.“*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
1.10. Öffentlichkeit 10	
„[…] In den Vorlagen heißt es: "Strukturrelevante Auswirkungen auf die vorhandene Zentrenstruktur und Versorgungssituation sind mit Ausnahme des Stadtteilzentrums ‚Wolbecker Straße (westlich)' nicht zu erwarten. Die Gefahr einer möglichen Beeinträchtigung durch potenzielle Betriebsaufgaben frequenzerzeugender Magnetbetriebe in den Branchen Nahrungs- und Genussmittel sowie Gesundheit und Körperpflege wird jedoch nicht zu einem Funktionsverlust des Stadtteilzentrums führen, da die verbleibenden Anbieter die Funktion eines Stadtteilzentrums weiter sicherstellen werden." Heißt es damit, dass es egal ist, ob andere Firmen, Anbieter, Handelseinrichtungen Pleite machen, weil es ja das Hafencenter gibt und alle Angebote vorhanden sind. Ist das nicht etwas zynisch? […] Darüber hinaus wurde durch politischen Beschluss die maximal zulässige Gesamtverkaufsfläche der Einzelhandelseinrichtungen im Planvorhaben auf 4.900 m² begrenzt. Mit der Umplanung war die Übereinstimmung der Vorhabennutzung mit den mehrheitlichen Grundaussagen des Hafenforums dokumentiert..." Die mehrheitlichen Grundaussagen des Hafenforums waren: Kein Hafencenter! Wie kommen Sie jetzt zu dieser Aussage? Unabhängig von konkreten Planvorhaben hat die Stadt Münster zur weitergehenden Begleitung und Koordinierung der anhaltenden Hafenentwicklung in Anlehnung an das „Hafenforum" im Jahr 2019 das Format „Hafenratschlag" ins Leben gerufen. Erste Veranstaltungen haben am 5.2.2019 und 11.4.2019 unter Beteiligung von Hafenakteuren, Hafenbewohnern, Politik und Verwaltung stattgefunden." Da gab es die gleiche Kritik, obwohl das Hafencenter nicht Thema. Seit den Veranstaltungen hat man nichts mehr gehört. […] Die Schadstoffkonzentrationen werden über die planbedingten Mehrverkehre zwar erhöht, der Einfluss des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation ist jedoch eher gering bzw. sehr gering und kann im Rahmen der Abwägung zur Stärkung der Innenentwicklung im südöstlichen Stadtquartier hingenommen werden." Wer muss die Schadstoffkonzentrationen hinnehmen? Die Verwaltung oder die BewohnerInnen des Viertels. Und darüber entscheiden andere! […] Auszug aus dem Masterplan, Seite 12, (Ingenieurbüro Helmert, Aachen, 23.02.2019): „Die Belastungen auf dem Hansaring [...] liegen [...]auf einem gehobenen Niveau." „Die Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße (seit Sommer 2016) hat zu keiner Verkehrszunahme auf dem Hansaring geführt." „Der Knotenpunkt Hansaring / Albersloher Weg bildet das Nadelöhr im angrenzenden Verkehrsgefüge, wodurch faktisch keine weiteren Verkehrszuwächse im Zuge des Hansaringes möglich sind." „Mit der Sperrung der Theodor-Scheiwe-Straße wird die Durchgangsverbindung zwischen dem Albersloher Weg und dem Hansaring über die Theodor-Scheiwe-Straße / Schillerstraße unterbrochen wodurch die Verkehrsbelastungen auf der Schillerstraße deutlich	s. Kap. II a.6, a.7, a.8, c.3, e.11, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
gesunken sind. Kernaussage: Keine Verkehrszuwächse, aber fraglich, das die Belastung gesunken sei.“	
1.11. Öffentlichkeit 11	
„[…] In der Begründung vom Stadtplanungsamt ist die Rede von der "Errichtung eines Verbrauchermarktes mit einem modernen Markthallenkonzept auf einer Verkaufsfläche (VK) von maximal 2.950 m², ein Lebensmitteldiscountmarkt mit 900 m² VK [...]". Ausmaß, Sortiment und Handelsstruktur sehen wir kritisch. Die Stadt Münster hat den Prozess MünsterZukünfte 20 I 30 I 50 mit der städtischen Nachhaltigkeitsstrategie verknüpft (siehe V/0648/2017, TOP 34). Da das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster Bestandteil der Münsteraner Nachhaltigkeitsstrategie ist, sind bei dem Bebauungsplan 609 die folgenden drei strategischen Nachhaltigkeitsziele zu berücksichtigen: *1. Die Stadt Münster verfolgt das Ziel einer zukunftsorientierten Wirtschaftsentwicklung, in der ökonomische Wettbewerbsfähigkeit im Einklang steht mit ökologischer Tragfähigkeit und sozialer Verantwortung.* *2. Münster ist Vorbild für zukünftige Produktions- und Konsummuster (weniger, einfach, besser).* *3. Verbesserung der Begrünungssituation im Stadtgebiet.* *Während das erstgenannte Ziel bei dem geplanten Bauvorhaben in Teilen Berücksichtigung findet, gibt es zu den beiden weiteren Zielen in den vorliegenden Unterlagen wenig bzw. aus unserer Sicht unzureichende Aussagen. Das Unternehmen Stroetmann warb bereits Ende letzten Jahres für den Markt mit regionalen, saisonalen und ökologischen Produkten und verwies darauf, dass es "seit Jahrzehnten mit regionalen Erzeugern zusammen[arbeitet]" (Ergänzungsantrag zur Beschlussvorlage V/1061/2019/1). Das ist zwar ein Ansatz, der über Maßnahmen anderer Supermärkte und insbesondere Discounter hinausgeht, jedoch setzt er nur zaghafte Impulse für ein zukunftsweisendes und innovatives Versorgungskonzept für das Hafenviertel. Dieses Konzept könnte (kleinbäuerlichen) Produzent*innen und Verarbeiter*innen aus der Region sowie Bewohner*innen des Quartiers wirklich neue Perspektiven und Einkaufsmöglichkeiten eröffnen. Wir begrüßen das Engagement der Familie Stroetmann, insbesondere für den Verkauf regionaler Produkte in bereits bestehenden Märkten. In Anbetracht des bereits vorhandenen Lebensmittelüberangebots im Hafenviertel und der Bewohnerstruktur empfiehlt sich in diesem Fall jedoch ein Konzept, das insbesondere kleinen Erzeuger*innen sowie SoLaWis und landwirtschaftlichen und verarbeitenden Kooperativen die*	s. Kap. II a.3, b.7, c.5, c.8, d.1, d.3

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Möglichkeit geben würde, ihre Produkte in der Stadt Münster zu vermarkten. Ein solcher Marktplatz würde das progressive Hafenquartier wirklich bereichern. Erweitert um entsprechende Gastronomie mit regionalen Lebensmitteln sowie bspw. Veranstaltungsräume, Food-Labor Küchen und einladende Treffpunkte ohne Konsumzwang, könnte er gleichzeitig zu einem Erfahrungs-, Experimentier- und Lernraum für nachhaltige Konsummuster werden. So ließe sich die Nutzung dieses Raums mit dem Prozess MünsterZukünfte 20 I 30 I 50 vereinbaren. Deutschlandweit gibt es bereits einige Konzepte, geplant oder bereits umgesetzt, die zukunftsfähige Vermarktungsstrukturen in der Stadt bündeln und in den vielfältigen Kontext eines Quartiers stellen. Das Konzept des House of Food in Freiburg wurde im Oktober 2019 vorgestellt und beinhaltet viele der im vorherigen Absatz genannten Aspekte. In Hamburg ist das Projekt Hobenköök ein gutes Praxisbeispiel für eine Markthalle mit Gastronomie und Catering, das Regionalität und Saisonalität komplett in den Fokus stellt. Diese Beispiele könnten als Anhaltspunkte für die Umsetzung eines ähnlichen Konzepts in Münster dienen. Das Gelände des Hafenmarktes bietet der Stadt umfangreiche Gestaltungsmöglichkeiten, die Wertschöpfung für nachhaltige Lebensmittel und Konsumgüter aus der Region (aus ökologischer aber auch "nachhaltiger" konventioneller Landwirtschaft) zu steigern. Um das strategische Nachhaltigkeitsziel L13 durch eine smarte, innovative und klimapositive Quartiersentwicklung umzusetzen, sollten darüber hinaus auch Grünflächen der lokalen Produktion bspw. in gemeinschaftlicher Bewirtschaftung im Sinne der Konzepte zur „essbaren Stadt" zur Verfügung gestellt werden. Ebenso sollten Dach- und Fassadenbegrünungen zur Verbesserung des Mikroklimas und der Biodiversität sowie der generellen Begrünungssituation im Stadtgebiet angeordnet werden. Diese Aspekte fehlen bei der aktuellen Planung komplett. Unserer Meinung nach hat die Stadt Münster sich mit dem Ausruf des Klimanotstands dazu verpflichtet, zukunftsweisende Versorgungskonzepte zu fördern und umzusetzen. Münster muss sich mehr trauen! Gerade das Hafenviertel möchte wirklich nachhaltige Konzepte und keinen neuen Konsumtempel!"	
1.12. Öffentlichkeit 12	
„[…] a) Der Bebauungsplan 609 stellt im Kern keine Überarbeitung des zuletzt aufgestellten und rechtswidrigen Bebauungsplans 535 für dieses Gebiet dar. Es liegt angesichts von marginalen Änderungen in der Verkaufsfläche (50qm), der Begrünung der Dachflächen und des Verlustes einiger weniger oberirdischer Parkplätze aufgrund eines pseudolegitimierten Betonparks keine wirkliche Überarbeitung vor.	s. Kap. II a.1, a.5, a.6, a.7, a.8, b.5, b.7, c.1, c.3, e.1, e.3, e.5, e.11, e.12, g.1, g.2, g.5

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
b) Die Verkehrs(wege)berechnungen unterliegen einer fehlerhaften Grundlage: da jetzt erst eine Vorlage zum Bebauungsplan 600 vorliegt, können die angeblich einberechneten Verkehrsströme auch für das dahinter liegende Gebiet aus zwei Gründen kaum valide sein: 1. Erst jetzt ist bekannt, wie viele Wohnungen (ca. 700) und Arbeitsplätze (ca. 2000) in dem dahinter liegenden Gebiet geschaffen werden sollen. 2. Ebenso ist jetzt erst in der Planung bekannt, wie die Verkehrswege verlaufen sollen, die für die Berechnung der Verkehrsströme notwendig sind. Wenn hier also der Bebauungsplan 609 Verkehrsströme für den Hafenmarkt anführt, sind diese offenbar nicht haltbar, weil die Grundlage für die neuerlichen und bereits geplanten dahinter liegenden Gebiete nicht korrekt einberechnet worden sind. Es bleibt also die Frage nach einem validen Verkehrskonzept für den nördlichen Hafen, wenn hier über zwei Bebauungspläne hinweg falsche bzw. fehlerhafte Berechnungsgrundlagen zugrunde gelegt werden. Zunächst sollte Klarheit über ein Verkehrskonzept herrschen, um beide Gebiete gleichberechtigt zu entwickeln und nicht im Sinne einer Salamitaktik zwei Gebiete getrennt betrachten, die untrennbar miteinander verkehrstechnisch verknüpft sind. *c) Die Wegeerschließung für den Hafenmarkt kann nur über den Hafenweg, den Hansaring und die Fahrradstraße Schillerstraße erfolgen. Es steht außer Zweifel, dass der Verkehr insbesondere für den Hansaring zunehmen wird, weil die Zuwegungen zu den Wohnungen und Arbeitsplätzen für den Bebauungsplan 600 im nördlichen Bereich dieses Gebietes nur über die Fahrradstraße Schillerstraße erfolgen kann. Eine Verbindung zur Schillerstraße ist aus allen Richtungen nur über den Hansaring möglich. Ebenso werden Personen, den südlichen Bereich des neuen Bebauungsgebietes hinter dem Hafenmarkt erreichen wollen, über den Hafenweg geführt. Auch hier existiert nur eine verlässliche Wegeverbindung zum Hafenweg über den Hansaring. Folglich wird die Hauptlast für die geplanten 2000 Arbeitsplätze in der An- und Abfahrt sowie für die geplanten 600 Wohnungen hinter dem Hafenmarkt der Hansaring tragen (ob mit Auto, Fahrrad oder Bus). Dass der Hafenmarkt darüber hinaus im Wesentlichen über den Hansaring und nur marginal über den Hafenweg erreicht wird, werden zusätzliche Fahrzeuge den Hansaring belasten. Da der Markt darauf angelegt ist, zusätzliche Einkäufer außerhalb des Wohngebietes anzuziehen, werden weitere Verkehrsfahrzeuge den Ring belasten. Inwiefern also keine oder aber auch nur eine geringe Zunahme des Verkehrs auf dem Ring bei der vorläufigen Verkehrszahlenberechnung zugrunde gelegt wurde, ist fragwürdig, weil dies bereits mit gesundem Sachverstand schon widerlegt wird, dass dies nicht realistisch ist.* *d) Der zunehmende Verkehr wird bereits aufgrund der geplanten Verkehrsampel zum Hafenmarkt eine Erhöhung*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
des Lärms für die Anwohner im gesundheitsschädlichen Bereich von über 70db tagsüber und 60db nachts erreichen. Zudem stellt eine irrsinnige Tiefgarage, die 24 Stunden offen zugänglich für Anwohner und Besucher des Hafengebietes bleiben soll, eine fortwährende Lärmbelastung für die Anwohner dar. Die Anwohner im Hafenmarkt werden dagegen ab 21.30 Uhr durch die Sperrung des Parkplatzes geschützt. Sind die zukünftigen Anwohner dort mehr wert als die Anwohner des Hansarings? Wo bleibt der Gleichbehandlungsgrundsatz? Daher sind die zugrunde gelegten und berechneten Zahlen berechtigt in Zweifel zu ziehen! Hat sich die Stadt einer Verkehrslärmentlastung auch im Sinne der Anwohnerinnen und Anwohner gestellt?! Dass hier keine Rücksicht auf die gesundheitlichen Belange der Anwohner genommen wird, kann nur als menschenverachtend bezeichnet werden. Weil die Begründung zum Hafenmarkt einen quartiersnotwendigen, unabdingbaren Vorteil darlegt, der diese Nachteile für die Anwohner aufheben soll, entbehrt schon deswegen jedweder Grundlage, da das Quartier bestens mit Lebensmittelmärkten ausgestattet ist. Erklärtermaßen wird der Hafenmarkt andere Geschäfte und Geschäftsinhaber verdrängen, weil er so großflächig angelegt ist. Da die Begründung zum Hafenmarkt also kaum einer quartiersnotwendigen Entwicklung dient, sondern einem einzigen Geschäftsinhaber eine Vorfahrt zur Zerstörung der entwickelten Gewerbestruktur im Hafenviertel gibt, kann also die Begründungskette für die Nachteile der Anwohnerinnen und Anwohner durch Mehrverkehr und Lärm nicht hingenommen bzw. akzeptiert werden. Daher bleibt ein weiteres Mal die Frage zu stellen: Hat die Stadtverwaltung im Sinne der Bürgerinnen und Bürger eine Stadtteilentwicklung betrieben? Hat sie für eine Entwicklung des Viertels im Sinne aller Anwohnerinnen und Anwohner gesorgt? Hat sie über eine Lärmbegrenzung und Verkehrsentlastung Konzepte entwickelt? […] Alternativen zu dem bereits bestehenden Konzept wären Wohnungen, die dringlich für Münster insgesamt benötigt werden. Diese ließen sich auch auf die bestehenden Gebäude noch errichten und entsprechend entwickeln. Ein Supermarkt könnte diesbezüglich noch mit einer durchschnittlichen Verkaufsfläche die zukünftigen Anwohner bestens und auch für den Stadtteil in der Entwicklung versorgen, jedoch keine zusätzlichen Verkehrsströme initiieren. Eine Wohnbebauung könnte auch von vielen Anwohnerinnen und Anwohner akzeptiert werden, weil sie die Nachverdichtung auf ökologischer und auf klimaneutraler Ebene begründen ließe. Der dadurch entstehende Mehrverkehr wäre vor dem Hintergrund einer Mehrbelastung im lärmtechnischen Sinn zu analysieren und auch in entsprechender Hinsicht zu kompensieren möglich. Die vorhandenen Verkehrswege könnten im Wesentlichen eine zusätzliche Wohnbebauung vertragen, und nur eine gemäßigte gewerbliche Nutzung, da der Hansaring bereits jetzt an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist (siehe bereits jetzt das Erreichen der zulässigen Lärmbelastungsgrenze). Die Schillerstraße darf nicht zu einer scheinlegitimen Fahrradstraße verkom-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
men, sondern sollte diesen Namen auch im Wortsinne tragen bzw. verkörpern.	

2. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
2.1. Landesbetrieb Straßenbau NRW – Autobahnniederlassung Hamm Stellungnahme vom 03.03.2020 – Az.: SN ANL Hamm		
„[D]as […] Plangebiet befindet sich außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Autobahnniederlassung Hamm. *Ich möchte Sie bitten, die Regionalniederlassung Münsterland […] zu beteiligen.“*	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Regionalniederlassung Münsterland wurde im Verfahren beteiligt.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
2.2. Westfälische Fernwärmeversorgung GmbH Stellungnahme vom 03.03.2020		
„[…] Fernwärmeleitungen der Westfälischen Fernwärmeversorgung GmbH weder geplant noch vorhanden […].“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.3. Bezirksregierung Münster – Dezernat 26 – Luftverkehr Stellungnahme vom 03.03.2020		
„[…] aus luftrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen diese Planungen […]“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
2.4. Amprion GmbH Stellungnahme vom 05.03.2020		
„[…] verlaufen keine Höchstspannungsleitungen unseres Unternehmens. Planungen von Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich liegen aus heutiger Sicht nicht vor.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.5. Stadtwerke Münster GmbH – Wasserwirtschaft Stellungnahme vom 06.03.2020		
„[…] für den Gewässerschutz i. V. m. der Trinkwassergewinnung haben die Änderungsbereiche keine Relevanz.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.6. Bezirksregierung Münster – Dezernat 33 – Ländliche Entwicklung, Bodenordnung Stellungnahme vom 11.03.2020 – Az.: 33.3-5228-GNr.72-Ov/Thr		
„[…] seitens der Flurbereinigungsbehörde keine Bedenken.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.7. LWL – Archäologie für Westfalen / Außenstelle Münster Stellungnahme vom 13.03.2020 – Az.: Gr/Ti/M 257/20 B		
„[…] es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die o.g. Planung.“ Zum Umgang mit ggf. im Plangebiet vorhandenen archäologischen wie auch paläontologischen Bodendenkmälern in Form von Fossilien werden folgende Hinweise mit der Bitte um Berücksichtigung	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Auf Grundlage der Baugenehmigungen im Zusammenhang mit dem damaligen Bebauungsplan VBP Nr. 535 ist das Vorhabengrundstück bereits in weiten Teilen teilüberbaut. Die Teilüberbauung umfasst die vollständige Er-	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
vorgetragen: *- Erste Erdbewegungen sind rechtzeitig (ca. 14 Tage vor Beginn) der LWL-Archäologie für Westfalen, An den Speichern 7, 48157 Münster und dem LWL-Museum für Naturkunde, Referat Paläontologie, Sentruper Straße 285, 48161 Münster schriftlich mitzuteilen.* *- Der LWL-Archäologie für Westfalen oder der Gemeinde als Untere Denkmalbehörde sind Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) unverzüglich zu melden. Ihre Lage im Gelände darf nicht verändert werden (§§ 15 und 16 DSchG).* *- Der LWL-Archäologie für Westfalen oder ihren Beauftragten ist das Betreten der betroffenen Grundstücke zu gestatten, um ggf. archäologische und/oder paläontologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 28 DSchG NRW). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.*	richtung der Tiefgarage einschließlich wesentlicher aufstehender Gebäudeteile des Bauteils C. Im Zusammenhang mit den Erdarbeiten zur Errichtung der Tiefgarage und der Sanierung der Altlastenflächen wurden die Belange des Denkmalschutzes uneingeschränkt berücksichtigt, archäologische wie auch paläontologische Bodendenkmäler in Form von Fossilien wurden für das Vorhabengrundstück nicht identifiziert. Mit Abschluss der Erdarbeiten über die bereits realisierte Teilbebauung sind weitergehende Betroffenheiten von Denkmalschutzbelangen aus der Fertigstellung des Vorhabens in den Zielsetzungen des VBP Nr. 609 nicht zu erwarten. Eine weitergehende Aufnahme von Hinweisen zu Bodendenkmälern im VBP ist nicht erforderlich.	
2.8. Bezirksregierung Münster – Dezernat 52 – Abfallwirtschaft, Bodenschutz Stellungnahme vom 17.03.2020 – Az.: 52.00.12-013/2020.0001		
„[…] keine Bedenken […]. Diese Stellungnahme erstreckt sich auf die Themen Abfallwirtschaft, abfallanlagenbezogener Immissionsschutz sowie Altlasten/Bodenschutz.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
2.9. Thyssengas GmbH Stellungnahme vom 19.03.2020 – Az.: B-I-D/An 2020-TÖB-0364		
„[…] keine von Thyssengas GmbH betreuten Gasfernleitungen betroffen. Neuverlegungen in diesem Bereich sind nicht vorgesehen. […] Gegen die o.g. Maßnahme bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken."	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.10. Landesbetrieb Wald und Holz NRW – Regionalforstamt Münsterland Stellungnahme vom 20.03.2020 – Az.: 310-13-00.002		
„[…] keine Bedenken."	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.11. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine Stellungnahme vom 25.03.2020 – Az.: 3414SB3-213.2-303-DEK/97. Ä FNP und BPL 609		
„Grundsätzlich ist festzuhalten, dass eine Überplanung von Flächen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sowie eine Entwässerung in den Dortmund-Ems-Kanal (DEK), auch während der Bauzeit, nicht zulässig sind. Ansonsten bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken."	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Dortmund-Ems-Kanal sowie das Hafenbecken des Stadthafen 1 liegen rd. 350 m östlich bzw. rd. 80 m südlich des Geltungsbereiches. Flächen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes werden nicht überplant oder in ihrer Funktion beeinflusst. Eine Entwässerung in den Dortmund-Ems-Kanal ist nicht Gegenstand der Vorhabenplanung. Die Ableitung des Oberflächenwassers im Geltungsbereich erfolgt über das bestehende Kanalnetz im Hansaring, in der Schillerstraße bzw. im Hafenweg. Die Aufnahme der	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
	zusätzlichen Anschlussmengen ist über die vorhandene Netzkapazität sichergestellt. Im nördlichen Geltungsbereich verläuft ein Hauptregenwasserkanal der Stadt Münster, der im Zuge der Teilerrichtung des Planvorhabens erneuert und in einer veränderten Trassenführung zur Schillerstraße bereits verlegt wurde. Weitergehende Erfordernisse zur Ableitung der Niederschlagswasser für den Vorhabenbereich mit Betroffenheiten von Flächen der WSV bestehen nicht.	
2.12. IHK Nord Westfalen 2.12.1. Stellungnahme zur 97. Änderung des FNP vom 26.03.2020 – Az.: 115744		
„[…] weder Anregungen noch Bedenken […] Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Stellungnahmen zur 39. Änderung des Flächennutzungsplans vom 13.11.2013 (Unser Zeichen 111848) sowie vom 20.03.2014 (Unser Zeichen 112104).“	Die Stellungnahmen aus den Jahren 2013 und 2014 betreffen die frühere 39. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster und sind nicht Bestandteil der Abwägung der vorliegenden 97. FNP-Änderung. Anzumerken ist, dass die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen mit den Stellungnahmen vom 13.11.2013 (Az.: 111848) sowie vom 20.3.2014 (Az.: 112104) ebenfalls keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen hatte. Die Verweise auf die Stellungnahmen zur 39. FNP-Änderung werden zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.12.2. Stellungnahme zum VBP Nr. 609 vom 26.03.2020 – Az.: 115745		
„[…] Die rein absatzwirtschaftlichen Beeinträchtigungen durch das Planvorhaben insbesondere gegenüber dem	Die Auswirkungen des Vorhabens auf bestehende schützenswerte zentrale Versorgungsbereiche, Stadtbe-	Der Anregung wurde gefolgt. Eine Beschlussfassung ist

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Stadtteilzentrum Wolbecker Straße einerseits und die Neustrukturierung des Stadtbereichszentrums Hansaring / Osmo andererseits sind seitens der Stadt Münster gegeneinander abzuwägen.“	reichszentren und Nahversorgungsbereiche im Einwirkungsbereich des Vorhabens war Prüfgegenstand der städtebaulichen Wirkungsanalyse zum VBP Nr. 609. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass negative städtebauliche und/oder versorgungsstrukturelle Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche und Nahversorgungslagen nicht zu erwarten sind (siehe Kapitel 7, Seite 52 der Städtebaulichen Wirkungsanalyse für Einzelhandelsansiedlungen am Standort Hansaring / OSMO, Junker+Kruse, Dezember 2020). Die Ergebnisse des Gutachtens mit Darlegung der Auswirkungen auf die Einzelhandelssituation im Einwirkungsbereich des Vorhabens wurden unter Kapitel II, Pkte. c.1 – c.8 in die Abwägung eingestellt. Der Anregung wurde damit uneingeschränkt entsprochen.	hierzu nicht erforderlich.
„[…] weder Anregungen noch Bedenken […] Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Stellungnahmen vom 13.11.2013 (Unser Zeichen 111849) sowie vom 20.03.2014 (Unser Zeichen 112103).“	Die Stellungnahmen aus den Jahren 2013 und 2014 betreffen den früheren VBP Nr. 535 und sind nicht Bestandteil der Abwägung des vorliegenden VBP Nr. 609. Anzumerken ist, dass die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen mit den Stellungnahmen vom 13.11.2013 (Az.: 111849) sowie vom 20.3.2014 (Az.: 112103) ebenfalls keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen hatte. Die Verweise auf die Stellungnahmen zum VBP Nr. 535 werden zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
2.13. Westnetz GmbH Stellungnahme vom 27.03.2020 – Az.: DRW-S-LK/1902/Ru/135.286/Ts		
Im Geltungsbereich zum Bebauungsplan Nr. 609 befindet sich entlang des Hafenweges ein Hochspannungskabel der Westnetz GmbH. Der Einwender stimmt dem Bebauungsplan Nr. 609 „unter folgenden Bedingungen zu: *- Das Hochspannungskabel wird nachrichtlich im zeichnerischen Teil des Bebauungsplanes dargestellt.* *- Im Sicherheitsbereich des 110-kV-Kabels von insgesamt 5 m (2,5 m beidseitig der Leitungsachse) werden keine größeren Höhenänderungen der bestehenden Gelände- oder Straßenflächen vorgenommen. Einer evtl. Überbauung oder Bepflanzung der Kabeltrasse durch Bauwerke, Bäume oder tiefwurzelnde Sträucher können wir nicht zustimmen, da dieses Hochspannungskabel im Störungsfall tiefbaumäßig jederzeit erreichbar sein muss.* *- Außerdem bitten wir darauf zu achten, dass […] Mindestabstände zu dem Hochspannungskabel eingehalten werden.* *- Im Textteil des Bebauungsplanes wird folgender Hinweis aufgenommen: Vor Beginn von Bauarbeiten in der Nähe des 110-kV-Kabels sind durch die ausführenden Baufirmen Planunterlagen über die Lage des 110-kV-Kabels anzufordern. Die Anfrage ist wahlweise per E-Mail an: Stellungnahmen@westnetz.de oder per Post an die*	Das Hochspannungskabel verläuft im Hafenweg bzw. südlich des Hafenwegs. Die Mindestabstände zu geplanten Gebäuden und geplanten (Baum-) Anpflanzungen zum Hochspannungskabel werden eingehalten. Ein Eingriff in den Ausbau des Hafenwegs ist mit Ausnahme der Herstellung der Grundstückszufahrt im Bereich der Anlieferzone nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird der Hafenweg als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt und im Nachgang als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet. Eine Beeinträchtigung der Kabeltrasse durch das Vorhaben ist nicht gegeben. Zur Sicherung der Belange in Zusammenhang mit dem 110-KV-Kabel wurde der Trassenverlauf des Kabels einschließlich des Hinweises nachrichtlich in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen.	Der Anregung zur nachrichtlichen Darstellung der Leitungstrasse und Aufnahme des Hinweises wird gefolgt. Eine Beschlussfassung ist hierzu nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Westnetz GmbH, DRW-S-LK-TM, Florianstraße 15 - 21, 44139 Dortmund, zu richten.“		
2.14. Bezirksregierung Münster – Dezernat 54 – Wasserwirtschaft Stellungnahme vom 31.03.2020 – Az.: 54.13.03-225/2020.0026		
„[…] keine Bedenken und Anregungen.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.15. Bundesnetzagentur – Referat 226 – Richtfunk, Flug-, Navigations- und Ortungsfunk Stellungnahme vom 01.04.2020		
„[…] habe ich eine Überprüfung des angefragten Gebiets durchgeführt. Nachfolgend können Sie die Namen und Anschriften der in dem ermittelten Koordinatenbereich tätigen Richtfunkbetreiber, die für Sie als Ansprechpartner in Frage kommen, entnehmen. Durch deren rechtzeitige Einbeziehung in die weitere Planung ist es ggf. möglich, Störungen des Betriebs von Richtfunkstrecken zu vermeiden. ***Betreiber von Richtfunkstrecken*** *Vorgangsnummer: 30899* *Baubereich: Stadt Münster, Stadtbezirk Münster-Mitte, Stadtteil Hafen* *Koordinaten-Bereich: (WGS 84 in Grad/Min./Sek.)* *NW: 07E3834 51N5716* *SO: 07E3849 51N5705* ***Betreiber und Anschrift***	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
E-Plus Service GmbH *E-Plus-Str. 1 40472 Düsseldorf* *Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste NRW* *Schifferstraße 10 47059 Duisburg* *Telefónica Germany GmbH & Co. OHG* *Georg-Brauchle-Ring 50 80992 München* *Vodafone GmbH* *Ferdinand-Braun-Platz 1 40549 Düsseldorf* *Webdiscount GmbH & Co. KG* *Robert-Bosch-Str. 20 48153 Münster* *Die von Ihnen angefragte Standortplanung befindet sich im Schutzbereich einer Messeinrichtung des Prüf- und Messdienstes der Bundesnetzagentur. Deshalb habe ich Ihre Anfrage zur ergänzenden Prüfung weitergeleitet an die* *Bundesnetzagentur* *Referat 511* *Canisiusstr. 21* *55122 Mainz* *511.Bauleitplanung@BNetzA.de* *Durch das Referat 511 wird noch untersucht, ob die notwendigen Schutzabstände zu den vorhandenen funktechnischen Messeinrichtungen der Bundesnetzagentur eingehalten werden. Sollten hier noch besondere Festlegungen zu berücksichtigen sein, werden Sie darüber in*	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen Anmerkung: Die Bundesnetzagentur wurde am Verfahren beteiligt. Es liegen Stellungnahmen vom Referat 226 Richtfunk, Flug-, Navigations- und Richtfunk vor.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
einem gesonderten Schreiben in Kenntnis gesetzt. *Für Ihre zukünftigen Anfragen verwenden Sie bitte das Formular im Anhang und senden es zusammen mit Ihrem Lageplan und den Koordinaten im Format "WGS84" an: 226.Postfach@BNetzA.de“*	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.16. Eisenbahn-Bundesamt – Außenstelle Essen Stellungnahme vom 02.04.2020 – Gz.: 64150-641pt/006-2020#072		
„[…] keine Bedenken, sofern Bahnanlagen […] nicht beeinträchtigt werden.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zu einer möglichen Beeinträchtigung siehe Kapitel IV Pkt. 4.8, Schreiben der Deutschen Bahn AG: DB Immobilien, Region West vom 08.04.2021 Az.: CR.R O4-W(E)	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
„[..], wird die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberin DB Netz AG / DB Station & Service AG / DB Energie GmbH Trägerin öffentlicher Belange und als Grundstückseigentümerin / -nachbarin über die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien empfohlen. […]“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zu einer möglichen Beeinträchtigung siehe Kapitel IV Pkt. 4.8, Schreiben der Deutschen Bahn AG: DB Immobilien, Region West vom 08.04.2021 Az.: CR.R O4-W(E) Von der DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH liegen keine gesonderte Stellungnahme vor.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.17. Landesbetrieb Straßenbau NRW – Regionalniederlassung Münsterland Stellungnahme vom 02.04.2020 – Az.: 54.03.06/Münster/137/ML/4118		
„[…] der Plan- und Änderungsbereich liegt innerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt. In diesem Streckenabschnitt der L586 (Hansaring) obliegt der Stadt Münster als Straßenbaulastträger die Planungshoheit. Daher wer-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
den […] keine Anregungen und Bedenken vorgetragen.“		
2.18. münsterNETZ GmbH Stellungnahme vom 03.04.2020		
„Grundsätzlich spricht aus unserer Sicht nichts gegen Ihre Planungen, auch nehmen wir mit Freude zur Kenntnis, dass die Standorte für die Ortsnetzstationen […] aufgenommen sind. Wir möchten aber […] explizit darauf hinweisen, dass sämtliche Ladestationen für die E-Mobilität in dem Vorhabengebiet […] durch die privaten Trafostationen versorgt werden. Im Hinblick auf die vielen, ca. 300 Stellplätze im Plangebiet gehen wir von einer enormen Leistungsanforderung aus, gerade auch mit dem Wissen, dass die Stadtplanung […] fordert jeden Stellplatz zu elektrifizieren. Sollten im Nachhinein weitere Anforderungen an die Öffentliche Stromversorgung gestellt werden, so können wir diese nur mit Hilfe von weiteren oder größeren Trafostationen erfüllen. Eventuell sind dann auch zusätzliche Kabelverlegungen notwendig. *Weiterhin beziehen wir uns auf unsere bereits zu diesem Vorhaben getätigten Stellungnahmen.“*	Der Einwender hatte im Rahmen des vorherigen Planverfahrens zum VBP Nr. 535 die planungsrechtliche Sicherung der Transformatorenstandorte sowie Hinweise zur Erreichbarkeit und Wartung der Standorte vorgetragen. Den Anregungen wurde gefolgt, mit Aufstellung des VBP Nr. 609 wurden die Inhalte in das vorliegende Planverfahren übertragen. Ein erneuter Abwägungsbedarf entsteht dadurch nicht. Der Hinweis auf die bereits getätigten Stellungnahmen wird zur Kenntnis genommen. Gemäß § 5 des Durchführungsvertrags verpflichtet sich die Vorhabenträgerin für E-Pkw mindestens 25 Elektroladestationen zuzüglich 2 Schnellladestationen und für E-Bikes und Pedelecs mindestens 50 Lademöglichkeiten im Vorhaben zu schaffen. Bedarfe an zusätzlichen und/oder größeren Trafostationen sind nicht zu erwarten. Die Hinweise zu etwaigen zusätzlichen Strombedarfen für die E-Mobilität werden zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
2.19. Handwerkskammer Münster 2.19.1. Stellungnahme vom 06.04.2020 zur 97. Änderung des Flächennutzungsplans – Az.: B3.3 Hj/Lem		
„[…] keine Anregungen […] Zum erforderlichen Umfang und Detailierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB stellen wir keine Anforderungen."	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.19.2. Stellungnahme vom 06.04.2020 zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 – Az.: B3.3 Hj/Lem		
„[…] keine Anregungen […] Zum erforderlichen Umfang und Detailierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB stellen wir keine Anforderungen."	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
2.20. Stadt Münster – Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit Stellungnahme vom 07.04.2020 – Az.: 67.20.0336 Kuttenkeuler 2.20.1. Untere Immissionsschutzbehörde		
„[…] Gegen die 97. Änderung des FNP bestehen keine Bedenken."	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
„[…] Eine abschließende Stellungnahme zu den B-Plan-Unterlagen kann erst erstellt werden, wenn die Gutachten zum Immissionsschutz durchgearbeitet und auch redaktionell überarbeitet worden sind. […]"	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen (siehe auch Kapitel III Pkt. 2.21.1). Zum Entwurf des VBP Nr. 609 und zur 97. FNP-Änderung wurden die Gutachten zum Immissionsschutz einschließlich der Begründungen und der Umweltberichte in Bezug auf den Immissionsschutz umfassend und in enger Abstimmung mit der Unteren Immissionsschutzbehörde fortgeschrieben und zum Bestandteil der Offenlage gemacht. Zur Stellungnahme der Unteren Immissi-	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
	onsschutzbehörde zur Offenlage gemäß § 4 Abs. 2 BauGB siehe Kapitel IV Pkt. 4.16.1.	
2.20.2. Untere Naturschutzbehörde		
„[…] Zum Umweltbericht, der in sehr ausführlicher Form vorgelegt wird, gebe ich folgende Hinweise:	Zum Entwurf des VBP Nr. 609 und zur 97. FNP-Änderung wurden die Umweltberichte in Abstimmung auf die vorgetragenen Anregungen der Unteren Naturschutzbehörde fortgeschrieben und zum Bestandteil der Offenlage gemacht. Den Anregungen wurde in weiten Teilen entsprochen (siehe nachfolgend). Zur Offenlage gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurden von der Unteren Naturschutzbehörde keine Anregungen oder Bedenken mehr vorgetragen (siehe Kapitel IV Pkte. 4.16.1 – 4.16.4).	Den Anregungen wurde im Rahmen der Überarbeitung des Umweltberichts bereits gefolgt. Eine Beschlussfassung ist hierzu nicht erforderlich.
1. Nach Vorlage und Abstimmung der überarbeiteten Lärmimmissionsprognosen ist der Umweltbericht dem neuen Sachstand entsprechend anzupassen.	Der Anregung wurde gefolgt. Die aktualisierten Lärmgutachten wurden in die Umweltberichte aufgenommen und zum Bestandteil der Offenlage gemacht.	Der Anregung wurde gefolgt.
2. Gemäß Anlage 1 Nr. 2d BauGB stellt sich die Frage, ob nicht die durchgeprüften Erschließungsvarianten auch im Rahmen des Umweltberichtes thematisiert werden sollten.	Der Anregung wurde gefolgt. Unter Kapitel 8.4.1 des Begründungsentwurfs des VBP Nr. 609 zur Offenlage wird zu den Auswirkungen der Planung in Bezug auf den Lärm auf die im Vorfeld vorgenommene Prüfung von Erschließungsvarianten verwiesen.	Der Anregung wurde gefolgt.
3. Die Ausführungen zum Artenschutz sollten nach Vorlage der im Umweltbericht angesprochenen „Stellungnahme“ (von wem wird diese erstellt?) Amt 67 erneut vorgelegt werden. Der derzeitige Hinweis im Bebauungsplan ist nicht zielführend, da er auf Begehungen verweist,	Den Anregungen wurde gefolgt. Die artenschutzrechtliche Stellungnahme des Planungsbüros Selzner Landschaftsarchitekten und Ingenieure, Neuss, 06.08.2020) wurde in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde fortgeschrieben und der Hinweis Nr. 3.6 zum	Den Anregungen wurde gefolgt.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
ohne dass damit eine Maßnahme verbunden ist.	Artenschutz im VBP Nr. 609 um etwaige Maßnahmen in Bezug auf die Wiederaufnahme der Bautätigkeiten ergänzt.	
4. Hinsichtlich entfallender Spielflächen wird auf Ersatz im B-Plan 600 „Neuhafen“ verwiesen (S.49). Nach meinem Kenntnisstand sind jedoch innerhalb dieses Plans keine Spielflächen vorgesehen. Die Verpflichtungen sollen dort vielmehr abgelöst werden.	Dem Hinweis zur Anpassung der Begründung wurde gefolgt. In Kapitel 8.4.1 des Begründungsentwurfs des VBP Nr. 609 zur Offenlage wurde als Auswirkung der Planung zum Verlust des im BP Nr. 401 geplanten Spielplatzes auf die Ersatzzahlungen zum Umbau bzw. zur Aufwertung von naheliegenden Spielflächen verwiesen (weitergehend siehe auch Kapitel II, Pkt. d.6 der Abwägung).	Dem Hinweis wurde gefolgt.
5. Kap. 8.4.5: Im Zuge des Klimawandelanpassungskonzeptes erfolgte eine Bewertung der Wärmebelastung im Stadtgebiet. Das Plangebiet liegt in einem hoch belasteten Bereich. Vor diesem Hintergrund sollte auch die Farbgebung der Fassaden (Wärmespeicherung) diskutiert und abgewogen werden. In Verbindung mit Kap. 8.8.6 bitte ich zu prüfen, ob nicht eine Festsetzung zur Überflutungssicherheit der Tiefgarage (Höhe über Straßenniveau) getroffen werden sollte.	Den Anregungen nach einer vertiefenden Bewertung in Bezug auf die Wärmebelastung sowie zu Festsetzungen zur Überflutungssicherheit wurde gefolgt. In Kapitel 8.8.6 des Begründungsentwurfs des VBP Nr. 609 zur Offenlage wurden ergänzende Aussagen zur Anpassung an den Klimawandel getroffen. Zu den geplanten und teilweise für einzelne Bauteile bereits erstellten Klinkerfassaden im Wärmedämmverbundsystem wird auf die positiven Effekte des Systems mit einer Minderung der Wärmespeicherung und –abstrahlung der Fassaden hingewiesen. In Bezug auf die Farbigkeit verzeichnen grundsätzlich dunklere Farben gegenüber hellen bis weißen Flächen zwar eine höhere Temperaturaufnahme, in Bezug auf das Material „roter Klinker“ sind relevante negative Auswirkungen auf den Wärmeinseleffekt jedoch nicht zu erwarten. Weitergehend ist unter	Den Anregungen wurde teilweise gefolgt.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
	ökologischen Aspekten und in Bezug auf die Wertigkeit einer Fassade die Verwendung von vorgesetzten Klinkerfassaden einer weiß verputzten Fassade im Wärmedämmverbundsystemen unbedingt vorzuziehen. Als für das Münsterland typisch ist die rote Klinkerfassade darüber hinaus auch stadtgestalterisch von Bedeutung, mit Blick auf die bereits teilverblendeten Klinkerflächen am Bauteil C zum Hafenweg sollen alternative Fassadenaufbauten / -farbigkeiten nicht festgesetzt werden. Das Plangebiet liegt außerhalb eines potenziellen Überflutungsbereiches. Laut den hydraulischen Berechnungen zum Vorhaben genügt die Leistungsfähigkeit der öffentlichen entwässerungstechnischen Anlagen um die bei einem 30-jährigen Regenereignis auf den Grundstücksflächen anfallenden Wässer schadlos abführen zu können. Das geplante Kanalnetz der Außenentwässerung entspricht den Anforderungen der DIN 1986-100 "Planung und Ausführung von Entwässerungsanlagen" (siehe Kapitel 8.8.6 des Begründungsentwurfs zum VBP). Weitergehende Festsetzungen im Bebauungsplan zum Schutz der Tiefgarage gegen Überflutung sind nicht erforderlich. Für das nachgeordnete Baugenehmigungsverfahren wird gemäß § 9 Abs. 1 des Durchführungsvertrags ein Überflutungsnachweis gemäß DIN 1986-100 als Teil des Entwässerungsantrags erbracht.	
6. Hinsichtlich des Themas Klimaschutzes (Kap. 8.8.6) sollte auf die angestrebten ökologischen Baustandards hingewiesen werden. Als Mindeststandard ist auf die Re-	Der Anregung wurde gefolgt. Unter Kapitel 8.8.6 des Begründungsentwurfs des VBP Nr. 609 zur Offenlage wird zur Energieeffizienz auf die ökologischen Baustan-	Der Anregung wurde gefolgt.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
gelungen gemäß § 4 Abs.2 des Durchführungsvertrages zum vorherigen Bebauungsplan Nr. 535 zu verweisen („Energiesparhaus Münster").	dards verwiesen. Die Sicherung der Standards erfolgt unter § 4 des Durchführungsvertrags mit Regelungen zur Fassadengestaltung und ökologischen Baustandards.	
7. Im Kap. 8.9 Monitoring werden erhebliche Umweltauswirkungen suggeriert. Diese müssen im Einklang mit den übrigen Ausführungen im Umweltbericht stehen. Bei Vorliegen erheblicher Umweltauswirkungen – insbesondere im Bereich der Lärmimmissionen- empfehle ich ein gesondertes Abwägungskapitel am Ende der Begründung.	Der Anregung wurde gefolgt. Zum Begründungsentwurf des VBP Nr. 609 zur Offenlage wurde mit dem Kapitel 9 ein zusätzliches Kapitel „Gesamtabwägung" aufgenommen, in dem die erheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf die übrigen Ausführungen im Umweltbericht zusammengefasst in eine Abwägung gestellt werden.	Der Anregung wurde gefolgt.
8. Als kommunale Ziele zum Umweltschutz gemäß Anlage 1 Nr.2 -letzter Satz- BauGB verweise ich auf die vom Rat beschlossenen Umweltdaten Münster sowie auf die Ziele des Nachhaltigkeitsprozesses. An gleicher Stelle findet sich in der Anlage 1 des BauGB eine Aufzählung möglicher Arten von Auswirkungen. Ich rege an, in Kap. 8.1 den Hinweis zu geben, dass alle diese Auswirkungen Gegenstand der Prüfung waren und im jeweiligen Fachkapitel entsprechend Berücksichtigung gefunden haben.	Der Anregung wurde gefolgt. Das Kapitel 8.1 „Rahmen der Umweltprüfung" des Begründungsentwurfs des VBP Nr. 609 zur Offenlage wurde um den benannten Hinweis ergänzt.	Der Anregung wurde gefolgt.
III. Hinweise zu textl. Festsetzungen und Hinweisen:		
1. Die Festsetzung 1.5.1. sieht auch großkronige Bäume vor. Dies steht im Widerspruch zur Begründung und ist auch fachlich nicht umsetzbar. Es können auf der Tiefgarage maximal klein-mittelkronige Bäume verwendet werden. Für alle Baumpflanzungen ist eine Substrathöhe von mindestens 1,0 m vorgeschrieben. Pro Baum sollte auch	Der Anregung zur Festsetzung der Mindestsubstrathöhe und Mindestsubstratvolumen wurde gefolgt. Die Festsetzung 1.5.1 und Kapitel 6.2.7 der Begründung im Entwurf des VBP Nr. 609 zur Offenlage wurden entsprechend angepasst. Die Anpflanzung von großkronigen Bäumen ist nach wie vor – insbesondere im Bereich	Den Anregungen wurde teilweise gefolgt.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
ein erforderliches Substratvolumen von mindestens 7,5 m³ festgesetzt werden.	des Pocketparks – vorgesehen und in den geplanten Pflanztrögen unter Einhaltung der benannten Vorgaben zur Substrathöhe und -volumen auch umsetzbar (siehe dazu auch Kapitel II Pkt. d.5 der Abwägung).	
2. Das Anlageblatt 1 stellt eine begrünte Wand zwischen Stellplätzen und Zufahrt Anlieferung an der Ostseite des Grundstücks dar. In Anlageblatt 2 ist dies angedeutet. Dies sollte in den textl. Festsetzungen konkretisiert werden (Höhe, Art der Begrünung …) oder muss aus der Animation entfernt werden, wenn die Umsetzung nicht gesichert ist.	Der Anregung wurde gefolgt. Das Anlageblatt 1 des VEP wurde im Entwurf des VBP Nr. 609 zur Offenlage dahingehend geändert, dass es sich bei der Gründarstellung nicht um eine begrünte Wand, sondern um die zu pflanzende Hecke zwischen der östlichen Parkreihe des Kundenparkplatzes und der Anliefergasse handelt. In den getroffenen Festsetzungen 1.5.1 – 1.5.3 zur Anpflanzung von Bäumen und zur Begrünung der Dach- und ebenerdigen Freiflächen wird den Erfordernissen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes uneingeschränkt entsprochen.	Der Anregung wurde gefolgt.
3. Für eine Fläche von 6.000 m² wird eine Dachbegrünung festgesetzt. Diese Fläche stellt zugleich ein erhebliches Potenzial für dem Klimaschutz dienende Photovoltaikanlagen dar. Hier wäre zu klären, ob und unter welchen Voraussetzungen eine kombinierte Lösung möglich ist bzw. warum diese Möglichkeit nicht in Betracht gezogen werden soll.	Die Möglichkeit einer kombinierten Lösung zwischen einer Dachbegrünung und Nutzung der Dachflächen für Photovoltaikanlagen ist nicht ausgeschlossen. So ist neben der Festsetzung 1.5.2 zur Anlage einer extensiven Dachbegrünung auf einer Fläche von mindestens 6.000 m² gemäß 1.4.1 der textlichen Festsetzungen auch die Errichtung von Solaranlagen unter Einhaltung der benannten Mindestvorgaben zur Dachbegrünung auf den Dächern im Vorhaben möglich (siehe dazu auch Kapitel II Pkt. d.4 der Abwägung).	Der Anregung wurde gefolgt.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
2.21. Stadt Münster – Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit Stellungnahme vom 20.04.2020 – Az.: 67/00AO/008346 Kuttenkeuler 2.21.1. Untere Immissionsschutzbehörde		
„[…] Stellungnahme Lärmgutachten *01) Schallschutz im Städtebau nach DIN 18005 im B-Plan-Gebiet (Zech, Bericht Nr. LL5683.11/01)* *02) Vorsorgender Lärmschutz nach 16. BImSchV im und außerhalb des B-Plan-Gebietes (Zech, Bericht Nr. LL5683.11/02)* *03) Gewerbelärmuntersuchung nach TA Lärm im und außerhalb des B-Plan-Gebietes (Zech, Bericht Nr. LL5683.11/03)* *04) Abwägung des vorhabenbezogenen Verkehrslärms nach §1 (7) BauGB außerhalb des B-Plan-Gebietes (zech, Bericht Nr. LL5683.11/04)* *Zu 01) Es sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen (siehe […] Seite 6 Kapitel 1 […]). Die Verwendung von lärmoptimieren Asphalt im Bereich des Neubaus (mit Hinweis auf RLS19 als sachverständiges Gutachten) kann soweit sie zu rechnerischer Pegelminderungen beitragen Erwähnung finden, auch wenn sie aus rechtlicher Sicht formal bei der Bildung des Summenpegel nicht berücksichtigt werden dürfen. Untersucht wurde im Gutachten […] S. 9 Kapitel 3.1 […] der Verkehrslärm auf der öffentlichen Straße, nicht der gewerbli-*	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen (siehe auch Kapitel III Pkt. 2.20.1). Die hier vorgetragenen Anregungen und/oder Bedenken zu den Vorentwürfen der Gutachten 01 – 04 zur frühzeitigen Beteiligung wurden nachfolgend umfassend und in enger Abstimmung zwischen der Unteren Immissionsschutzbehörde und dem Gutachter erörtert, fortgeschrieben und zur Grundlage der Berichtsentwürfe für die Offenlage gemacht. Die Ergebnisse der Abstimmung wurden als Hinweise und Festsetzungen in den Planentwurf und in den Entwurf der Begründung und des Umweltberichts des VBP Nr. 609 aufgenommen. Zusätzlich wurden Regelungen zum freiwilligen passiven Lärmschutz der Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag getroffen. Der Durchführungsvertrag war Bestandteil der Offenlage. Zur Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde zur Offenlage gemäß § 4 Abs. 2 BauGB siehe Kapitel IV Pkt. 4.16.1.	Zum Beschlussvorschlag siehe Kapitel IV Pkt. 4.16.1.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
che Anlagenlärm. Bei der DIN 18005 ist ein Summenpegel unabhängig vom Verursacherprinzip zu berechnen um den Umgebungslärm zu ermitteln. Nur Lärmquellen die nicht relevant zum Umgebungslärm beitragen bleiben unberücksichtigt. Wenn der Parkplatzlärm tags, der Lärm der KLT-Anlagen nachts und die Tiefgarageneinfahrt nachts nicht relevant für den Summenpegel sind, sollte das benannt werden. Ausschluss von Außenwohnbereichen ist nicht notwendig. In hoch mit Lärm vorbelasteten Bereichen können verglaste Loggien eine Lösungsstrategie der architektonischen Selbsthilfesein (siehe „Schallschutz bei teilgeöffneten Fenstern“, Stadt Hamburg, 2011). Für Wohnungen die im Bereich der verfassungsmäßigen Zumutbarkeitsschwelle von 70/60 dB(A) liegen wird im Rahmen der Baugenehmigung für das Vorhaben geprüft, ob durch architektonische Selbsthilfe Wohnen und Schlafen bei gelegentlich gekippten Fenster möglich ist (Siehe hierzu „Sachgerechte Bauleitplanung“ Rn 452-453, Kuschnerus, 4. Auflage). *Zu 02) In 02 S 6 Kap 1 ist im fünften Absatz der erste Satz schwer verständlich. Der Satz wird auch in 01 S 6 Kap 1 verwendet. Vorschlag: „Der vorhabenbezogene B-Plan VBP 535 wurde durch das Normenkontroll-Urteil vom April 2018 unwirksam. Der VBP 609 soll für das aufgrund des Urteils angepasste Vorhaben Planungsrecht schaffen. Bei der Ermittlung der Beurteilungspegel nach RLS90 wurde die äußerste durchgehende Fahrspur des Hansaring in Fahrtrichtung Osten in die Rechtsabbiege-*		

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
spur zum Hafenmarkt gelegt (u.a. 02 Anlage 5.2). Ein ähnliches Vorgehen wurde auch beim B-Plan zum UKM Rishon-le-Zion angewandt. Die äußerste Fahrspur in die Rechtsabbiegespur zu verschwenken und dann nach der Einmündung wieder in die äußerste Fahrspur zurück zu schwenken legt nach Aussage des dortigen Gutachters eine Graphik in der RLS90 nahe. Nach Rücksprache mit dem LANUV wurde dieses Vorgehen revidiert. In manchen Fällen könnte argumentiert werden, dass im Sinne eines Worst-Case-Beurteilung eine Verschwenkung für den Anspruchsberechtigten auf der Straßenseite der Abbiegespur eine Prognose auf der „sicheren Seite" darstellt. Sind wie hier hochbelastete Wohngebäude auf der gegenüberliegenden Seite vorhanden, werden diese gleichzeitig lärmtechnisch schlechter gestellt. Das Gutachten ist hier zu überarbeiten. Ob Außenwohnbereiche von der Lärmvorsorge betroffen sind, sind im Gutachten darzulegen. Die Erhöhung des Verkehrslärms in den nicht baulich geänderten Straßenabschnitten des Hansarings ist auch nach der 16. BImSchV abwägungsrelevant. Es sollte ein Verweis auf die Abwägung zu dem vorhabenbezogenen Verkehr im öffentlichen Straßenraum erfolgen. *Zu 03) Es ist zu regeln, dass im Falle einer lärmtechnisch relevanten Änderung der Klima-Lüftungstechnik-Anlagen (03 S 44 Kap 5 erster Spiegelstrich) ein Nachweis der Unbedenklichkeit erfolgt. Um die Irrelevanz im Sinne der TA Lärm der vorhabenbezogenen gewerblichen Lärmpe-*		

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
gel an den maßgeblichen Immissionsorten im Plangebiet zu gewährleisten, werden teilweise nicht zu öffnende Fenster vorgesehen. Soweit diese Maßnahme Wohnungen und nicht gewerblich genutzte Räume betrifft, muss gewährleistet werden, dass die Wohnungen dann nicht ausschließlich Fenster haben, die nicht zu öffnen sind (siehe hierzu „Sachgerechte Bauleitplanung" Rn 452-453, Kuschnerus, 4. Auflage). *Zu 04) Nach 16. BImSchV lösen schon Lärmpegelerhöhungen von 0,1 dB(A) im Lärmniveau über 70/ 60 dB(A) bereits Anspruchsvoraussetzungen aus. Vor dem Hintergrund ist das Festlegen von 0,3 dB(A) Erhöhung im freiwilligen Programm erläuterungsbedürftig (u.a. 04 S 37 Kap 4.1) Es ist im Gutachten darzulegen welche Prognosehorizont (2022 oder 2035) als für die Maßnahmenumsetzung maßgeblich gewählt wird. In den Urteilen, die zum B-Plan 535 und zur Baugenehmigung des Vorhabens ergangen sind, war die Abwägung der vorhabenbezogenen Verkehrslärmerhöhung in einem Lärmniveau im Bereich der verfassungsmäßigen Zumutbarkeitsschwelle von über 70/ 60 dB(A) von zentraler Bedeutung. Auch geringfügige Pegelerhöhungen sind hier abwägungsrelevant. Der Verzicht auf aktive Schallschutzmaßnahmen birgt ein nicht unerhebliches rechtliches Risiko. Es wird im Gutachten die Möglichkeit von aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht erwogen. Eine Aussage dazu ist erforderlich. Im Rahmen der Abwägung könnte bspw. der Einsatz von lärmoptimierten Asphalt als pegelmindernd auch*		

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
bei Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h oder darunter in Anspruch genommen werden. Als sachverständige Aussage zu diesem Thema kann die von der BAST veröffentlichte neue RLS19 herangezogen werden, die ein solches Vorgehen vorsieht. Auch bei der Lärmaktionsplanung werden lärmoptimierte Asphalte bei Höchstgeschwindigkeiten unter 60 km/h als pegelmindernd berücksichtigt. Der Hansaring ist in der Lärmaktionsplanung der 3. Stufe in der 1. Priorität aufgeführt. Der Lärmaktionsplan wird Mitte des Jahres im Rat beraten. Es sollte darauf eingewirkt werden, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung für den Hansaring die Möglichkeit von Tempo 30 diskutiert wird."		
„Lufthygienisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 609 „HafenMarkt", simuPLAN, Dez. 2019 *Gegen das Gutachten bestehen keine Bedenken. Die Erhöhung der Schadstoffbelastungen im Straßenraum im Vergleich mit dem ersten Gutachten zum B-Plan 535 ist auf die Verwendung des aktuellen Handbuchs für Emissionsfaktoren 4.1 zurückzuführen. Zwei Anmerkungen zum Gutachten: S. 24 drittletzter Absatz* *Grenzwertüberschreitungen werden nur über der Fahrbahn erwartet." Die Fahrbahn ist nicht zum ständigen Aufenthalt von Personen geeignet und kann aus Sicht der 39. BImSchV bei der Beurteilung der Schadstoffbelastung unberücksichtigt bleiben. S. 30 zweitletzter Ab-*	Die Hinweise und Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
satz *Die höchsten Belastungen werden am Hansaring und Wolbecker Straße prognostiziert.“ Tatsächlich ist nach der Tabelle treten die höchsten Konzentrationen am Hafenweg 7 auf (siehe Tabelle 6.2) [...]“*		

IV. Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB

VORBEMERKUNG

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte zeitgleich in der Zeit vom 06.04.2021 bis einschließlich 21.05.2021. Die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde ortsüblich bekannt gemacht.

Zum Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Münster im Stadtbezirk Münster-Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich „Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg“ und zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg wurden insgesamt **369 Stellungnahmen der Öffentlichkeit** sowie **24 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange** eingereicht.

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit werden unter Nennung der jeweiligen Identifikationsnummer (ID) in der Abwägungssynopse im Wortlaut wiedergegeben und mit Verweis auf die Gesamtabwägung in Kapitel II in die Abwägung eingestellt. Mit gleichlautendem Vortrag, in Anwendung einer Musterstellungnahme, sind Einwendungen unter Auflistung der einzelnen IDs in Gruppen zusammengefasst. Persönliche und allgemeine individuelle Ergänzungen von Musterstellungnahmen sind unter Nennung der ID als Einzelvortrag im Wortlaut wiedergegeben. Alle Stellungnahmen können über ihre ID dem jeweiligen Einwender eindeutig zugeschrieben werden.

3. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme	**Abwägung der Verwaltung**
3.1. Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Münster e. V.	
„[…] 1. Es fehlen alternative Szenarien zur umweltverträglichen Gestaltung des durch das Vorhaben induzieren Verkehrs. […] Die gutachterliche Betrachtung der Auswirkungen des von den Planungen ausgehenden Verkehrs ist ausschließlich durch den Investor vorgenommen worden. Das Gutachten nimmt eine relativ traditionelle Sicht auf die Optionen der Gestaltung des zu erzeugenden Verkehrs ein. Es ist nicht zu erkennen, dass die Gutachtenden ernsthaft die Möglichkeiten untersucht hätten, ein Stadtbereichszentrum mit der vorgesehenen Zielperspektive so zu gestalten, dass die ‚Magnetwirkung‘ im Hinblick auf die Besucherschaft mittels stadtstrukturell angepassten Verkehrsformen (Umweltverbund) genauso gut oder sogar besser zu erreichen ist. Es fehlt also ein Gutachten mit alternativen Szenarien für den Verkehr, um das Vorhaben heute beurteilen zu können. *[…] 2. Es fehlen alternative Konzepte für ein Handelskonzept zwischen klassischem stationärem Handel und neuen*	s. Kap. II a.3, a.4, a.5, a.6, c.5, c.8, d.1, e.1, e.7, e.10, e.11, e.14

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Formen der City-Logistik. […] Die vom Investor vorgelegten Planungen gehen davon aus, dass der im zu planenden Objekt stattfindende Handel in ‚stationärer' Form erfolgt. Aus Sicht des VCD ist es wünschenswert, auch weiterhin in allen Bereichen des Handels Formen zu haben, bei der die Kundschaft in mobiler Form soziale Räume aufsucht, die dem Handel dienen. Dort kann und sollte es vorrangig persönliche Beratung, kulturelles Erleben (auch von Neuem), die Möglichkeit der physischen Erkundbarkeit von Waren und Begegnung von und mit Menschen im sozialen Raum geben. Das Vorhalten von realen Räumendes Handels als Gegengewicht zum digitalen Online-Handel sollte aber zukunftsträchtig gestaltet werden. Es ist doch eine denkbare Option für zukunftsweisenden Handel, wenn große Warenmengen nicht mehr zum stationären Ort des Handels befördert werden, die dann von den Kunden individuell wieder abtransportiert werden müssten. ‚Stationärer Handel' könnte also in Zukunft nicht mehr der Ort des ‚Warenumschlags', sondern der Ort, an dem mobile Kundschaft nach Einsichtnahme und Beratung ihre Kaufentscheidungen trifft und den so ausgelösten Warenfluss disponiert. Größere Warenmengen könnten dann durch City-Logistik direkt vom Zentrallager zum Kunden befördert werden. Für diese Option des Handels wäre dann nicht die Größe der Fläche relevant, die für stationären Handel vorgesehen ist, sondern die Frage, in welcher Form und mit welchen Auswirkungen der Handel dort betrieben wird. Solche innovativen Aspekte sind mit dem Konzept 'Markt' vielleicht angedacht, aber bisher kaum durchdacht. Damit ist die Vorlage auch bezüglich der Organisationsstruktur des Handels nicht entscheidungsreif. *[…] 3. Die aktuellen verpflichtenden Klimaschutzziele werden unzureichend beachtet. […] Die in den vorliegenden Planungen dokumentierte Ansicht, durch die Realisierung des Objekts werde es, unter Verweis auf begrünende Maßnahmen, voraussichtlich nicht zu nennenswerten Steigerungen der Emissionen kommen, kann nach den internationalen Klimaschutzvereinbarungen von Paris und dem durch den Rat der Stadt 2020 beschlossenen Ziel der Klimaneutralität bis 2030 keinesfalls befriedigen. Der VCD erwartet von einer zeitgemäßen Planungsvorlage, dass alle Optionen der Realisierung unter dem Aspekt dargestellt und beurteilt werden, wie die größtmögliche Senkung der klimarelevanten Emissionen erreicht werden kann. Auch im Hinblick auf den Klimaschutz ist die Vorlage daher nicht entscheidungsreif.* *[…] 4. Die Beteiligung der zuständigen Behörden und Gremien bei der Planung der Verkehrsanlagen auf dem Hansaring erscheint nicht ausreichend. […] Der VCD stellt fest, dass bei den Planungen des Hafenmarkt-Projektes Fragen angesprochen worden sind, die das Amt für Mobilität und Tiefbau bzw. den Verkehrsausschuss betreffen. Im*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Flächennutzungsplan werden – anders als bei den früheren Planungen – auch Abschnitte des Hansarings einbezogen, also einer aus Sicht der städtischen Verkehrsgestaltung bedeutsamen Straße. Wir können nicht feststellen, dass die vorgesehenen Eingriffe in die Struktur der Straße in ein ordnungsgemäß verlaufendes kommunalpolitisches Beratungsverfahren eingebettet sind. Hier droht also möglicherweise eine Rechtslücke im Beratungsprozess, welche vor einer Entscheidung qualifiziert zu schließen ist. Es ist allgemein bekannt, dass es in der Öffentlichkeit große Kontroversen im Hinblick auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens gibt. Wir halten es daher für grob fahrlässig gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern wie auch gegenüber dem Investor, offensichtlich unausgereifte Pläne des Vorhabens öffentlich auszulegen. Dies sollte erst dann geschehen, wenn sie in allen relevanten Hinsichten durchdacht sind und wenn diese Überlegungen dokumentiert sind. Soweit ist es – aus unserer Sicht – noch nicht. […]	
3.2. Öffentlichkeit 17788, 17794, 17802, 17809, 17810, 17812, 17813, 17816, 17821, 17825, 17830, 17831, 17857, 17909, 17910, 17948, 17991, 17992, 17993, 17994, 17995, 17996, 17997, 18003, 18004, 18089, 18121, 18125, 18157, 18158, 18159, 18160, 18161, 18162, 18163, 18164, 18165, 18166, 18174 Musterstellungnahme „Betreff: Einwendung von Bürgerseite in Bezug auf die Offenlegung der Entwürfe der 97. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 der Stadt Münster im Stadtbezirk Mitte – Stadtteil Hafen im Bereich Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg“ der Nachbarschaftsgruppe Platanen Power	
„[…] Ich halte das Projekt „Hafenmarkt“ aus den folgenden Gründen für falsch, d.h. schädlich für das Viertel und die Stadt Münster an sich: Die Mehrzahl der Bürger:innen in den anliegenden Vierteln ist gegen das Einkaufszentrum und daran hat sich meines Erachtens nichts geändert. Dies war eines der Ergebnisse einer breit angelegten Bürgerbefragung der Stadt Münster mit Fragebögen an 9000 Haushalte Anfang 2019, die unverständlicherweise im weiteren Verlauf der Planung nicht berücksichtigt wurde. Die Mehrzahl der Bürger:innen in den anliegenden Vierteln ist gegen das Einkaufszentrum und daran hat sich meines Erachtens nichts geändert. Dies war eines der Ergebnisse einer breit angelegten Bürgerbefragung der Stadt Münster mit Fragebögen an 9000 Haushalte Anfang 2019, die unverständlicherweise im weiteren Verlauf der Planung nicht berücksichtigt wurde. Das Verkehrsaufkommen auf dem Hansaring und der Wolbecker Straße ist bereits heute unzumutbar. Beim Bau des Hafencenters schließt die Stadtverwaltung Gesundheitsgefahren für die Anwohner:innen nicht aus. Das wirtschaftliche Wohl von zwei Kaufleuten darf nicht über die Gesundheit vieler Menschen gestellt werden! Das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.7, b.2, b.7, b.8, b.10, d.1, e.1, e.12, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Münster im Februar 2018 betonte vor allem, dass „Verkehrslärm, der den Wert von 70 Dezibel tagsüber deutlich überschreitet, [...] grundsätzlich nicht mehr zuzumuten“ sei. Ein schlüssiges, rechtssicheres und für die Bürger:innen erträgliches Verkehrskonzept aber fehlt weiterhin. Eine Fortsetzung des Rechtsstreites zwischen der Stadt Münster und den Anwohner:innen der angrenzenden Viertel wäre somit unvermeidlich und damit das weitere Brachliegen des Geländes, welches für niemanden wünschenswert ist. Im Hansa-Hafen und Herz Jesu-Viertel fehlen dringend benötigte Wohnungen und Grünflächen, die in dem Bauvorhaben im Vergleich zur Einkaufsfläche nur Restwert haben. Mit der Verbreiterung des Kanals wird das einzige Naherholungsgebiet im Umkreis weiter reduziert und gleichzeitig rollt eine weitere Lawine von Beton zwischen Schillerstraße und Hansaring auf die Bürger:innen zu. Die Wortschöpfung „Pocketpark“ ist dafür repräsentativ. Die Stadt Münster hat im Mai 2019 den Klimanotstand verkündet. Nun müssen den Worten aber auch Taten folgen. Projekte, die zusätzlichen Individualverkehr nach sich ziehen, ein veraltetes Konsumkonzept von Großmarkt unterstützen und zu einer Erhöhung der CO2 Emissionen führen, gehören nicht mehr in unsere Zeit!“	
3.3. Öffentlichkeit 17814, 17819, 17820, 17827, 17886, 18028, 18080, 18146, 18147, 18148, 18149, 18150, 18151 Die Musterstellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Nachbarschaftsgruppe Platanen Power (siehe Punkt 3.2) zuzüglich der nachstehenden Ergänzungen. Die Abwägung der Themenpunkt der Musterstellungnahme Platanen Power erfolgt unter Punkt 3.2.	
„[…] ein veraltetes Konsumkonzept von Großmarkt unterstützen und zu einer Erhöhung der CO2 Emissionen führen, gehören nicht mehr in unsere Zeit, zumal wir – wie durch Richterbeschluss bestätigt - Alle dazu aufgefordert sind, wirklich etwas gegen den Klimawandel zu unternehmen und nicht nur davon zu reden.“	s. Kap. II a.3, c.8, d.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.4. Öffentlichkeit 17621, 17635, 17636, 17717, 17718, 17761, 17762, 17765, 17766, 17767, 17768, 17779, 17780, 17782, 17784, 17786, 17787, 17789, 17793, 17795, 17797, 17798, 17799, 17803, 17805, 17815, 17823, 17824, 17829, 17840, 17841, 17842, 17843, 17844, 17849, 17856, 17864, 17877, 17879, 17880, 17881, 17882, 17885, 17888,17890, 17892, 17902, 17904, 17908, 17914, 17947, 17949, 17950, 17957, 17958, 17965, 17988, 17998, 18006, 18009, 18011, 18012, 18013, 18014, 18015, 18016, 18017, 18018, 18019, 18020, 18021, 18022, 18023, 18024, 18025, 18026, 18027, 18029, 18030, 18031, 18033, 18067, 18074, 18075, 18076, 18077, 18078, 18084, 18085, 18087, 18088, 18090, 18091, 18092, 18098, 18100, 18101, 18102, 18103, 18104, 18105, 18107, 18129, 18131, 18177, 18182, 18183, 18184, 18185, 18186, 18187, 18188, 18189, 18190, 18191, 18195, 18196, 18197, 18198, 18199, 18201, 18202, 18203, 18204, 18205, 18206, 18207, 18208, 18210, 18212, 18213, 18214 Musterstellungnahme „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“ der Hafenvereine	
„[…] 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 Vorhaben lässt den Verkehr am Hansaring, der bereits jetzt oberhalb der Überlastungsgrenze ist, noch weiter ansteigen. Die Lärmbelastung liegt mit >70dB(A) tags und >60dB(A) nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich. Das geplante E-Center kommt mit einer überdimensionierten Tiefgarage (350 Stellplätze) und zusätzlich einer oberirdischen Stellplatzanlage (weitere 103 Plätze) einher. Diese Nutzungen würden das massive Verkehrsproblem am Hansaring dauerhaft festschreiben. All dies geschieht ohne jede Notwendigkeit, denn in unmittelbarer Nähe zu dem von Ihnen geplanten Vorhaben gibt es in Sichtweite seit vielen Jahren bereits zwei ausreichend dimensionierte Lebensmittelmärkte, der Rewe-Markt ist etwa 150 Meter Luftlinie, der Penny-Markt keine 50 Meter entfernt. Ein weiterer Rewe-Markt ist an der Wolbecker Straße zu finden. Durch die Umset-	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.4, a.7, b.4, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, c.3, c.5, c.8, d.1, d.6, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.8, e.9, e.10, e.11, f.1, f.2, g.1, h.1, h.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
zung der Planung ist zu befürchten, dass diese anderen Märkte, gerade an der Wolbecker Straße, in eine wirtschaftliche Schieflage kommen und darunter auch die anderen kleineren Geschäfte leiden werden. Ich befürchte, dass sich so die Versorgungsituation und Angebotsvielfalt im umliegenden Quartier mittelfristig eher verschlechtern und sich stattdessen alles auf den HafenMarkt konzentrieren wird. 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 Hansaviertel, 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. 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 beitragt, 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 weiterentwickelt 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."*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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 Klimakatastrophe 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. Dies* *- Statt der in den Gebäudeteilen A und C im Erdgeschoss von Ihrer Planung vorgesehen Einzelhandelsnutzungen*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
(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 in der Begründung immer wieder angepriesene Verringerung der Parksuchverkehre im übrigen Hansaviertel (vgl. z.B. Begründungsentwurf, S. 33), d.h. in den Wohnstraßen zwischen Wolbecker Straße und Hansaring, wird auf diese Weise absehbar nicht eintreten. Denn solange im Wohnviertel unverändert hunderte kostenlose Parkplätze verfügbar sind, wird es weiterhin immer jemanden geben, die oder der auf der Suche nach einem Parkplatz zunächst dort herumfährt. Anwohnerinnen und Anwohner werden weiterhin versuchen, einen Stellplatz so nah wie möglich an ihrer Wohnung zu bekommen. Dies wird insbesondere zu den auch jetzt hoch frequentierten Zeiten nach Feierabend der Fall sein. Es ist eine seit langem belegte Tatsache, dass weitere Stellplätze ebenso wie der Ausbau von Straßenkapazitäten, nicht zu einer Abnahme, sondern zu einer Zunahme von Verkehrsbewegungen in dem jeweiligen Gebiet führen. Im Verkehrsbereich schafft Angebot die Nachfrage. Daher müsste eine verträgliche Planung für das Hansaviertel in genau die andere Richtung weisen. Hierzu könnte die bereits vorhandene Tiefgarage 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 nts Verkehrsuntersuchung (16.9.2020, S. 10). Indem die Parkplätze ent-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
fernt werden, können die Gehwege verbreitert werden und haben die Menschen viel mehr Platz vor ihren Häusern, der zu Aufenthaltszwecken oder als Grünfläche genutzt werden kann. 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. Im Zuge der Umgestaltung sollte ein kommunaler Carsharing-Anbieter (z.B. die unter dem Dach der Stadtwerke) den Anwohnerinnen und Anwohnern im Hansaviertel ein Angebot, um diesen bis zu 350 Pkw abzukaufen und in eine kommunale Carsharing-Flotte für das Hansaviertel zu übernehmen. So werden die bereits vorhandenen Fahrzeuge gemeinschaftlich weitergenutzt. Die Anwohnerinnen und Anwohner erhalten einen Wertersatz für das Fahrzeug, der Kauf von teuren und mit großem Ressourcenaufwand herzustellenden Neuwagen (diese haben gleich nach Erstzulassung den höchsten Wertverlust) wird vermieden und die bereits im Viertel zuhauf vorhandenen Fahrzeuge können effektiv und gemeinschaftlich weitergenutzt werden. Genau diese Fahrzeuge sollten dann in der Tiefgarage im Plangebiet als Carsharing-Stützpunkt für das Quartier abgestellt werden. Anwohnerinnen und Anwohner können sich bei dem Carsharing-Angebot anmelden und zum Selbstkostenpreis ein Auto (ggfls. sogar ihr vormals eigenes Fahrzeug) mieten. Die Menschen sparen auf diese Weise viel Geld, denn die im Viertel vorhandenen Fahrzeuge werden bei einer gemeinschaftlichen Nutzung viel effizienter ausgelastet, und sie müssen sich nicht länger um Reparaturen, Instandhaltung oder Bürokratie im Zusammenhang mit dem eigenen Auto kümmern. Dies übernimmt dann der Carsharing-Anbieter, über den auch diese Kosten gerecht auf alle verteilt werden. Über eine Modernisierungsumlage können über die Zeit weitere (E-)Lastenräder für die Nutzerinnen und Nutzer angeschafft und die Pkw-Flotte effektiv auf das notwendige Mindestmaß verkleinert werden. Bei einem solchen Vorgehen würde aus der Tiefgarage tatsächlich eine Quartiersgarage, mit der sich Parksuchverkehr tatsächlich verringern 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. Statt also den Verkehr auf dem Hansaring in der gebotenen Weise zu reduzieren, wird Ihre Planung mit knapp 4.500qm Einzelhandel und nochmal 3.700qm Büronutzung zu einer weiteren Steigerung des Pkw-Verkehrs auf dem Hansaring führen. Dies bestätigen Sie selbst in dem Begründungsentwurf. Dort heißt es z.B. auf S. 37 unter Bezugnahme auf die Verkehrsuntersuchung der nts Ingenieurgesellschaft mbH (16.9.2020): „Rechnerisch werden mit den Nutzungen im HafenMarkt insgesamt 4.400 Kfz-Fahrten/24 h erzeugt. Im Hinblick auf die	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
integrierte zentrale Lage des Planstandortes im Umfeld dichter Wohnbebauungen sind wesentliche Verbund- und Mitnahmeeffekte bei der Berechnung und Beurteilung der Verkehrsstärken zu betrachten. Demnach bilden von den 4.400 Kfz-Fahrten/24 h nur rund die Hälfte der Fahrten (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) tatsächliche Neuverkehre." *Die Behauptung, wonach „nur die Hälfte der Fahrten tatsächliche Neuverkehre" seien, findet sich so auch in der nts Verkehrsuntersuchung und ist unplausibel. Die Aussage unterschätzt die zu erwartenden zusätzlichen Fahrten. Hier wird kurzerhand die Zahl der zunächst errechneten Verkehrsbewegungen (4.400 Fahrten/24h) zu Unrecht auf dann noch 2.200 Fahrten/24h halbiert. Auch die darauffolgend angeführten vermeintlichen „Entlastungseffekte" in den Szenarien sind unplausibel und nicht ansatzweise gesichert. So wird z.B. in der „Prognose 2035" in einer zeitlichen Perspektive von 14(!) Jahren eine Reduktion von Kfz-Bewegungen auf dem Hansaring wegen einer neuen Bahnunterführung in der Hafenstraße angenommen, von der nicht im Geringsten klar ist, ob und ggfls. wann diese tatsächlich -wenn überhaupt- jemals gebaut werden wird. Bis dahin sollen nach Ihrer Planung der Kfz-Verkehr am Hansaring und die damit verbundene Lärm- und Schadstoffbelastung am Hansaring weiter zunehmen. Das lehne ich ab. Es braucht stattdessen eine Planung, die aktiv zu einer Verringerung der Belastungen am Hansaring beiträgt. Anschließend stellen Sie auf S. 38 des Begründungsentwurfs dann folgende These auf: „Im Ergebnis besteht auf dem Hansaring bereits heute eine hohe Verkehrsbelastung, woraus sich mit Realisierung der Vorhabennutzung Verdrängungseffekte einstellen werden. Die prognostizierten Neuverkehre (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) sind somit nicht als Zusatzbelastung auf dem Hansaring direkt wiederzufinden." Nach dieser Annahme soll es also wegen der bereits bestehenden erheblichen verkehrlichen Belastung am Hansaring auf die von dem geplanten Hafenmarkt ausgelösten Neuverkehre nicht mehr ankommen. Sie behaupten, dass durch die Neuverkehre vermeintlich andere Pkw verdrängt, so dass die Verkehrsbelastung in der Summe gleichbliebe. Das halte ich für unplausibel und falsch, denn Verkehr kann nicht beliebig ausweichen. Menschen fahren mit einem bestimmten Ziel und benutzen dafür die Routen, die geeignet sind und die sie kennen, bzw. die ihnen das Navigationsgerät angibt. Der Hafenmarkt liegt in der Scheitelkurve des Hansarings, gerade auf diesem Streckenabschnitt ist ein Ausweichen nicht möglich und genau hier entstehen die Lärm- und Schadstoffimmissionen, bildet sich der Rückstau etc.. Dies gilt besonders an einer Straße wie dem Hansaring, der eine zentrale Netzfunktion hat. Würde man Ihrer These der „Verkehrsverdrängung" folgen, wären also an den besonders überlasteten Straßenabschnitten immer mehr und mehr verkehrserzeugende Vorhaben zulässig, weil es dann vermeintlich nicht mehr darauf ankommt. Das Gegenteil ist jedoch richtig: Die Verkehrs- und Lärmbelastung müssen reduziert werden, um die gesundheitsgefährdende und hoch problematische	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Situation am Hansaring zu verbessern und zu entschärfen. Oben wurde bereits gezeigt, dass dem Plangebiet für die notwendige Neuausrichtung im Südosten Münsters entscheidende Bedeutung zukommt und eine verträgliche Nutzungsweise durchaus möglich ist. Auf S. 40 des Begründungsentwurfs lässt sich auch ablesen, dass die Knotenpunkte rund um das Vorhaben vielfach an den Belastungsgrenzen (Hansaring/Schillerstraße – ausreichend und Hansaring/Wolbecker Str. – mangelhaft) liegen, bzw. diese klar überschritten haben und überlastet sind (Hansaring/ Albersloher Weg – ungenügend). Im Originalschreiben wurde hier Tabelle 2 der Begründung eingefügt! Übersicht der ermittelten Verkehrsqualitätsstufen nach HBS 2015 (vgl. (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020 S. 46) und Anlage 10 bis 32 der Untersuchung). Trotz dieser offensichtlichen Kapazitätsprobleme und den erheblichen verkehrsbedingten Lärmfolgen behaupten Sie auf S. 41/42 der Begründung: „Verkehrliche Belange stehen dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 nicht entgegen." Ihre Bewertung halte ich für falsch. Eine Bestätigung des Vorhabens allein unter Verweis auf die Aussage, dass sich die Verkehrsqualität nach Vorhabenrealisierung nicht verschlechtern würde, zeigt, dass dieser Planung ein grundsätzlicher falscher Maßstab und Anspruch zugrunde liegt und sie daher dem gesetzlichen Auftrag, städtebauliche Konflikte möglichst vorausschauend zu lösen nicht gerecht werden kann. 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 Hafenwegs 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 Hafenweg 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 Hafenweg zur Schillerstraße befahren werden kann.	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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 Hafenmarktes, 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 Schulnähe abfahrenden LKW stellen damit täglich und dauerhaft eine unnötige Gefährdung der Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg dar. Ich lehne das Vorhaben „Hafenmarkt" 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 Ansiedelung eines großflächigen Einzelhandelszentrums gefährdet die umliegenden Geschäfte und verfestigt bzw. steigert die massive Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastung auf dem Hansaring. Die Erschließung der geplanten Märkte funktioniert ebenfalls nicht und würde dazu führen, dass täglich und dauerhaft viele LKW durch die als Fahrradstraße gewidmete Schillerstraße fahren müssten. Die hier zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemachten Aussagen gelten für die 97. Änderung des Flächennutzungsplans gleichermaßen. Denn letztere soll nur deshalb erfolgen, um zu verhindern, dass der neue Bebauungsplan gegen den Flächennutzungsplan verstößt."	
3.5. Öffentlichkeit 17758, 17759, 17760 Musterstellungnahme M4	
„[…] <u>Verkehr/Lärm</u> Auf der Fahrradstraße zwischen Hansaschule und Schillerbrücke kommt es schon jetzt zu prekären Situationen. Der Autoverkehr ist viel zu hoch. Es ist doch eine Fahrradstraße. Radfahrende werden bedrängt,	s. Kap. II a.3, a.7, a.8, b.7, b.8, b.10, b.11, c.1, c.3, d.1,

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
genötigt und oft trotz Gegenverkehr überholt. Außerdem wird oft schneller als die erlaubten 30 km/h gefahren. Durch das Bauvorhaben wird diese Situation noch manifestiert. Auch im Brückenbereich entstehen immer wieder gefährliche Situationen, die durch das Bauvorhaben noch verschärft werden. Fahrradstraßen sollen doch hauptsächlich für den Radverkehr gedacht sein. Auf der Schillerstraße ist nicht noch mehr Platz für den Durchgangsverkehr, ausgelöst durch ein Einkaufscenter, da der Kraftverkehrsanteil schon jetzt viel zu hoch ist. Die Lärmbelastung am Hansaring und an der Schillerstraße ist jetzt schon unerträglich hoch. Durch ein Einkaufscenter wird sich der Kraftfahrzeugverkehr noch erhöhen, was überhaupt nicht mehr tragbar ist. Gärten und Balkone können schon jetzt nur zu verkehrsärmeren Zeiten genutzt werden. Auch hat jeder das Recht, seine Fenster zu öffnen, um zu lüften. Das ist bei dem Verkehrslärm schon jetzt unerträglich. Unterhaltungen oder Fernsehen ist dann in der Wohnung zu gut wie unmöglich. Lärm macht krank. Deshalb darf das wirtschaftliche Wohl zweier Kaufleute nicht über die Gesundheit vieler Menschen gestellt werden. *<u>Luftschadstoffe</u> Mehr Kraftfahrzeugverkehr bedeutet noch mehr Luftschadstoffe. Wenn die Grenzwerte nicht an mehr als 35 Tagen überschritten werden, so sind doch die Luftschadstoffe auch unterhalb von absoluten Grenzwerten gesundheitsschädlich. Die Stadt muss ihre Bürger: innen vor jeglichen Gesundheitsgefahren schützen. Ein schlüssiges, rechtssicheres und für die Bürger:innen erträgliches Verkehrskonzept aber fehlt weiterhin.* *<u>Sättigung des Einzelhandels</u> Mit dem REWE am Hansaring, dem REWE an der Wolbecker Straße, dem Penny am Hansaring und dem dm an der Wolbecker Straße sind wir hier bestens versorgt. Deshalb brauchen wir nicht noch ein riesiges Einkaufszentrum. Durch die Konkurrenz wären die schon lange ansässigen Geschäfte gefährdet.* *<u>Klima</u> Flächen werden durch das Einkaufszentrum versiegelt. Aufgrund des ausgerufenen Klimanotstandes wäre es richtig, die Flächenwürden entsiegelt und begrünt. Eine noch mehr verdichtete Bauweise ist nicht hinnehmbar.* *<u>Grünflächen</u> HansaHafen ist jetzt schon das am dichtesten besiedelten Gebiet in Münster. Eine Flächenentsiegelung ist dringend nötig. Es wurden schon jetzt so viele Bäume für den Ausbau des Kanales und den Ausbau der Umgehungsstraße abgeholzt. Und es werden noch weitere in den Bereichen folgen. Um diesen großen Verlust auszugleichen, sollten auf den Flächen des Bauvorhabens dringend benötigte Grünflächen entstehen. Die Stadt Münster hat im Mai 2019 den Klimanotstand verkündet. Es müssen den Worten nun auch Taten folgen. Projekte, die zusätzlichen Individualverkehr nach sich ziehen, ein veraltetes Konsumkonzept von Großmarkt unterstützen und*	e.1, e.2, e.5, e.12, f.1, g.1, g.3, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
zu einer Erhöhung der C02 Emissionen führen, gehören nicht mehr in unsere Zeit! *<u>Bürgerbeteiligung</u> Die Entwicklung der Städte muss im Dialog mit den Bürger:innen stattfinden. Die Einwände der Bewohner: innen der Stadtviertel HansaHafen und Herz-Jesu wurden bisher komplett missachtet. Bei Umfragen landeten die Themen „Bau des Hafencenters" und „Verkehrssituation" ohne Vorgabe durch den Fragebogen auf den Plätzen eins und zwei. Das Viertel benötigt dringend: Grünflächen, Aufenthaltsflächen für Familien, bezahlbaren Wohnraum. Hierbei sollte auch gleich das sogenannte jetzt freie Neuhafengelände mit einbezogen werden. Hier werden keine fünfzehnstöckigen Hochhäuser und keine Miniwohnungen benötigt. Die stark verdichtete Bauweise ist strikt abzulehnen. Münster und unser Viertel sollen grün bleiben und grün werden. Aus diesen vorgenannten Gründen lehne ich das Bauvorhaben ab. […]"*	
3.6. Öffentlichkeit 17801, 17806 Musterstellungnahme M5	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den obengenannten Planvorhaben ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. *Punkt 1: Flächenversiegelung statt Grünflächen und Frischluftschneisen: Die Stadt Münster hat den Klimanotstand ausgerufen. Der Klimawandel ist jetzt schon nicht mehr aufzuhalten, die Durchschnittstemperatur gerade in den Städten mit hochversiegelten Flächen wird sich weiter erhöhen. Vor diesem Hintergrund wäre es logisch, Frischluftschneisen und Stadtgrün zu schaffen, damit die Stadt bewohnbar bleibt. Das Bauvorhaben steht für das genaue Gegenteil: Es führt zu einer weiteren Verdichtung, zu mehr Verkehr und zu höheren Temperaturen in diesem Stadtviertel und ist deshalb abzulehnen. Die Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen leiden unter einem Mangel an Grünflächen, existierende Grünflächen werden sogar z.B. durch den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals noch verkleinert oder fallen weg. Da wäre es das komplett falsche Vorgehen, weitere Flächen zu versiegeln bzw. die Versiegelung aufrecht zu erhalten. Ein in dem Bauvorhaben inzwischen enthaltener Pocketpark, der nur aus einigen Bäumen besteht, erscheint bei dem eigentlichen Bedarf an Grünflächen winzig und ist damit zu vernachlässigen. Stattdessen sollten auf den Flächen des Bauvorhabens dringend benötigte größere Grünflächen entstehen. Das Bauvorhaben, das sicher nicht zu einer Entsiegelung der Flächen führt, konterkariert alle Bemühungen des Klimaschut-*	s. Kap. II d.1, d.2, e.5, e.7, f.1, f.2, g.1, g.3, g.4, h.1, h.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
zes. *Punkt 2: ÖPNV Die Ringlinie der Stadtwerke Münster fährt aktuell wegen der jetzt schon zu hohen Verkehrsbelastung nicht über den Hansaring. Offenkundig ist bereits die jetzige Verkehrssituation unhaltbar. Mit dem Bauvorhaben wird sich diese Situation weiter verschlechtern, zumindest wird eine Lösung und Verbesserung erschwert. Das Bauvorhaben ist deshalb abzulehnen. Um Münster im Sinne des Klimaschutzes umzubauen, muss der ÖPNV Vorrang vor einzelnen Pkws haben. Dazu ist eine Erhöhung der Geschwindigkeit des ÖPNV notwendig und dies ist vor allem durch eine Trennung vom motorisierten Individualverkehr zu erreichen. Im geplanten Kreuzungsbereich vor dem Bauvorhaben ist aber keine Busspur vorgesehen. Statt einer Busbucht (siehe Seite 43, Verkehrstechnische Untersuchung), die den Busverkehr benachteiligt, ist ein Buskap vorzusehen. Die derzeitige Planung ist für eine Verbesserung des ÖPNV nicht zielführend und dringend abzuändern.* *Punkt 3: Fahrradstraße Schillerstraße Die Schillerstaße kann schon jetzt den existierenden motorisierten Individualverkehr gerade im Brückenbereich nicht aufnehmen. Das Bauvorhaben wird nicht dazu führen, dass es dort zu einer Entlastung kommt, sondern schreibt den existierenden Zustand weiter fort, bzw. führt sogar zu einer Erhöhung des motorisierten Verkehrs. Fahrradstraßen sind, wie der Name schon sagt, für Fahrradfahrer*innen gedacht. Ein Anteil an motorisiertem Individualverkehr durch die Anwohnerschaft kann dabei toleriert werden, aber sicher kein Durchgangsverkehr, ausgelöst durch ein Einkaufscenter. Die daraus folgende erhöhte Gefährdung der Radfahrerinnen und Radfahrer in der Schillerstraße ist strikt abzulehnen.* *Punkt 4: Lärmbelastung Es entsteht, das wird durch die schalltechnischen Untersuchungen auch belegt, durch das Projekt 11Hafenmarkt" an vielen Stellen mehr Lärm. Die Lärmbelastung überschreitet aber auch jetzt schon die zumutbaren und durch EU-Umweltrecht festgelegten Grenzen. Die Stadt Münster argumentiert hier, dass das ausnahmsweise als zumutbar angenommen wird (Vorlage 1062/2020 Seite 7). Dies widerspricht der Aufgabe der Stadt Münster, ihre Bürgerinnen und Bürger vor Lärm zu schützen und ist nicht hinnehmbar. Die Anbringung passiven Schallschutzes ist zwar für die Innenräume von Wohnungen möglich, aber nicht für Balkone, Terrassen und Gärten, ihre Nutzbarkeit wird eingeschränkt bzw. unmöglich. Ferner kann es nicht sein, dass die Anwohnerinnen und Anwohner ihre Fenster nicht mehr öffnen können. Der Hansaring ist als besonders vom Lärm betroffener Bereich im Lärmaktionsplan für Maßnahmen vorgesehen (Vorlage 0077 /2021). Das Bauvorhaben erhöht aber nachweisbar den Lärm in diesem Gebiet. An einer Stelle wird also investiert, damit es leiser wird, an anderer Stelle wird dieses	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Ziel ignoriert. Das Bauvorhaben ist auch wegen dieses Widerspruchs abzulehnen. *Punkt 5: Luftschadstoffe Mehr Verkehr bedeutet auch mehr Luftschadstoffe. Laut Gutachten sollen zwar die Schadstoffgrenzwerte an nicht mehr als an 35 Tagen überstiegen werden; diese Angaben sind aber höchst zweifelhaft, da der Verkehr anders als im Verkehrsgutachten behauptet durch den „Hafenmarkt" erheblich zunehmen wird. Selbst wenn der Verkehr am Hansaring nicht ansteigt, so werden durch den verdrängten, aber trotzdem zusätzlichen Verkehr an anderer Stelle die Schadstoffemissionen steigen. Zudem handelt es sich hier nur um Grenzwerte. Schadstoffe sind jedoch auch unterhalb dieser willkürlich gezogenen Grenze gesundheitsgefährdend. Durch das Bauvorhaben wird die Schadstoffbelastung wissentlich erhöht; das ist so nicht hinzunehmen. Die Stadt muss die Münsteranerinnen und Münsteraner vor jeglichen vermeidbaren Gesundheitsgefahren schützen und ist zudem mehr denn je dem Klimaschutz verpflichtet. Alle Bauvorhaben sind auf diesem Hintergrund neu zu bewerten und dürfen nicht im Widerspruch zu diesen Zielen stehen. Deshalb ist das Bauvorhaben „Hafenmarkt" aus den ausgeführten Gründen abzulehnen.*	
3.7. Öffentlichkeit 17955, 17956 Musterstellungnahme M6	
„[…] 1. Wenn die Stadt Münster den Klimaschutz ernst nimmt – und das Urteil des Bundesverfassungsgerichts lässt nichts anderes zu – dann gilt es, dies konsequent in die Tat umzusetzen. Der geplante sogenannte „Hafenmarkt“ beruht jedoch auf veralteten Konzepten, die diesen Zielen massiv zuwiderlaufen. Bezeichnend dafür ist die geplante große Tiefgarage (350 Stellplätze), sowie die zusätzliche oberirdische Stellplatzanlage (103 Plätze). Damit wird geradezu zum „Shopping“ mittels Autos eingeladen, was das damit einhergehende massive Verkehrsproblem am Hansaring dauerhaft verschärfen dürfte. Dabei ist das Verkehrsaufkommen auf dem Hansaring und der Wolbecker Straße […] bereits jetzt unerträglich. Nicht nur wird mit dem Bau des Hafenmarktes ein erhöhter Schadstoff- und CO2-Ausstoß in Kauf genommen. Auch die Lärmbelastung liegt bereits jetzt mit >70dB(A) tags und >60 dB(A) nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich. Dabei legt das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom Februar 2018 nahe, ein anderes Verkehrskonzept für dieses Viertel zu erarbeiten. In diesem Urteil wurde nämlich betont, dass „Verkehrslärm, der den Wert von 70 Dezibel tagsüber deutlich überschreitet, [...] grundsätzlich nicht mehr zuzumuten“ sei. Ein solches schlüssiges, rechtssicheres und für die Bürgerinnen und Bürger erträgliches Ver-	s. Kap. II a.3, a.7, a.8, b.2, b.4, b.5, b.7, b.8, c.1, c.3, d.1, d.2, e.1, e.7, e.10, e.12, f.1, g.1, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
kehrskonzept ist aber weiterhin nicht in Sicht. Im Gegenteil, die Stadtverwaltung schließt offenbar bewusst Gesundheitsgefahren für Anwohnerinnen und Anwohner nicht aus. *2. Des Weiteren hat die Corona-Krise und die in Münster extrem hohen Mieten das Überleben gerade kleinerer Läden massiv erschwert. Wenn auch diese Geschäfte – die in ihrer Individualität ein Viertel erst interessant machen – durch die Konkurrenz mit dem geplanten „Hafenmarkt" in Konkurs gehen, wird Münster die Bezeichnung „lebenswerteste Stadt" nicht mehr lange verdienen. Unklar bleibt auch, wozu dieser „Hafenmarkt" überhaupt gebaut werden soll. Gibt es doch in unmittelbarer Nähe zu dem geplanten Vorhaben seit vielen Jahren bereits zwei ausreichend große Lebensmittelmärkte, der Rewe-Markt ist etwa in 150 m Luftlinie, der Penny-Markt keine 50 m entfernt; ein weiterer Rewe-Markt ist an der Wolbecker Straße zu finden. Das geplante Einkaufscenter ist mit 4900 qm größer als die Einzelhandelsnutzung am Schifffahrter Damm, sie entspricht den Verkaufsflächen, die an der Wolbecker Straße bereits jetzt vorhanden sind. Der „Hafenmarkt" führt zu einer Verschärfung des Verdrängungswettbewerbes. Es ist zu befürchten, dass die durch die Pandemie angestiegenen Leerstände in Münster auf der Wolbecker Straße zunehmen werden. Die Existenz von Geschäften, die das Quartier lebenswert machen, ist in Gefahr. Auch das Gutachten prognostiziert Verluste für den Einzelhandel an der Wolbecker Straße durch eine mögliche Umverteilung zugunsten des geplanten E-Centers. Somit reduziert dieses Vorhaben die Angebotsvielfalt. Die Mehrzahl der Bürgerinnen und Bürger in den anliegenden Vierteln ist gegen das Einkaufszentrum und daran hat sich meines Wissens nach nichts geändert. Dies war eines der Ergebnisse einer breit angelegten Bürgerbefragung der Stadt Münster mit Fragebögen an 9000 Haushalte Anfang 2019, die im weiteren Verlauf der Planung nicht berücksichtigt wurde – kein Beispiel für Mitsprachemöglichkeit für Betroffene, kein Ruhmesblatt für die Stadt! Im Hansa-Hafen und Herz Jesu-Viertel fehlen dringend benötigte Wohnungen und Grünflächen, die in dem Bauvorhaben im Vergleich zur Einkaufsfläche nur geringfügig vorkommen. Gerade in und nach der Pandemie, durch die viele Menschen in ihrer Existenzgrundlage bedroht sind, benötigt Münster bezahlbaren Wohnraum. Keine der geplanten 34 Wohnungen ist öffentlich gefördert, keine ist also preisgebunden. Münster darf seine alteingesessenen Bewohnerinnen und Bewohner nicht verdrängen. Münster darf keine Stadt nur noch für die Wohlhabenden werden! Mit der Verbreiterung des Kanals wird das ohnehin einzige Naherholungsgebiet im Umkreis zusätzlich verkleinert; gleichzeitig sollen nun weitere Flächen zwischen Schillerstraße und Hansaring versiegelt werden, was im Sommer zu einer weiteren Aufheizung führen wird. Als Bürgerin dieser Stadt fordere ich Sie daher auf, aufgrund der genannten Gegenargumente Ihre Pläne einer gründlichen Revision zu unterziehen. Die Pandemie hat gezeigt, dass es Notwendigkeiten gibt,*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
denen Rechnung getragen werden muss. Statt eines Großprojektes mit den genannten negativen Auswirkungen für Klima und Lebensqualität sollte in preiswerten Wohnraum, bezahlbare Geschäftslokale, ausreichende Grünflächen und in die angestrebte Mobilität per Fahrrad und ÖPNV investiert werden. Die Stadt Münster hat im Mai 2019 den Klimanotstand verkündet und schreibt sich auf die Fahnen, als erste Stadt Deutschlands klimaneutral werden zu wollen. Nun müssen den Worten aber auch Taten folgen. Projekte, die zusätzlichen Individualverkehr nach sich ziehen, die ein veraltetes Konsumkonzept von Großmarkt unterstützen und zu einer Erhöhung der CO2- Emissionen führen, gehören nicht mehr in unsere Zeit!“	
3.8. Öffentlichkeit 17876, 17987 Musterstellungnahme M7	
„[…] Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz. Das Urteil verpflichtet den Bundestag, ein neues Gesetz zum Klimaschutz zu beschließen. Das hat Folgerungen für die Bundes- und Landespolitik und natürlich auch die Kommunalpolitik. Und das gilt damit auch für Entscheidungen des Rates der Stadt Münster und hier den vorliegenden Bebauungsplan. Dieser widerspricht in fast allen Punkten dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts und muss daher gänzlich neu formuliert werden, damit die Klimaziele auch in Münster eingehalten werden können. Und wenn diese Klimaziele nicht eingehalten werden, bin ich persönlich davon betroffen. […] Pressemitteilung des Gerichts: Verfassungsbeschwerden gegen das Klimaschutzgesetz teilweise erfolgreich / Pressemitteilung Nr. 31/2021 vom 29. April 2021 Beschluss vom 24. März 2021 1 BvR 2656/18, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20, 1 BvR 288/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20 Mit heute veröffentlichtem Beschluss hat der Erste Senat des Bundesverfassungsgerichts entschieden, dass die Regelungen des Klimaschutzgesetzes vom 12. Dezember 2019 (Klimaschutzgesetz) über die nationalen Klimaschutzziele und die bis zum Jahr 2030 zulässigen Jahresemissionsmengen insofern mit Grundrechten unvereinbar sind, als hinreichende Maßgaben für die weitere Emissionsreduktion ab dem Jahr 2031 fehlen. Im Übrigen wurden die Verfassungsbeschwerden zurückgewiesen. Das Klimaschutzgesetz verpflichtet dazu, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber 1990 zu mindern und legt durch sektorenbezogene Jahresemissionsmengen die bis dahin geltenden Reduktionspfade fest (§ 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2). Zwar kann nicht festgestellt werden, dass der Gesetzgeber mit diesen Bestimmungen gegen seine grundrechtlichen Schutzpflichten, die Beschwerdeführenden vor den Gefahren des	s. Kap. II a.3, c.3

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Klimawandels zu schützen, oder gegen das Klimaschutzgebot des Art. 20a GG verstoßen hat. Die zum Teil noch sehr jungen Beschwerdeführenden sind durch die angegriffenen Bestimmungen aber in ihren Freiheitsrechten verletzt. Die Vorschriften verschieben hohe Emissionsminderungslasten unumkehrbar auf Zeiträume nach 2030. Dass Treibhausgasemissionen gemindert werden müssen, folgt auch aus dem Grundgesetz. Das verfassungsrechtliche Klimaschutzziel des Art. 20a GG ist dahingehend konkretisiert, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur dem sogenannten „Paris-Ziel" entsprechend auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Um das zu erreichen, müssen die nach 2030 noch erforderlichen Minderungen dann immer dringender und kurzfristiger erbracht werden. Von diesen künftigen Emissionsminderungspflichten ist praktisch jegliche Freiheit potenziell betroffen, weil noch nahezu alle Bereiche menschlichen Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden und damit nach 2030 von drastischen Einschränkungen bedroht sind. Der Gesetzgeber hätte daher zur Wahrung grundrechtlich gesicherter Freiheit Vorkehrungen treffen müssen, um diese hohen Lasten abzumildern. Zu dem danach gebotenen rechtzeitigen Übergang zu Klimaneutralität reichen die gesetzlichen Maßgaben für die Fortschreibung des Reduktionspfads der Treibhausgasemissionen ab dem Jahr 2031 nicht aus. Der Gesetzgeber ist verpflichtet, die Fortschreibung der Minderungsziele der Treibhausgasemissionen für Zeiträume nach 2030 bis zum 31. Dezember 2022 näher zu regeln. Sachverhalt: Das Klimaschutzgesetz reagiert auf die vom Gesetzgeber gesehene Notwendigkeit verstärkter Klimaschutzanstrengungen und soll vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels schützen (§ 1 Satz 1 KSG). Grundlagen sind nach § 1 Satz 3 KSG zum einen die Verpflichtung nach dem am 4. November 2016 in Kraft getretenen Übereinkommen von Paris, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, sowie zum anderen das Bekenntnis der Bundesrepublik Deutschland, Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen. Nach § 3 Abs. 1 KSG werden die Treibhausgasemissionen bis zum Zieljahr 2030 im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise um mindestens 55 % gemindert. In § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 sind die der Minderungsquote für das Zieljahr 2030 entsprechenden zulässigen Jahresemissionsmengen in verschiedenen Sektoren geregelt. Eine Regelung über 2030 hinaus enthält das Gesetz nicht. Vielmehr legt nach § 4 Abs. 6 KSG die Bundesregierung im Jahr 2025 für weitere Zeiträume nach dem Jahr 2030 jährlich absinkende Emissionsmengen durch Rechtsverordnung fest. Mit ihren Verfassungsbeschwerden machen die Beschwerdeführenden vor allem geltend, der Staat habe mit § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 keine ausreichenden Regelungen zur alsbaldigen Reduktion von Treibhausga-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
sen, vor allem von Kohlendioxid (CO2), unternommen, die aber erforderlich seien, um die Erwärmung der Erde bei 1,5 °C oder wenigstens bei deutlich unter 2 °C anzuhalten. Dies sei notwendig, weil bei einem Temperaturanstieg um mehr als 1,5 °C Millionen von Menschenleben sowie das Überschreiten von Kipppunkten mit unabsehbaren Folgen für das Klimasystem auf dem Spiel stünden. Mit der im Klimaschutzgesetz geregelten Reduktion von CO2-Emissionen könne das der Temperaturschwelle von 1,5 °C entsprechende „CO2-Restbudget" nicht eingehalten werden. Die zum Teil in Bangladesch und Nepal lebenden Beschwerdeführenden stützen ihre Verfassungsbeschwerden vor allem auf grundrechtliche Schutzpflichten aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und aus Art. 14 Abs. 1 GG, auf ein Grundrecht auf menschenwürdige Zukunft und ein Grundrecht auf das ökologische Existenzminimum, welche sie aus Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 20a GG und aus Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 Satz 1 GG ableiten. Hinsichtlich der von den Beschwerdeführenden als „Vollbremsung" bezeichneten künftigen Belastung durch Emissionsminderungspflichten für Zeiträume nach 2030 berufen sich die Beschwerdeführenden allgemein auf die Freiheitsrechte. Wesentliche Erwägungen des Senats: Die Verfassungsbeschwerden haben teilweise Erfolg. *I. Soweit die Beschwerdeführenden natürliche Personen sind, sind ihre Verfassungsbeschwerden zulässig. Die beiden Umweltverbände sind hingegen nicht beschwerdebefugt. Sie machen aufgrund von Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG und Art. 20a GG im Lichte des Art. 47 GRCh als „Anwälte der Natur" geltend, der Gesetzgeber habe keine geeigneten Maßnahmen zur Begrenzung des Klimawandels ergriffen und hierdurch verbindliche unionsrechtliche Vorgaben zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen missachtet. Eine solche Beschwerdebefugnis sehen das Grundgesetz und das Verfassungsprozessrecht nicht vor.* *II. Dass Schutzpflichten aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 14 Abs. 1 GG wegen der Gefahren des Klimawandels verletzt sind, kann nicht festgestellt werden. Der Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schließt den Schutz vor Beeinträchtigungen durch Umweltbelastungen ein, gleich von wem und durch welche Umstände sie drohen. Die aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG folgende Schutzpflicht des Staates umfasst auch die Verpflichtung, Leben und Gesundheit vor den Gefahren des Klimawandels, etwa vor klimabedingten Extremwetterereignissen wie Hitzewellen, Wald- und Flächenbränden, Wirbelstürmen, Starkregen, Überschwemmungen, Lawinenabgängen oder Erdrutschen, zu schützen. Sie kann eine objektivrechtliche Schutzverpflichtung auch in Bezug auf künftige Generationen begründen. Da infolge des Klimawandels Eigentum, zum Beispiel landwirtschaft-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
lich genutzte Flächen und Immobilien, etwa aufgrund steigenden Meeresspiegels oder wegen Dürren Schaden nehmen können, schließt auch das Grundrecht auf Eigentum aus Art. 14 Abs. 1 GG eine Schutzpflicht des Staates hinsichtlich der Eigentumsgefahren des Klimawandels ein. Eine Verletzung dieser Schutzpflichten lässt sich angesichts des dem Gesetzgeber bei der Erfüllung zukommenden Spielraums nicht feststellen. Zum grundrechtlich gebotenen Schutz vor den Gefahren des Klimawandels offensichtlich ungeeignet wäre ein Schutzkonzept, das nicht das Ziel der Klimaneutralität verfolgte; die Erderwärmung könnte dann nicht aufgehalten werden, weil jede Erhöhung der CO2-Konzentration in der Atmosphäre zur Erderwärmung beiträgt und einmal in die Atmosphäre gelangtes CO2 dort weitestgehend verbleibt und absehbar kaum wieder entfernt werden kann. Völlig unzulänglich wäre zudem, dem Klimawandel freien Lauf zu lassen und den grundrechtlichen Schutzauftrag allein durch sogenannte Anpassungsmaßnahmen umzusetzen. Beides ist hier nicht der Fall. Im Ergebnis kann auch nicht festgestellt werden, dass der Gesetzgeber seinen Entscheidungsspielraum überschritten hat, indem er das „Paris-Ziel“ zugrunde gelegt hat, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C zu begrenzen ist. Hierbei ist auch von Bedeutung, dass zum Schutz der Grundrechte vor den Gefahren des Klimawandels ein ergänzender Schutz durch Anpassungsmaßnahmen prinzipiell möglich ist. Es kann offen bleiben, ob grundrechtliche Schutzpflichten den deutschen Staat auch gegenüber den in Bangladesch und Nepal lebenden Beschwerdeführenden verpflichten, gegen diese drohenden und bereits eingetretenen Beeinträchtigungen durch den globalen Klimawandel vorzugehen. Denn die Verletzung einer grundrechtlichen Schutzpflicht könnte im Ergebnis auch insoweit nicht festgestellt werden. III. Grundrechte sind aber dadurch verletzt, dass die nach § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 bis zum Jahr 2030 zugelassenen Emissionsmengen die nach 2030 noch verbleibenden Emissionsmöglichkeiten erheblich reduzieren und dadurch praktisch jegliche grundrechtlich geschützte Freiheit gefährdet ist. Als intertemporale Freiheitssicherung schützen die Grundrechte die Beschwerdeführenden hier vor einer umfassenden Freiheitsgefährdung durch einseitige Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgasminderungslast in die Zukunft. Der Gesetzgeber hätte Vorkehrungen zur Gewährleistung eines freiheitsschonenden Übergangs in die Klimaneutralität treffen müssen, an denen es bislang fehlt. *1. Die angegriffenen Regelungen entfalten eingriffsähnliche Vorwirkung auf die durch das Grundgesetz umfassend geschützte Freiheit. Die Möglichkeiten, von dieser Freiheit in einer Weise Gebrauch zu machen, die direkt oder indirekt mit CO2-Emissionen verbunden ist, stoßen an verfassungsrechtliche Grenzen, weil CO2-Emissionen nach derzeitigem Stand weitestgehend irreversibel zur Erwärmung der Erde beitragen, der Gesetzgeber einen ad Infinitum*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
fortschreitenden Klimawandel aber von Verfassungswegen nicht tatenlos hinnehmen darf. Vorschriften, die jetzt CO2-Emissionen zulassen, begründen eine unumkehrbar angelegte rechtliche Gefährdung künftiger Freiheit, weil sich mit jeder CO2- Emissionsmenge, die heute zugelassen wird, die in Einklang mit Art. 20a GG verbleibenden Emissionsmöglichkeiten verringern; entsprechend wird CO2-relevanter Freiheitsgebrauch immer stärkeren, auch verfassungsrechtlich gebotenen Restriktionen ausgesetzt sein. Zwar müsste CO2-relevanter Freiheitsgebrauch, um den Klimawandel anzuhalten, ohnehin irgendwann im Wesentlichen unterbunden werden, weil sich die Erderwärmung nur stoppen lässt, wenn die anthropogene CO2-Konzentration in der Erdatmosphäre nicht mehr weiter steigt. Ein umfangreicher Verbrauch des CO2-Budgets schon bis 2030 verschärft jedoch das Risiko schwerwiegender Freiheitseinbußen, weil damit die Zeitspanne für technische und soziale Entwicklungen knapper wird, mit deren Hilfe die Umstellung von der heute noch umfassend mit CO2-Emissionen verbundenen Lebensweise auf klimaneutrale Verhaltensweisen freiheitsschonend vollzogen werden könnte. Die Verfassungsmäßigkeit dieser nicht bloß faktischen, sondern rechtlich vermittelten eingriffsähnlichen Vorwirkung aktueller Emissionsmengenregelungen setzt zum einen voraus, dass sie mit dem objektivrechtlichen Klimaschutzgebot des Art. 20a GG vereinbar ist. Grundrechtseingriffe lassen sich verfassungsrechtlich nur rechtfertigen, wenn die zugrundeliegenden Regelungen den elementaren Grundentscheidungen und allgemeinen Verfassungsgrundsätzen des Grundgesetzes entsprechen. Das gilt angesichts der eingriffsähnlichen Vorwirkung auf grundrechtlich geschützte Freiheit auch hier. Zu den zu beachtenden Grundsätzen zählt auch Art. 20a GG. Zum anderen setzt die verfassungsrechtliche Rechtfertigung voraus, dass die Emissionsmengenregelungen nicht zu unverhältnismäßigen Belastungen der künftigen Freiheit der Beschwerdeführenden führen. *2. Derzeit kann nicht festgestellt werden, dass § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 gegen Art. 20a GG verstoßen.* *a) Art. 20a GG verpflichtet den Staat zum Klimaschutz und zielt auf die Herstellung von Klimaneutralität. Der Klimaschutz genießt keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen, sondern ist im Konfliktfall in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen. Wegen der nach heutigem Stand weitestgehenden Unumkehrbarkeit des Klimawandels wären Verhaltensweisen, die zu einer Überschreitung der nach dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzziel maßgeblichen Temperaturschwelle führten, jedoch nur unter engen Voraussetzungen – etwa zum Schutz von Grundrechten – zu rechtfertigen. Dabei nimmt das relative Gewicht*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu. Der Klimaschutzverpflichtung aus Art. 20a GG steht nicht entgegen, dass Klima und Erderwärmung globale Phänomene sind und die Probleme des Klimawandels daher nicht durch die Klimaschutzbeiträge eines Staates allein gelöst werden können. Der Klimaschutzauftrag des Art. 20a GG hat eine besondere internationale Dimension. Art. 20a GG verpflichtet den Staat, eine Lösung des Klimaschutzproblems gerade auch auf überstaatlicher Ebene zu suchen. Der Staat könnte sich seiner Verantwortung nicht durch den Hinweis auf die Treibhausgasemissionen in anderen Staaten entziehen. Aus der spezifischen Angewiesenheit auf die internationale Staatengemeinschaft folgt vielmehr umgekehrt die verfassungsrechtliche Notwendigkeit, eigene Maßnahmen zum Klimaschutz tatsächlich zu ergreifen und für andere Staaten keine Anreize zu setzen, das erforderliche Zusammenwirken zu unterlaufen. Auch der offene Normgehalt von Art. 20a GG und die dort explizit formulierte Verweisung auf die Gesetzgebung schließen eine verfassungsgerichtliche Kontrolle der Einhaltung des Klimaschutzgebots nicht aus; Art. 20a GG ist eine justiziable Rechtsnorm, die den politischen Prozess zugunsten ökologischer Belange auch mit Blick auf die besonders betroffenen künftigen Generationen binden soll. Indem der Gesetzgeber das Paris-Ziel in § 1 Satz 3 KSG zur Grundlage erklärt hat, hat er in Wahrnehmung seines Konkretisierungsauftrags und seiner Konkretisierungsprärogative das Klimaschutzziel des Art. 20a GG zulässig dahingehend konkretisiert, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Dies ist auch der verfassungsgerichtlichen Prüfung zugrunde zu legen. *b) Unter Berücksichtigung des Spielraums des Gesetzgebers ist derzeit nicht festzustellen, dass die Regelungen des § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 das verfassungsrechtliche Klimaschutzgebot aus Art. 20a GG verletzen. Die verfassungsrechtlich maßgebliche Temperaturschwelle von deutlich unter 2 °C und möglichst 1,5 °C kann prinzipiell in ein globales CO2-Restbudget umgerechnet werden, das sich dann auf die Staaten verteilen lässt. Der Intergouvernemental Panel on Climate Change (IPCC) hat für verschiedene Temperaturschwellen und verschiedene Eintrittswahrscheinlichkeiten aufgrund eines qualitätssichernden Verfahrens unter Offenlegung der verbleibenden Unsicherheit konkrete globale CO2-Restbudgets benannt. Auf dieser Grundlage hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen auch für Deutschland ein ab 2020 verbleibendes konkretes nationales Restbudget ermittelt, das mit dem Paris-Ziel vereinbar wäre. Aufgrund der hierin enthaltenen Ungewissheiten und Wertungen kann die ermittelte Budgetgröße zwar derzeit kein zahlengenaues Maß für die verfassungsgerichtliche Kontrolle bieten. Dem Gesetzgeber bleibt Entscheidungsspielraum. Diesen darf er jedoch nicht*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
nach politischem Belieben ausfüllen. Besteht wissenschaftliche Ungewissheit über umweltrelevante Ursachenzusammenhänge, erlegt Art. 20a GG dem Gesetzgeber eine besondere Sorgfaltspflicht auf. Danach müssen bereits belastbare Hinweise auf die Möglichkeit gravierender oder irreversibler Beeinträchtigungen berücksichtigt werden. Derzeit kann ein Verstoß gegen diese Sorgfaltspflicht nicht festgestellt werden. Zwar folgt daraus, dass Schätzungen des IPCC zur Größe des verbleibenden globalen CO2- Restbudgets zu berücksichtigen sind, obwohl darin Ungewissheiten enthalten sind. Durch die in § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 geregelten Emissionsmengen würde das vom Sachverständigenrat für Umweltfragen auf der Grundlage der Schätzungen des IPCC ermittelte Restbudget bis zum Jahr 2030 weitgehend aufgebraucht. Das Maß an Verfehlung bildete jedoch verglichen mit den derzeit in der Berechnung des Restbudgets enthaltenen Unsicherheiten keine hinreichende Grundlage für eine verfassungsgerichtliche Beanstandung. 3. § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 genügen jedoch nicht dem aus dem Gebot der Verhältnismäßigkeit folgenden Erfordernis, die nach Art. 20a GG verfassungsrechtlich notwendigen Reduktionen von CO2-Emissionen bis hin zur Klimaneutralität vorausschauend in grundrechtsschonender Weise über die Zeit zu verteilen. *a) Danach darf nicht einer Generation zugestanden werden, unter vergleichsweise milder Reduktionslast große Teile des CO2-Budgets zu verbrauchen, wenn damit zugleich den nachfolgenden Generationen eine radikale Reduktionslast überlassen und deren Leben umfassenden Freiheitseinbußen ausgesetzt würde. Künftig können selbst gravierende Freiheitseinbußen zum Schutz des Klimas verhältnismäßig und verfassungsrechtlich gerechtfertigt sein; gerade deshalb droht dann die Gefahr, erhebliche Freiheitseinbußen hinnehmen zu müssen. Weil die Weichen für künftige Freiheitsbelastungen bereits durch die aktuelle Regelung zulässiger Emissionsmengen gestellt werden, müssen die Auswirkungen auf künftige Freiheit aber aus heutiger Sicht verhältnismäßig sein. Auch der objektivrechtliche Schutzauftrag des Art. 20a GG schließt die Notwendigkeit ein, mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltsamkeit weiter bewahren könnten. Die nach 2030 verfassungsrechtlich gebotene Treibhausgasminderungslast wird erheblich sein. Ob sie so einschneidend ausfällt, dass damit aus heutiger Sicht unzumutbare Grundrechtsbeeinträchtigungen verbunden wären, lässt sich zwar nicht feststellen. Das Risiko gravierender Belastungen ist jedoch hoch und kann mit den künftig betroffenen Freiheitsgrundrechten nur in Einklang gebracht werden, wenn dies mit Vorkehrungen zur grundrechtsschonenden Bewältigung der nach 2030 drohenden Reduktionslast verbunden ist. Das verlangt auch, den Übergang zu Klimaneutralität rechtzei-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
tig einzuleiten. Konkret erforderlich ist, dass frühzeitig transparente Maßgaben für die weitere Ausgestaltung der Treibhausgasreduktion formuliert werden, die für die notwendigen Entwicklungs- und Umsetzungsprozesse Orientierung bieten und diesen ein hinreichendes Maß an Entwicklungsdruck und Planungssicherheit vermitteln. Verfassungsrechtlich unerlässlich ist dafür zum einen, dass weitere Reduktionsmaßgaben rechtzeitig über das Jahr 2030 hinaus und zugleich hinreichend weit in die Zukunft hinein festgelegt werden. Zum anderen müssen weitere Jahresemissionsmengen und Reduktionsmaßgaben so differenziert festgelegt werden, dass eine hinreichend konkrete Orientierung entsteht. *b) Der Gesetzgeber hat die Fortschreibung des Treibhausgasreduktionspfads in § 4 Abs. 6 Satz 1 KSG verfassungsrechtlich unzureichend geregelt. Zwar kann nicht verlangt werden, dass die absinkenden Emissionsmengen bereits jetzt bis zur Erreichung der für 2050 angestrebten Klimaneutralität konkret bestimmt werden. Jedoch genügt es nicht, die Bundesregierung lediglich dazu zu verpflichten, einmal – im Jahr 2025 – durch Rechtsverordnung eine weitere Festlegung zu treffen. Vielmehr müsste zumindest geregelt werden, in welchen Zeitabständen weitere Festlegungen transparent zu treffen sind. Mit dem in § 4 Abs. 6 KSG geregelten Vorgehen ist zudem nicht gesichert, dass der weitere Reduktionspfad rechtzeitig erkennbar ist. So erscheint bereits zweifelhaft, dass die erste weitere Festlegung von Jahresemissionsmengen in Zeiträumen nach 2030 im Jahr 2025 rechtzeitig käme. Auch über diese erste Festlegung hinaus ist die Rechtzeitigkeit nicht gesichert, weil § 4 Abs. 6 Satz 1 KSG nicht gewährleistet, dass die Festlegungen weit genug in die Zukunft reichen. Der Gesetzgeber müsste dem Verordnungsgeber, sofern er an dessen Einbindung festhält, weiterreichende Festlegungen aufgeben; insbesondere müsste er ihn schon vor 2025 zur ersten weiteren Festlegung verpflichten oder ihm wenigstens deutlich früher durch gesetzliche Regelung vorgeben, wie weit in die Zukunft die Festlegungen im Jahr 2025 reichen müssen. Wenn der Gesetzgeber die Fortschreibung des Reduktionspfads vollständig übernimmt, muss er selbst alles Erforderliche entsprechend rechtzeitig weit genug in die Zukunft hinein regeln.* *c) § 4 Abs. 6 KSG genügt bislang auch nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen aus Art. 80 Abs. 1 GG und dem Grundsatz des Gesetzesvorbehalts. Der Gesetzgeber muss jedenfalls die Größe der festzulegenden Jahresemissionsmengen für Zeiträume nach 2030 selbst bestimmen oder nähere Maßgaben zu deren konkreten Bestimmung durch den Verordnungsgeber treffen. […]“*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.9. Öffentlichkeit 17776, 18032 Musterstellungnahme M8	
„[…] Bebauungsplan, maßgeschneidert für ein gigantisches Einzelhandelsprojekt, welches irreführend nun den „Neu-Namen" Hafenmarkt führen soll, […]. *1. An den vom OVG festgestellten Mängeln des Verkehrskonzepts wurde nichts verändert. Weder dass die Bauherren es für nötig eingesehen haben, die Ausfahrt des Zulieferverkehrs unmittelbar auf den Hansa-Ring zu planen, was ohne große Änderungen, durchaus möglich gewesen wäre, noch das die Stadtbauverwaltung eine Erweiterung der Zufahrtswege, z.B. eine flache, eventuell auch bewegliche Brücke über das östliche Hafenbecken in ein solches aufgenommen hätte, um einen neuen Beipass zum Albersloher Weg bzw. zur Umgehungsstraße zu schaffen. Wie relativ einfach so etwas zu machen wäre, zeigen die Grachtenbrücken unserer niederländischen Nachbarn, deren Verkehrsinnovationen auch in anderen Zusammenhängen, hier zu lande, unverständlicher Weise kaum Beachtung finden.* *2. Die unveränderten Grundflächen zeigen wie unredlich hier die Öffentlichkeit ins Dunkel geführt werden soll. Insbesondere die behauptete Verkleinerung der Verkaufsfläche, welche nun mit einer riesigen Lagerfläche hinterlegt ist, leider für Viele, in Bauplanungsfragen unerfahrene Bürger*innen unkenntlich, vollkommen unglaubwürdig. Vielmehr ist offensichtlich, dass hier, es kann wohl von betrügerischer Absicht gesprochen werden, für eine Erweiterung der Verkaufsflächen in einigen Jahren, auf die ursprünglich geplanten Ausmaße, bereits Vorbereitung getroffen wird. Insbesondere, da solche Erweiterungsanträge dann wohl keiner „Offenlegung" mehr bedürfen werden.* *3. Die nun geplanten Erweiterungen von Pflanz- und Baumbeständen, Dachbegrünungen sind natürlich zu begrüßen, bleiben jedoch für die noch zu erwartenden Bebauungen, und klimatischen Veränderungen, welche unsere Stadt und insbesondere das Hansa-Hafen-Viertel zu gewärtigen haben, vollkommen unzureichend.* *4. Die Anzahl und Art der Wohnbebauung wird den Erfordernissen, insbesondere an öffentlich gefördertem Wohnraum und für die hier ansässigen Bewohner, insbesondere junge Familien, welche bezahlbarer Mieten bedürfen, nicht gerecht.* *5. Eine Planung für den notwendigen Ausbau des ÖPNVs, wie es dem vom Rat der Stadt ausgerufenen Klima-*	s. Kap. II a.1, a.3, a.6, a.7, b.4, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, c.3, c.5, c.7, d.1, e.1, e.7, e.11, e.12, e.14, f.1, g.1, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Notstandes entsprechen würde, ist „NICHTS" Ernstzunehmendes zu erkennen. Vor allem die Einrichtung von Busspuren, wie sie zur Verbesserung und attraktiveren Entwicklung des ÖPNVs notwendig wären, werden nicht einmal erwähnt. Auch der Gedanke an Versuchsprojekte, welche die schwierige Entschärfung des Abgasgebundenen Individualverkehrs erfordern würde, wie eine Einspurige Kraftverkehrsführung durch die, das Hansaviertel umschließenden, und bereits heute überlasteten Hauptstraßen z.B. (Wolbecker Straße zwischen Ring und Servatiiplatz, Von-Vincke-Straße, Engelenstraße, Hafenstraße, Hansaring, werden nicht einmal erwähnt. *6. Die Überlastungen der Hauptstraßen haben bereits zu Einschränkungen des Busverkehrs (Umlegung der Ringlinie vom Hansaring auf die Wolbecker Straße) geführt. Auch dies zum Nachsehen der Anwohnerschaft.* *7. Die Ablehnung eines solchen Handelskonzeptes an den dafür geeigneten Ein- und Ausfahrstraßen unserer Stadt, welche geeignet wären die zu erwartenden KFZ-Verkehre aufzunehmen, wie die Steinfurter-, Weseler- Warendorfer Straße, oder des äußeren Schifffahrter Damm, können nur Kopfschütteln auslösen. Zumal dies Gebiete sind, welche, im Vergleich zum Hansa-Viertel, als unterversorgt gelten können.* *8. Es wird die bereits offiziell festgestellte Ablehnung, dieses „Einzelhandel-Giga-Marktes" durch die Bewohner der anliegenden 'Wohnviertel, Skandal trächtig ignoriert. Wie sowohl jeweils eine Umfrage der Stadtverwaltung selbst als auch der örtlichen Tageszeitung, mit vielen tausend Stimmen, und die traurig reduzierten „Bürgerbeteiligungen", eindeutig ergeben haben.* *9. Die weitere Steigerung der Umweltbelastungen, welche bereits durch die festgestellte hohe Konzentration von Schadgasen als auch dem starken Verkehrslärm, sowohl am unmittelbar betroffenen Hansaring als auch an der Wolbecker Straße, bereits jetzt ein die Gesundheit der Anwohner beeinträchtigendes Ausmaß erreicht haben, werden von den Akteuren zynisch in Kauf genommen.* *10. Dieses Großprojekt wird, wie es sogar von den Gutachtern ausdrücklich eingeräumt wurde, die bestehenden kleinen Einzelhandelsgeschäfte und ihre Mitarbeitsplätze, zerschlagen und so unmittelbar zu unnötigen sozialen Härten führen.“*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.10. Öffentlichkeit 17648, 17649, 17763, 17781 Musterstellungnahme M9	
„[…] als Anwohner der Emdener Straße / Learer Straße / Papenburger 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 des Viertes 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 Lärmbelästigung 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 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. Zudem zieht ein Einkaufsbereich wie das geplante vor allem auch Leute*	s. Kap. II a.2, a.3, b.4, b.5, c.1, c.3, c.4, d.1, e.1, e.3, e.8, e.11, f.1, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
von Außerhalb an. Dazu ist das Hansaviertel als dicht bewohntes Innenstadtviertel aber nicht geeignet. Ein Einkaufszentrum dieser Größenordnung gehört auf „die grüne Wiese“. *4. Die vorgenommenen Änderungen am Konzept des „Hafencenters“ hin zum „Hafenmarkt“ haben überhaupt nichts an den bestehenden Problemen verändert.“*	
3.11. Öffentlichkeit 17282	
„[…] ich muss gestehen: Ich habe in Bezug auf den Hafen den Faden verloren. Ich habe keine Ahnung mehr, wie der Stand der Dinge ist, sehe als Anwohner nur eine Betonruine und Abrissaktivitäten. Schön sieht das aus; macht schöne Perspektiven auf! Also die Abrisse, nicht die Ruine. Wenn man sich auf die Schillerbrücke stellt, kommt einem wie mir sofort in den Sinn: Wie schön wäre das, wenn man hier eine Art „Ostpark“ machte! Quasi Südpark in „Ost“. Bevor Sie auflegen: Ich weiß, dass das ganze Gelände der Stadt sicherlich viel Geld bringen wird. Deshalb ein Kompromissvorschlag: Man zäunt den „Ostpark“ ein und öffnet von 7-22 Uhr. Soll ja ein Kinder- und Familienpark sein! An den zwei/drei Toren kommt man entweder mit Jahresausweis oder Tagesticket rein. (Stadtwerkekarte?) Preise richten sich nach den Stadtbüchereitarifen. Das würde der Stadt eine regelmäßige Einnahme sichern, und den Menschen in Münster auch noch in 100 Jahren eine Oase der Lebensfreude sein! Meinetwegen können wir das Ganze auch Lewe-Park nennen. Wäre das nicht ein prima Anreiz, sich für diese Alternative stark zu machen?! In der bedauernden Annahme, dass der Drops eh gelutscht ist, wünsche ich Ihnen gutes Gelingen und ausreichend gute Ideen und Mut bei der Verbesserung der städtischen Lebensqualität!“	s. Kap. II b.7
3.12. Öffentlichkeit 17283	
*„[…] viele Bürger*innen schätzen das Flair des Hansaviertels - mit kleinen Geschäften und Restaurants. Dieses würde durch die Konkurrenz des „Hafen-E-Centers“ zerstört. Ich denke, niemand bestreitet mehr, dass Münster ein Verkehrsproblem hat. Dieses würde durch das „Hafen-E-Center“ im ohnehin stark belasteten Osten erheblich verschärft. Viele wissenschaftliche Studien belegen, dass Straßenlärm / -emissionen krank machen. Ist es das, was Sie sich für die Bürger*innen Ihrer Stadt wünschen? Ich wohne seit über 10 Jahren an der Wolbecker Straße - der Abstieg im Wohnwert ist spürbar. An vielen Tagen staut es sich von der Innenstadt zurück bis an den Ring. Fragen Sie sich unvoreingenommen: Ist das geplante Projekt zukunftsweisend und visionär und einer Stadt wie Münster*	s. Kap. II b.7, c.3, e.1, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
angemessen? Welche Chancen werden hier vertan? Generationenwohnen, Grünflächen, nachhaltiges Bauen. Mutige Politik hat die Fähigkeit, Ihre Fehler einzugestehen - und zu korrigieren. Das wünsche ich Ihnen und uns allen für die „lebenswerteste Stadt der Welt““	
3.13. Öffentlichkeit 17284	
„[…] ich wohne seit 4 Jahren […] Hansaviertel und bin absolut verzaubert von diesem Viertel. Was das Hansaviertel auszeichnet ist die hippe, moderne und alternative Atmosphäre die jeden Individuallisten ein heimisches Gefühl vermittelt. Die Durchsicht der Pläne hat mich schockiert. Ein 0815 Einkaufszentrum ohne Charme ist hier kontraproduktiv und verstört das Wohlfühlviertel. Drogerien, Apotheken und Supermärkte sind fußläufig in einer Auswahl erreichbar und würden den Bewohnern des Viertels keinen Mehrwert (eher im gegenteiliges) verschaffen. Wenn ich so ein 0815 "Vorstadt-Einkaufserlebnis" haben wir kann ich in jedes andere Stadtteil von Münster und Umgebung fahren und dort auch günstiger wohnen. Ich würde mir was individuelles, kreatives und einzigartiges für diesen traumhaften Standort wünschen. U. u. wird sich auch für eine andere Nutzung des Standortes der Verkehr im Viertel erhöhen aber für etwas anderes, könnt man es in Kauf nehmen sofern es den Charme des Viertels unterstreicht und als einen einzigartigen Standort macht. Es sollte etwas werden, was ich Freunden empfehlen würde zu sehen/erleben, wenn diese Münster besuchen. Unter der beworbenen Markthalle habe ich mir was ganz anderes vorgestellt. Ich musste an die Markthalle in Rotterdam denken, die wirklich schön und einzigartig gestaltet ist und nicht an das Einkaufserlebnis, welches ich auch in Roxel erhalte und wo ich auch deutlich günstiger wohnen kann. Absolut wünschenswert wäre aber natürlich bezahlbarer Wohnraum zur Miete und zum Kauf von "normalen" Arbeitnehmern und nicht wieder ausschließlich zu Gunsten der üblichen Immobilienhaie von Münster. Dieser Standort ist eine einmalige Chance etwas zu schaffen, dass uns stolz macht in diesem Viertel zu wohnen - lasst uns dies nicht vermasseln.“	s. Kap. II b.7, b.8, c.1, c.5
3.14. Öffentlichkeit 17295	
„Wie ich dem aktuellen Bebauungsplan 609 entnehme ist nach wie vor geplant, am Hansaring ein „Hafencenter" mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten zu errichten. Seit vielen Jahren wohne ich im Hansaviertel und sehe die eigentlich gute Lebens- und Wohnsituation zunehmend in Gefahr. Der Autoverkehr ist, allgemein und im Rahmen der Erneuerung des Hafens/Gastronomie/Büros, nicht weniger geworden. In meiner Straße entsteht mit der Bebauung	s. Kap. II c.1, e.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
der Ostseite des Hauptbahnhofs gerade eine zusätzliche Verdichtung und ein weiterer Ausbau von Einkaufsmöglichkeiten (für Reisende vielleicht von Bedeutung, für Anwohner des Hansaviertels aber nicht nötig). Soweit okay, der Hafen ist schön und ein Bahnhof ist heutzutage auch Einkaufsort. Ein zusätzliches Einkaufszentrum wie das im Bebauungsplan 609 vorgesehene ist meiner Meinung nach jedoch nicht nur absolut unnötig (es gibt keinen Bedarf, der hier noch gedeckt werden muss), sondern auch schädlich für die Wohn- und Lebenssituation von vielen Menschen, die hier leben möchten. Ich wage mir nicht auszumalen, wie viele zusätzliche Autofahrer ein Einkaufszentrum am Hansaring anziehen würde! Wer aus dem Hansaviertel einkaufen möchte hat dazu schon jetzt mehr als genügend Möglichkeiten, wer ein größeres Einkaufszentrum sucht braucht nur bis zur Loddenheide zu fahren (für Autofahrer, die nicht aus dem Viertel kommen, ohnehin besser erreichbar) oder findet in der Friedrich-Ebert-Straße bereits ein großes Einkaufszentrum. Ich möchte mich gerne eindeutig gegen den aktuellen Bebauungsplan aussprechen."	
3.15. Öffentlichkeit 17381	
„[…] Ich bin dabei erschrocken, wie wenig sich de facto an den ursprünglichen Plänen in den letzten zehn Jahren geändert hat und wie wenige Ansätze einer modernen Stadtplanung sich hier wiederfinden lassen. Die Pläne zeigen nach wie vor, dass hier nicht für die Menschen im Viertel gebaut werden soll, sondern für einzelne Investoren. So wird die Verkehrsbelastung, die ohnehin schon am Limit ist, weiter steigen und auch der Parkdruck des Viertels wird sich durch die Festlegung der Hälfte der Parkplätze der Parkanlage des Hafencenters kaum verringern, zumal Einpendler, die den Hafenmarkt von außerhalb besuchen werden, den Druck noch weiter erhöhen werden. Der Kompromissvorschlag des Rates mit der Idee einer Markthalle ist Augenwischerei. 87 % bleiben die Verkaufsfläche des EDEKA-Supermarkes. Ich kann derzeit zu Fuß vier Supermärkte innerhalb von zehn Minuten erreichen. Diese Versorgung ist also alles andere als notwendig. Hinzu kommt, dass auch im Bahnhofsviertel noch ein weiterer REWE geplant ist. Was dem Viertel fehlt, sind Grün- und Erholungsräume für die Freizeitnutzung und Klimaverbesserung. Angesichts der Tatsache, dass die Stadt Münster den Klimanotstand ausgerufen hat und bis 2030 klimaneutral werden will, sind ein paar Bäume auf Parkanlagen und begrünte Dächer nur ein kleiner Anfang. Nach wie vor sind die Pläne von einer großflächigen Flächenversiegelung geprägt. Die Lebensqualität der Menschen vor Ort wird hier keineswegs vergrößert. Auch der Freizeitwert des Viertels, der den besonderen Charm ausmacht, wird durch einen EDEKA-Markt in der gedanklichen Bauweise der 1990er/2000er stark abgewertet. Dabei warnen alle Städtefor-	s. Kap. II a.3, a.7, b.2, b.7, b.8, b.10, c.1, c.5, e.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*scher*innen davor, dass eine konkurrenzfähige, attraktive Innenstadtentwicklung primär über den Freizeitwert der Viertel gedacht werden muss. So sieht leider kein modernes Waterfront Development aus. Neben der schlechten ökologischen Planung, ist auch der soziale Bereich kritisch zu sehen. Die nur 34 Wohnungen sind nicht preisgebunden und werden eine Gentrifizierung vorantreiben. Auch hierdurch wird sich der Charakter des Viertels verändern und die Kultur- und Kunstszene, welche Ausgangspunkt für die Revitalisierung des Hafenviertels war, vertreiben. Der ökonomische Nutzen des Vorhabens wird den bisherigen Geschäften keinen Nutzen bringen, sondern nur eine weitere Konkurrenz, sodass die Filialisierung auch hier weiter vorangetrieben werden wird. Abschließend lässt sich also sagen, dass die Vorhaben auf keiner Ebene als nachhaltig zu betrachten sind und schon fast lehrbuchartige Fehlplanungen beinhaltet. Ich bitte daher inständig darum, die Pläne grundlegend hin zu einer anwohnerorientierten, grünen, nachhaltigen Stadtplanung zu verändern.“*	
3.16. Öffentlichkeit 17382	
„[…] ich habe Einwendungen gegen den Bau des Hafencenters/E-Centers. Ich bin Anwohnerin und erwarte durch den Bau eine Verschlechterung meiner Lebens- und Wohnsituation. Ich wohne direkt an der Wolbecker Straße und habe ohnehin eine hohe Verkehrsbelastung. Diese wird zunehmen, sollte der Bau wie geplant durchgeführt werden. Das bedeutet Lärm- und Feinstaubbelastung, welche sich in schlechtem Schlaf sowie schwarzem Feinstaub in meiner Wohnung äußert. Die Versorgung an Verkaufsstellen im Hansaviertel ist zudem mehr als ausreichend und es kommt durch das Hafencenter zu einer Überversorgung und darüber hinaus werden alteingesessene Einzelhändler in ihrer Existenz bedroht. Darüber hinaus sind die geplanten 34 Wohnungen schlicht zu wenig, um dem Wohnungsnotstand in Münster entgegenzuwirken. Auch wird keine der Wohnungen öffentlich gefördert. Die Interessen des Vorhabenträgers werden offensichtlich gegenüber denen der Anwohner bevorzugt.“	s. Kap. II a.7, b.8, c.1, c.3, f.1, g.1
3.17. Öffentlichkeit 17383	
„[…] bei der Übersicht des neuen Plans fällt mir insbesondere auf, dass die große Parkplatzfläche direkt am Kanal der Erholungsqualität am Hafenbecken entgegensteht, die Innenraum-Freifläche der Wohnanlage wiederum öffentlich nicht zugänglich ist. Warum öffnet man diese Bereiche nicht für die städtische Naherholung? Die Verkehrssituation ist breit diskutiert worden, der bestehende Einzelhandel wird nach/seid Corona definitiv keinen weiteren Schlag dieser Größe verkraften. Die Planung zeigt eine weitere, rein profitorientierte Loddenheide-Einkaufswüste inmitten	s. Kap. II a.7, b.5, b.10, c.3

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
des Hafens. Als +25 Jahre eingeschworener Hafen Hansa Muffi Einwohner sehe ich das Konsum-Center als nicht harmonisch in die Bedürfnisse des Viertels eingebunden.“	
3.18. Öffentlichkeit 17384	
„[…] Grundlegend werden im Hafenviertel vor allem mehr Grünflächen zur Erholung, wesentlich mehr Parkplätze, weniger Verkehr / Lärmbelästigung sowie mehr bezahlbarer (!) Wohnraum benötigt. Ehrlicherweise löst das Bauvorhaben kein einziges dieser Probleme und verstärkt diese im Gegenteil sogar. Ich spreche mich somit gegen den Bebauungsplan Nr. 609 aus, da er die Lebens- und Wohnsituation verschlechtert, die hohe Verkehrsbelastung weiter zunehmen wird, eine weitere Versorgung überhaupt nicht notwendig ist (Rewe, Penny, im weiteren Umkreis auch Lidl und Aldi vorhanden), Konkurrenz für die bisherigen (regionalen) Anbieter darstellt, keinerlei bezahlbaren Wohnraum zur Verfügung stellt und die Interessen der Anwohner nicht mit einbindet.“	s. Kap. II a.7, b.7, b.8, c.1, c.3, e.1
3.19. Öffentlichkeit 17385	
„[…] Ich finde das gesamte Vorhaben als Anwohner absolut falsch. Wir brauchen definitiv kein großes neues Einkaufscenter. Wir haben genug mit Rewe, Penny und Netto in unmittelbarer Nähe. Dazu ist der Verkehr jetzt schon mehr als Grenzwertig, zu Stoßzeiten steht ein Auto hinter dem nächsten, es staut sich ohne Ende. Viel sinniger wären günstige Wohnungen, Grün- und Freiflächen.“	s. Kap. II b.7, c.1, e.1
3.20. Öffentlichkeit 17386	
„[…] nach Einsicht der Bauleitpläne möchte ich Ihnen an dieser Stelle meine Bedenken und Einwürfe zu dem geplanten Projekt mitteilen und Sie eindringlich bitten, die gesamte Planung noch einmal kritisch und vor allem mit Integration der Bürgerstimmen zu überdenken. Ich wohne in unmittelbarer Umgebung des geplanten Hafencenters und das noch nicht lange. Das Hansaviertel war mir von Anfang deshalb so sympathisch, weil hier lokale Initiativen, bürgerlicher Zusammenhalt und eine Vielfalt an Lebenskultur und regionalen Läden geboten sind. All dies, was eine hohe Lebensqualität auszeichnet, wird mit dem geplanten Hafencenter aufs Spiel gesetzt. Als nicht gebürtige Münsteranerin habe ich viele Bekannte und Familie in ganz Deutschland verteilt. Allen zaubert der Gedanke an das „familiäre“, ökologisch-nachhaltige und bewusste Lebensklima in Münster jedesmal ein Lächeln ins Gesicht, wenn sie	s. Kap. II a.7, b.7, c.1, c.3, c.5

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
mich besuchen oder ich von der Lebensqualität hier berichte. Wollen Sie diesen Ruf der Stadt aufgeben? Gerade in Zeiten von Corona erleben wir, wie die lokalen Lokale und Geschäfte auf die Unterstützung der Nachbarschaft angewiesen sind - und wie dies gerade im Hansaviertel funktioniert. Mit der Planung eines Einkaufcenters, dessen Markthalle zu 87 % von der Verbraucherkette EDEKA betrieben werden soll, gefährden Sie Existenzen einzelner Leute und schaffen ein Überangebot, das keiner braucht und verlangt. Nutzen Sie die geschaffene Fläche am Hafen zum Vorteil der Bürger und nicht der Konzerne! Schaffen Sie öffentlich geförderte Wohnungen, innovative Wohnprojekte und grüne Oasen. So steigern Sie die Lebensqualität der Stadt. Aber nicht im Bau eines gigantischen überdimensionierten Einkaufscenters, den keiner wünscht und braucht, der eine hohe Umweltbelastung mit sich bringt und den Ruf der Stadt Münster schmälern wird.“	
3.21. Öffentlichkeit 17387	
„[…] ich bitte Sie die Pläne nochmal ausführlich zu überdenken. Wir brauchen keine "Markthalle" und auch kein Edeka Center. Wir brauchen bezahlbaren Wohnraum und Bäume (dass es nicht so heiß wird in unseren Städten). Die Parksituation hier im Viertel ist wirklich eine Katastrophe, zudem ist so oder so schon viel zu viel Verkehr auf dem Ring und z.B. auf der Wolbecker Str.. Diese Lage würde sich durch ein Edeka Center vielfach verschlimmern. Was wir wirklich brauchen sind bezahlbare Wohnungen! Wirklich bezahlbare Wohnungen. All die Neubauten sind für einen Otto Normalverbraucher nicht zu bezahlen. Einkaufsmöglichkeiten gibt es wirklich genug. Ich hoffe Sie überdenken das Vorhaben nochmal und nutzen den Baustopp um eine Bürgernahe Lösung/Entscheidung zu treffen.“	s. Kap. II b.7, c.1, e.1, e.3, e.8
3.22. Öffentlichkeit 17388	
„[…] Das aktuelle Verkehrsaufkommen in Form von unverhältnismäßig vielen PKWs ist sowieso schon eine Belastung für das Viertel, besonders für deren BewohnerInnen. Die Lebens- und Wohnqualität hier im Viertel ist jetzt schon durch Abgase und die sehr hohe Lärmbelästigung stark eingeschränkt. Der geplante Hafenmarkt wird diese hohe Verkehrsbelastung nur noch verschlimmern und die Gesundheit der AnwohnerInnen gefährden. Und all das, obwohl es überhaupt keinen Bedarf an noch mehr Lebensmittelläden gibt. Die angesessenen AnbieterInnen befriedigen absolut die Nachfrage und würden teils durch das Hafencenter in den Bankrott getrieben werden. Zudem bietet das Projekt keinen Raum für die wirklich wichtigen Dinge, die hier im Viertel gebraucht werden: Wohn- und Kul-	s. Kap. II a.7, b.2, b.7, c.1, c.3, e.1, f.1, g.1, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
turraum. Somit bitte ich Sie, die Pläne zu überdenken und an die Interessen der Menschen im Quartier anzupassen.“	
3.23. Öffentlichkeit 17389	
„[…] für uns Anwohner gibt es schon genug Einzelhandel. Der Hafenmarkt lockt Menschen von außerhalb des Viertels an und verursacht zusätzlichen Verkehr. Der Hansaring hat jetzt schon keinen guten Verkehrsfluss. Was hingegen dringend gebraucht wird, ist Wohnraum. Wir am Hafen befinden uns bereits inmitten einer Gentrifizierung. Wie wäre zum Beispiel der Bau von Studierendenwohnungen? Die brauchen auch nicht so viele Parkplätze.“	s. Kap. II b.7, c.1, e.1
3.24. Öffentlichkeit 17390	
„[…] Die Flächen sollten aus meiner Sicht zum Teil für finanzierbare Wohnungen (ähnlich wie Mietspiegel Schiller / Dortmunder) genutzt werden, teils für Spielplätze, sowie Grünflächen und auch Bäume. Durch die Kanalerweiterung und Bau der Umgehungsstraße werden leider zu viele Bäume gefällt. Wir brauchen auf gar keinen Fall ein weiteres Einkaufscenter in diesem Umfeld. Es gibt bereits ein Überangebot und es wäre fatal für die kleinen Läden im Viertel, die für viele Anwohner wichtig sind. Und noch mehr Lärmbelastung aufgrund höheren Verkehrsaufkommens und daraus resultierender Luftverschmutzung braucht auch niemand. Der Bau von Markthallen bzw. einer geplanten Fläche für Wochenmarktstände macht Sinn. Der Wochenmarkt in der Innenstadt ist überfüllt und preislich völlig überzogen. Ein alternativer Markt evtl. auch eine Kleinkunstbühne für live Musik wäre ein Geschenk für die einstmals grüne Stadt Münster. Bevor es ade heißt, sollte diese Chance nicht verpasst bzw. verbaut werden. Viele Initiativen im Viertel spiegeln die ähnlichen Interessen meiner Nachbarn wider und ich erfreue mich an sämtlichen Straßenbepflanzungen, den Erhalt des übrig gelassenen Baumbestandes und hoffe auf Einsicht und umsichtiges, nachhaltiges Umsetzen der Bürgermeinungen. Meines Wissens gehört dazu auch eine autofreie Innenstadt ginge es nach einem Mehrheitsentscheid. Ich bin gespannt, ob und auf welche Weise die Stadtplanung Münster die Vorstellungen der Bürger berücksichtigen wird.“	s. Kap. II a.7, b.7, b.11, c.1, c.3, c.5, d.6, e.1, f.1, g.1, h.1
3.25. Öffentlichkeit 17539	
„[…] Der Plan für das Hafencenter ist nicht auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger des Hansaviertels und	s. Kap. II a.7, b.5, b.7, b.8,

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
der Stadt Münster zugeschnitten. Ich frage mich, wieso so oft Investitionsvorhaben verwirklicht werden, die für die Bürgerinnen und Bürger gar nicht sinnvoll sind, wobei es zugleich doch an Fläche für Wohn- und Erholungsraum fehlt. Ich bitte Sie mir und den anderen, die ihre Bedenken äußern, zuzuhören. Vor allem von Ihnen von der SPD hätte ich nicht erwartet, solch ein unsoziales Projekt zuzulassen. Es muss doch möglich sein, etwas dagegen zu unternehmen! Direkt neben Rewe und Penny wird meiner Meinung nach wirklich kein weiterer Supermarkt benötigt! (Absurd genug, dass es am Niedersachsenring im Abstand von 500m zwei Edekas gibt.) Die Menschen im Viertel brauchen dort keinen Edeka und wenn dieser Bürgerinnen und Bürger aus anderen Viertel anlocken soll, beunruhigt mich das zusätzliche Verkehrsaufkommen. Zudem müssen ja auch die Lebensmittel mit LKWs dorthin transportiert werden und schon jetzt können ich und die anderen Bewohner des Hansarings 38 morgens oft nicht oder nur sehr schlecht trotz Ohropax schlafen, weil zwischen 5 und 7 Uhr LKWs den Hansaring entlangbrausen (Lärmschutz Tempo 30 Von 22 bis 7 Uhr wäre sehr schön! Auf der Wolbecker gilt ja jetzt generell Tempo 30 und auf der Hammerstraße Tempo 30 Lärmschutz für die Nacht. Ich habe gesehen, dass es eine Untersuchung letztes Jahr gab und der Lärm am Hansaring nicht hoch genug wäre, um dort ein niedrigeres Tempolimit einzuführen. Vielleicht sollte diese Messung noch einmal wiederholt werden. In den frühen Morgenstunden ist die Lärmbelastung durch LKWs trotz Rollladen und Vorhängen sehr hoch. Ich könnte mir vorstellen, dass das auch gesundheitsschädlich ist und bin deshalb sehr besorgt.). Parkplätze und eine Tiefgarage lehne ich noch vehementer ab! Auch das würde zu weiterer Lärmbelastung führen, die der körperlichen und psychischen Gesundheit schadet. Außerdem setzt das Schaffen von Parkplätzen doch einen völlig falschen Anreiz. Es macht Autofahren bequemer. In Gent (Belgien) dürfen Autos nicht mehr in der Innenstadt fahren und außerhalb nur an bestimmten Orten gegen Gebühr parken. Es ist eher an der Zeit, Parkplätze in Erholungsfläche umzuwandeln, anstatt neue zu schaffen! Eine car- und bikesharing Station oder Ähnliches im Hafencenter wäre vielleicht ein guter Kompromiss? Was denken Sie? Außerdem frage ich mich, ob es sinnvoll ist, dort Fläche für Geschäfte bereitzustellen. Ich bin besorgt, dass die wirtschaftlichen Folgen der Covid-19 Pandemie zur Verödung der Innenstädte beitragen und würde erst einmal abwarten. Was aber immer dringend gebraucht wird ist bezahlbarer Wohnraum! Wohnungen, am besten welche mit Preisbindung würden den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger aus Münster am ehesten entsprechen. Wieso soll in so zentraler Lage Platz für ein Parkhaus?! und einen dritten Supermarkt verschwendet werden? Meiner Meinung nach besteht eigentlich die einzige sinnvolle Möglichkeit darin, bezahlbaren! (wegen der Gentrifizierung und räumlicher Segregation. Auch interessant: Studien von Armin Schäfer, wie räumliche Segregation sich auf politische Partizipationsbereit-	c.1, c.3, e.1, e.5, e.6, e.8, f.1, g.1, g.3, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
schaft und Wahlbeteiligung auswirkt) Wohnraum zu schaffen. Vielleicht könnte man einen Teil der Fläche für Wohnungen nutzen und einen anderen für Erholungsfläche. Davon würden die Bürgerinnen und Bürger aus dem Viertel sowie ganz Münster profitieren. Ein Park mit Tischtennisplatten (es gibt zwar einige, aber viele sind zur Zeit immer belegt) und Sportfeldern zum Beispiel. Bewegung an der frischen Luft ist doch so wichtig! Trinkwasserspender und öffentliche Toiletten wären dann auch sehr sinnvoll. In jedem Fall bin ich mir sicher, dass der Rat die aktuellen Pläne stoppen muss! Sie sind nicht auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger zugeschnitten und machen das Hansaviertel weniger lebenswert! Zeigen Sie, dass Sie uns wirklich zuhören und stoppen Sie das Vorhaben!“	
3.26. Öffentlichkeit 17540	
„[…] ich bin zwar kein Münsteraner, aber wenn eine Stadt das Potential einer nachhaltigen, Bürgerinnen und Bürger freundlichen Stadtplanung so verspielt wie es Münster grade tut, kann man nicht anders als sich aufgebracht und enttäuscht an die Stadt zu wenden. Für die Stadt liegt es also auf der Hand, dass man Wohnungsnot, Gentrifizierung, Lärmbelästigung, dem Zerfall der hiesigen Kleinunternehmen, der weiteren Erhitzung der Stadt durch Versiegelung und hoher Schadstoffbelastung wohl nur mit Supermärkten, einer Markthalle, Parkplätzen und 34 nicht preisgebundenen Wohnungen entgegentreten kann. Die Ziele von den im letzten Jahr in den Stadtrat gewählten Parteien einer nachhaltigen, menschenfreundlichen, zukunftsweisenden und soziale Spaltung verhindernden Politik kann somit nur Scheinheiligkeit und Profitgier vorgeworfen werden. Das Potential einer guten Stadtentwicklung wurde mal wieder grandios an den Höchstbietenden verkauft. Von dem Glauben der Viertelbevölkerung, dass der Stadtverwaltung das Wohl und die Meinung der Bürgerinnen und Bürger am Herzen liegt, ganz zu schweigen. Ich habe jetzt nicht viele rationale Fakten und Daten in diesem kurzen Schreiben aufgeführt, die meine Besorgnis begründen, aber wenn man nur kurz jede Zeitung in diesem Land aufschlägt, sollte man über die Frage ‚Wem gehört die Stadt, im Bilde. Dann kann man nicht sagen, dass dieser Bebauungsplan die aktuellen Probleme in den deutschen Städte lösen, sondern nur weiter intensivieren wird. Bitte wundern Sie sich nicht, wenn das Hafenviertel dann in wenigen Jahren seine Authentizität verliert. Dies lag dann nämlich unter anderem einfach an Ihrer Politik.“	s. Kap. II a.3, a.7, b.5, b.7, b.8, c.3, e.8, f.1
3.27. Öffentlichkeit 17541	
„[…] Ein weiterer Supermarkt oder Discounter ist im Hansaviertel überflüssig. Was es braucht ist ein Naherholungsgebiet! Ein Blick auf Google Maps reicht, um zu sehen, dass es in unserem Teil der Stadt keine ausreichend große	s. Kap. II b.7, c.1, c.5, c.8, e.8

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Grünflache gibt (vgl. Südpark, Wienburgpark, Aaseeanlagen, Grünflächen um die Promenade, Schlossplatz/- garten, grüner Finger etc.). Meiner Meinung nach ideal wäre eine Grünanlage auf dem Hafenmarktgelände mit unterirdischer Parkmöglichkeit für Autos, um die Kleinstraßen von parkenden Autos zu befreien und Platz für andere Verkehrsmittel und vor allem Fußgänger zu schaffen. Nicht zu vergessen wären öffentliche Toiletten und ein sinnvoll geregeltes Abfallmanagement! Die Grünanlage würde ein Highlight dieses Viertels werden und die Lebensqualität durch fußläufige Erreichbarkeit immens steigern.“	
3.28. Öffentlichkeit 17542	
„[…] Ich sehe keine Notwendigkeit von großen Flächen für den Einzelhandel, insbesondere für Lebensmittel, da in der Umgebung ausreichend (wenn nicht sogar zu viele) Einkaufsmöglichkeiten vorhanden sind. Große Einkaufszentren (z.B. Friedrich-Ebert- Straße) produzieren Autoverkehr mit entsprechendem Lärm und Luftverschmutzung. Die riesigen Parkplätze versiegeln den Boden und heizen im Sommer das Binnenklima auf. *•Ich wünsche mir kleineteilige und vielfältige Einkaufsmöglichkeiten die fußläufig zu erreichen sind. Zum Beispiel gibt es keinen Optiker, Buchladen, kein Schuhgeschäft, Textilgeschäft im gesamten Viertel.* *•Fußgänger einschließlich Kinder sollten sich auf schmalen Fußwegen oder Passagen getrennt vom motorisierten Verkehr bewegen können (gutes Beispiel: Verbindungswege in Mecklenbeck) •Bezahlbarer Wohnraum für Menschen in unterschiedlichen Lebensformen ist dringend notwendig: Familien, Singles, Studenten, Paare, Wohngemeinschaften, generationenübergreifendes Wohnen.* *•Betreuung für Kinder und alte Menschen, Unterstützung für Familien und Senioren sollen im Wohnviertel integriert sein. Die Kanalerweiterung führte und führt zu einer massiven Einschränkung der Grünanlagen im Viertel.* *•Ich wünsche mir Grünflächen mit naturnahen und schattenspendenden Pflanzen. Die Bebauung sollte aufgelockert und mit Grünstreifen und Bäumen gegliedert sein. Parkanlagen mit Wasserflächen und beschattete naturnahe Spielplätze mit Wasserspielanlagen sollen fußläufig und abseits des motorisierten Verkehrs erreichbar sein. Mir ist aufgefallen, dass neue Gebäude in Münster immer höher werden. Zum Beispiel ist das Hansetor am Bahnhof mindestens ein Geschoss höher als alle umliegenden Gebäude. Es entsteht Enge, sowie Dunkelheit in Bodennähe/EG der Wohngebäude.*	s. Kap. II b.7, b.8, b.10, c.1, c.5, d.2, e.1, e.10, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
•Ich wünsche mir eine an die bestehende Bebauung und an die Umgebung angepasste Bauhöhe.“	
3.29. Öffentlichkeit 17543	
„[…] 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 Geschäften. 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 weniges 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.“	s. Kap. II a.1, a.5, a.7, b.7, b.8, c.1, c.3, e.1, e.3, e.5, e.6, e.8, e.10, f.1, h.1
3.30. Öffentlichkeit 17544	
„[…] der geplante HafenMarkt stellt eine weitgehend unsoziale Bodennutzung dar und lässt die Bedürfnisse der Stadt und insbesondere der Nachbarschaft außer Acht. Die sozialen Belange werden außer Acht gelassen, da Münster dringend Wohnbebauung braucht, während Supermärkte nicht nur im unmittelbaren Umkreis zur geplanten Fläche des Hafenmarktes sondern auch im gesamten Stadtgebiet in mehr als ausreichendem Maß vorhanden sind. Die Bedürfnisse der Nachbarschaft sind negativ betroffen, da die die zu erwartende erhöhte Verkehrsbelastung nicht hinzunehmen ist. Es braucht einen Abbau an Stadtverkehr und keine willkürliche Steigerung ohne Not. Auch ohne den Hafenmarkt ist bereits der Bereich Wolbecker Str., Hansaring und Albersloher Weg von hohem Verkehr	s. Kap. II a.7, a.8, b.4, b.7, c.1, e.1, e.3, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
belastet. Teilweise bilden sich entlang dieser Straßen Staus von enormem Ausmaß. Dem muss nicht zuletzt im Interesse der Nachbarschaft entgegengewirkt werden. Mit dem Hafenmarkt verschlimmert man aber diesen Zustand. Ich appelliere an die Entscheidungsträger, das Projekt im Interesse aller zu beenden und nicht aus rein wirtschaftlichen Motiven dem Interesse weniger zu dienen.“	
3.31. Öffentlichkeit 17545	
„[…] ich schlage vor, den Teil C im südlichen Teil um zwei bis drei Etagen höher zu bauen, um mehr Wohnraum zu schaffen und die Zahl der Parkplätze entsprechend zu erhöhen.“	s. Kap. II b.8
3.32. Öffentlichkeit 17589	
„[…] Ich habe die textlichen Festsetzungen überflogen und mich über die Gründächer, die Hochgeschossigkeit, gemischte Nutzungen und Festsetzung zum Unterpflanzen von Bäumen gefreut. […]“	s. Kap. II b.9
3.33. Öffentlichkeit 17590	
„[…] Leider gab es zwar einige Veranstaltungen bei denen Bedenken der AnwohnerInnen gehört und diskutiert wurden, nur um dann aber doch Architektur zu beschließen, die so weit an den Bedürfnissen der Bevölkerung vorbei geht, dass man die Baustelle heute mit Stacheldraht vor den AnwohnerInnen schützen muss. Bitte lassen Sie die Bevölkerung bei der Bebauung nicht außen vor. Kaum jemand hier im Viertel steht hinter den Plänen. Ein Einkaufszentrum, das zu großen Teilen durch PKWs erreicht werden soll, passt überhaupt nicht ins Viertel, macht die jetzt schon nahezu unerträgliche Belästigung durch Lärm und Schadstoffe der KFZ noch problematischer und ist weder zeitgemäß noch zukunftsfähig.“	s. Kap. II a.7, a.8, b.5, e.1, f.1
3.34. Öffentlichkeit 17591	
„[…] ich möchte vorschlagen den Platz etwas anders zu nutzen denn die Bewohner dieses Viertels brauchen ganz einfach keine zusätzlichen Durchschnitts-Supermärkte. In dem Bereich findet man alles direkt um die Ecke, der Penny und der Rewe. Ich möchte vorschlagen einen unverpackt-Supermarkt zu gründen, wenn man überhaupt einen baut, denn von diesen, die unserer Umwelt und unserem ökologischen Fußabdruck gut tun, haben wir in dieser	s. Kap. II a.7, b.7, c.1, c.8

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Stadt noch nicht so viele. Bitte denken Sie darüber nach. Ein Supermarkt der Größe von HIT oder dem Edeka an der Friedrich-Ebert-Straße mögen viele Menschen gar nicht. Man ist vom Angebot überfordert, geht nicht gerne einkaufen weil alles viel länger dauert, und unsere schon viel zu starke Konsumgesellschaft braucht dieses unnötig große Angebot absolut nicht. Nutzen Sie den Platz doch für die Bebauung von etwas was in dieser Stadt wirklich gebraucht wird. Grünflächen und erschwinglichen Wohnraum für Studierende und Rentner beispielsweise. Oder auch betreute Wohnanlagen.“	
3.35. Öffentlichkeit 17592	
„[…] 1. Einzelhandel *Als Inhaber eines "..."-ladens bin ich durch das Vorhaben eines "Shoppingdoms" natürlich besorgt, dass ich und andere Inhaber geführte Geschäfte dadurch Gäste bzw. Kundschaft verlieren. Das Flair des Hansaviertels lebt von den kleinen Läden, Cafés und Restaurants und wurde durch das Vorhaben schlichtweg zerstört. Es gibt zudem eine Überversorgung an Lebensmittelgeschäften im Viertel, was ein weiteres Shopping-Center obsolet macht.“* *2. Grünflächen* *Was dem Viertel fehlt, sind Grünflächen (CO2-Ausgleich, Feinstaubfilterung etc.). Deswegen wäre es meines Erachtens sinnvoll, Teile des Areals zu entsiegeln und Naherholungsinseln zu schaffen anstatt ein unnötiges Einkaufscenter zu bauen.* *3. Verkehr* *Durch das Vorhaben wird noch mehr PKW-Verkehr in das jetzt schon verstopfte Hansaviertel geleitet. War Munster nicht einmal Vorreiter im Ausbau von Fahrradwegen? Am Hansaring ist es jetzt schon für Fahrradfahrer unzumutbar wegen der Unmengen an parkenden Autos. Was passiert erst, wenn das Vorhaben umgesetzt wird?“*	s. Kap. II b.2, b.5, b.7, b.8, c.1, c.3, d.1, e.1, e.2, e.10
3.36. Öffentlichkeit 17597	
„[…] Ich wohne seit nun fast 20 Jahren im Hansaviertel und habe alles für meinen täglichen Bedarf und darüber hinaus in der näheren Umgebung zur Verfügung. Diverse Bäckereien, Supermärkte, Apotheken, Drogerien, Blumenladen, Weinhandlung, Fleischerei, Eisdielen…. und ich möchte nochmals unterstreichen (!) die meisten dieser	s. Kap. II b.7, b.8, c.1, c.3, d.6, e.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
aufgezählten Gewerbe sind mehrfach zur Auswahl vorhanden!!! Zudem gibt es natürlich auch Cafés, Restaurants, Bars, Ärzte… Warum sollte man diesen Gewerbetreibenden das Leben durch ein Hafencenter erschweren?? Das verstehe ich nun wirklich nicht. Wie ich bereits erwähnt habe: Seit 20 Jahren fehlt mir nichts. Die Innenstadt ist ebenfalls so schnell zu erreichen. Wäre es nicht schrecklich, auch dort das Gewerbe durch Konkurrenz zu belasten?! Den zusätzlichen Autoverkehr, der bei einem Hafencenter „explodieren" wird, brauche ich sicherlich nicht mehr erwähnen. Das wäre meine Vorstellung für die Fläche: größere Grünflächen mit Spielplatz, einem angrenzenden Café, kleiner Fitnessplatz, ein Bereich für Spiele wie Tischtennis, Speckbrett, Boule Und Wohnungen/Büros inklusive Parkkonzept Man könnte dann auf den Freiflächen auch einen kleinen Markt oder ähnliches anbieten"	
3.37. Öffentlichkeit 17603	
„[…] 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 hintersinnig umetikettierten Plan übervorteilen. Tatsächlich hat sich nichts geändert. Das Hafencenter 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 neuen 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 Hafencenter 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. Wörtlich „brandgefährlich" ist der zu erwartenden PKW-Stillstand auf dem Hansaring für Rettungsdienste. Schon jetzt mühen sich die Rettungsfahrzeuge auf dem Hansaring um ein Vorwärtskommen. Bei noch mehr Verkehr kostet das wertvolle Zeit und Menschenleben. Das ist im höchsten Maße unverantwortlich. In Zeiten, in denen die Nichtbildung von Rettungsgassen als Straftat eingestuft ist, ist der irre Plan der Stadt ein Absurdum. Die Verantwortlichen müssen	s. Kap. II a.1, a.2, a.7, b.2, b.5, b.7, b.8, c.1, e.1, e.2, e.3, e.4, e.5, e.6, e.8

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
dann mit Strafverfolgung rechnen. Die Planer zerstören, 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 Anfahrtmöglichkeiten 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, medizinische Dienste und Gaststätten wären nicht nur geeignet sondern auch nötig.“	
3.38. Öffentlichkeit 17620	
„[…] In dem betreffenden Stadtviertel gibt es mehr als ausreichend Einkaufsmöglichkeiten und dies gilt auch für die kommende Zukunft, in der weitere Bewohner_innen und Arbeitnehmer_innen in den neuen Gebäuden am Hafen wohnen und arbeiten werden. Daher ist ein weiterer, großer Vollsortiments-Einkaufsmarkt definitiv nicht notwendig, führt aber erhöhte Pkw- und vor allem Lkw-Verkehrsbelastungen nach sich sowie viele weitere Nachteile und wird vor allem von den Anwohner_innen abgelehnt. Hierzu fand KEINE Bürger_innen Beteiligung statt, denn OB Lewe sagte bei der Veranstaltung zum nun sogenannten "Hafen-Markt" bereits, dass es ja nur noch um eine Informierung ginge! Die Bürger_innen haben mehr als deutlich auf allen Kanälen und wiederholt gezeigt, dass auch das leicht veränderte, im Kern gleiche Bauvorhaben dort ABGELEHNT wird - hier gilt es, den SOUVERÄN = die Bürger_innen ernst zu nehmen! Obwohl der Hansaring im Lärmaktionsplan für Lärmreduzierungsmaßnahmen bereits vorgesehen ist und die Lärmbelastungs-Grenzen bereits jetzt überschritten werden, soll das Bauvorhaben „Hafen-Markt“ umgesetzt werden, welches aber definitiv die Lärmbelastung für die dortigen Anwohner_innen erhöhen wird (dies zeigt auch das zugehörige Gutachten). Aus diesem Grund ist das Bauvorhaben auch in der jetzigen Form anzulehnen! Der nun sogenannte „Hafenmarkt“ wird definitiv mehr Individualverkehr anziehen, denn die Anwohner_innen haben bereits genug vor Ort befindliche Einkaufsmöglichkeiten und werden – wie der Widerstand auf allen Kanälen zeigte – den „Hafenmarkt“ zukünftig NICHT aufsuchen. Dieser erhöhte Verkehr wird die bereits jetzt unerträgliche Verkehrssituation im Viertel Hansa-Hafen-Herz-Jesu weiter verschärfen und dabei unausweichlich auch zu mehr	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.4, a.5, a.7, b.7, b.8, b.10, c.1, c.3, c.5, e.1, e.5, e.6, e.11, f.1, f.2, g.1, g.4, h.1, h.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Durchgangsverkehr auf der Schillerstraße sowie Schillerstraßenbrücke führen. Wie allerdings soll diese Fahrradstraße (...!) und vor allem diese enge Brücke ein solches zusätzliches Verkehrsaufkommen bewältigen? Im Ergebnis wird diese Fahrradstraße eine Fahrradfahrer_innen – Gefährdungsstraße mit entsprechend hohen Verkehrsunfallgefahren. Wie soll dies bitte zum Selbstverständnis der Stadt Münster als „Fahrrad-Stadt“ passen? Auch wegen dieser massiv zusätzlichen Gefährdungen ist das Bauvorhaben in seiner jetzigen Form weiterhin abzulehnen. Das Verkehrsgutachten zum Bauvorhaben des nun sog. "Hafenmarktes" kann mehr als nur angezweifelt werden und daher ist entgegen der "Einschätzung" von einem erhöhten Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung auszugehen. Entsprechend wird die Luftschadstoffbelastung - entgegen des hierfür vorliegenden Gutachtens, da es von keiner Erhöhung des Verkehrs ausgeht – ebenfalls so weit steigen, dass es zu einer erhöhten Gesundheitsgefährdung der im Umfeld lebenden Münsteraner_innen kommen wird. Hier ist die Stadt in der Pflicht, diese Gesundheitsgefährdung zu verhindern, weshalb der "Hafenmarkt" auch aus diesem Grund abzulehnen ist. Die gewachsene und mehr als ausreichend gut vorhandene, dabei vielfältige Einzelhandels-Struktur im betreffenden Stadt-Viertel wird durch den unnötigen "Hafenmarkt" akut gefährdet, da die Übersättigung zu einem Verdrängungs-Wettbewerb führen könnte. Der u.a. entstehende Vollsortimenter-Einkaufsladen - genau dies wird es trotz der Augenwischer-Benennung eines vermeintlichen "Markthallen"-Konzeptes sein - wird auch gemäß Einzelhandelskonzept der Stadt von 2018 nicht benötigt; dies auch in keiner Weise, wenn es neue Anwohner_innen durch die wenigen, geplanten Wohnungen, sowie Arbeitnehmer_innen durch neue Geschäftsräume am Hafen gibt bzw. geben wird. Stattdessen gilt es, dass die Stadt die vorhandene und ausreichende Einzelhandels-Struktur schützen muss, weshalb der sog. "Hafenmarkt" abzulehnen ist. Das vermeintlich neue Konzept des nun sogenannten ´Hafenmarktes´ ist eine Augenwischerei und will die Bürger_innen an der Nase herumführen. In der Veranstaltung zur frühzeitigen ´Bürgerbeteiligung´ (den Namen hatte es in keiner Weise verdient, wie die Realität dann zeigte!) zum neuen ´Hafenmarkt´-Konzept am 03.03.2020 hat Max Stroetmann im Gespräch mit interessierten und engagierten Bürger_innen - nach einigem ´auf den Zahn fühlen´ und während er sich aber in überheblicher Sicherheit wog - letztlich ZUGEGEBEN, dass auf der ´Fläche mit Markthallen-Charakter´ am Ende trotzdem die Regalwände stehen werden, wie sie im ursprünglich gedachten Vollsortiments-Markt vorkommen. Die angeblich zugunsten des Markthallen-Charakters verkleinerte Verkaufsfläche des zuvor sogenannten Hafencenters/ E-Centers bleibt also nur unter anderem Namen gleich! Hier werden die Bürger_innen (und die Vertreter_innen der Stadtverwaltung oder wissen es diese sogar...?!) an der Nase herumgeführt und durch Worthülsen und Präsentations-Bildchen geblendet. Letztlich soll	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
der Hafencenter/ E-Center entstehen, nur unter dem Tarn-Namen ´Hafenmarkt´ und dies darf so nicht geschehen! In dem Bauvorhaben zum nun sogenannten ´Hafenmarkt´ sollen NUR 34 neue Wohnungen entstehen - keine davon mit öffentlicher Förderung und damit ohne Preisbindung. Wie kann das sein, wo in Münster sowie auch in dem betreffenden Stadt-Viertel stattdessen dringend Wohnraum benötigt wird und dabei vor allem BEZAHLBARE Wohnungen entstehen müssen! Statt des ´Hafenmarktes´ mit seinen unnötigen, weiteren Verkaufsflächen und den vielen einhergehenden Nachteilen wird an der Stelle des Bauvorhabens also ein ganz anderes Konzept benötigt, welches in erster Linie neuen, bezahlbaren Wohnraum schafft. Zugleich könnten dort Flächen mit Bepflanzung und einhergehend Aufenthaltsqualität entstehen (und nicht diese lächerliche, dreiste Planung eines angeblich aufwertenden ´Pocket-Parks´...!!!), die dringend in dem Viertel benötigt werden, weshalb auch deshalb der ´Hafenmarkt´ abzulehnen ist. Der Souverän = die Bürger_innen lehnen den nun sogenannten ´Hafenmarkt´, der letztlich nicht entscheidend verändert zum vormals sogenannten ´Hafencenter/ E-Center´ konzipiert ist sowie entstehen würde, definitiv AB. Warum versteht die Stadtverwaltung dies nicht bzw. warum zeigt diese den Bürger_innen immer wieder, dass es ihnen egal zu sein scheint?! Diverse Info-Veranstaltungen, Diskussions-Runden, Kundgebungen, kreative Demo- und Protestaktionen, Zeitungs-Leserbriefe, Foren-Beiträge im Internet und Sozialen Medien und auch persönliche Gespräche zeigen, dass direkt betroffene und auch nicht direkt betroffene Bürger_innen das insgesamt gleiche Konzept ´Hafenmarkt/ Hafencenter/ E-Center´ (weiterhin) vollumfänglich ablehnen. Unterstützt wird dies durch eine größere Bürger_innen-Befragung der B-Side aus der Vergangenheit und ausgerechnet auch eine große Bürger_innen-Befragung der Stadt Münster selbst (!), in der diese Ablehnung ebenfalls mit großer Mehrheit deutlich wird. Wofür werden Bürger_innen-Befragungen und -Beteiligungen initiiert, wenn aus Sicht der Bürger_innen keine Rücksicht darauf genommen wird?! Dadurch entsteht mehr als nur der Eindruck, dass hier Investoren-Interessen vor die Interessen der Bürger_innen gestellt werden und die Stadt vielleicht auch die Meinung vertritt, dass man die Entscheidungen der Vergangenheit entgegen allem Widerstand hier durchsetzen müsse. Stattdessen erfordert es eine auf Werte basierende Neuausrichtung sowie Mut und Größe, richtigerweise eine Kurskorrektur vorzunehmen und den ´Hafenmarkt´ zugunsten eines ganz anderen Konzeptes zu verhindern - leider scheint die aktuelle Stadtverwaltung diese Merkmale nicht aufzuweisen… Die Stadt Münster ruft (richtigerweise) den Klimanotstand aus und will dann weiterhin zulassen, dass so ein Vorhaben wie der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ weiterhin realisiert werden soll? Dies passt überhaupt nicht zusammen! Der ´Hafenmarkt´ zieht mehr motorisierten Individualverkehr an, denn der hier vorkommende, größere Einkauf wird nicht fußläufig oder mit ÖPNV oder Fahrrad abtransportiert, wäh-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
rend die Waren zudem alle per Lkw angeliefert werden (zumal die Anwohner_innen die ausreichend bestehenden Einzelhandelsgeschäfte nutzen und den ´Hafenmarkt´ ganz sicher meiden werden). Mehr Verkehr dieser Art bedeutet aber mehr klimaschädliche Umweltbelastung und damit negative Auswirkungen, die der Klimanotstand gerade bekämpfen sollte. Daher ´NEIN´ zum Hafenmarkt. Die Investoren fangen trotz Scheitern des beklagten Bebauungsplanes vor dem Oberlandesgericht Münster damit an, den ´Hafenmarkt´ zu bauen und deshalb sagen politisch Verantwortliche, dass man doch schließlich keine Bauruine über Jahre hinweg wolle und man von dem einmal eingeschlagenen Weg nicht mehr abkommen könne? Geht´s noch?! DAS kann doch kein Grund für ein ´Trotzdem immer weiter´ sein! Und dann äußern manche Vertreter_innen aus Politik und Wirtschaft noch den versteckten, teilweise aber auch offenkundigen Vorwurf, die gegen ´Hafenmarkt/ Hafencenter/ E-Center´ engagierten Bürger_innen seien an der jetzigen, verfahrenen Situation Schuld, hätten früher schon anders agieren können oder sogar müssen und versucht damit, das Verursacher-Prinzip umzukehren und auch Inkompetenz in der Sache zu attestieren. Am Ende bleibt aber die Tatsache, dass der ´Hafenmarkt´ aktuell (sowie weitestgehend auch schon in der Vergangenheit) falsch ist, nicht benötigt wird, nicht gewollt ist, nicht in die jetzige Zeit passt, bei weitem mehr Nachteile als Vorteile für direkt betroffene Bürger_innen und auch darüber hinaus darstellt sowie insgesamt - bei allen einhergehenden Schwierigkeiten - nun verhindert werden muss.“	
3.39. Öffentlichkeit 17622	
*„[…] Die Verkehrsbelastung ist schon jetzt zu stark. Diese wird mit einem Einkaufszentrum weiter zunehmen. Der ÖPNV muss gestärkt werden. Dafür braucht es eine Buslinie, die mit dem jetzigen und geplanten Verkehrskonzept kollidiert. Eine zusätzliche Belastung der Fahrradstraße Schillerstraße verschlechtert die Situation von Fahrradfahrern. Der Lärmschutz für Anwohner*innen ist durch das Bauvorhaben gefährdet. Durch den zusätzlichen Verkehr nehmen Luftschadstoffe zu. Der Schutz der Gesundheit der Anwohner*innen hat höchste Priorität. Im Viertel existieren ausreichend Einzelhandelsgeschäfte, die die Nachfrage decken. Im Sinne des Klimaschutzes und der Frischluftzufuhr ist das Bauvorhaben kontraproduktiv. Zusätzliche Grünflächen und bezahlbarer Wohnraum an besagter Stelle sind begrüßenswert. Es bedarf verbindlicher Bürgerbeteilung für die Neuplanung im Sinne seiner Nachbarschaft und des Viertels. Die Stadt muss die Fläche erwerben, um dem Interesse der Bevölkerung zu entsprechen.“*	s. Kap. II a.7, a.8, b.7, c.1, d.1, e.1, e.5, e.7, f.1, g.1, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.40. Öffentlichkeit 17636 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Wir wohnen in einer Eigentumswohnung in Mauritz West - unsere Wohnstraße mündet direkt in die Wolbecker Straße und die Weiterführung der Dorotheenstr über Katharinen- oder Heisstraße in den Ring. Dort ist der Verkehrsfluss bereits mehrmals täglich an seinen Grenzen. Mit diesem Hafenmarkt kollabiert dieser dann mehrmals am Tag. Die Ringline fährt ja jetzt schon nicht mehr über den Hansaring, weil er zu voll ist. Die Geschäfte des täglichen Bedarfs liegen direkt vor der Tür. Wir haben deshalb bewusst unsere Wohnung ausgewählt, damit mir auch im Alter noch fußläufig alles erreichen können. Dafür wäre der Hafenmarkt zu weit, außerdem zu groß und zu voll. Die Geschäfte wie der Rewe und der DM wären aber durch dieses Überangebot gefährdet und würden mittelfristig schließen - kein fußläufiger Einkauf mehr möglich. Das Einzelhandelsangebot ist absolut gesättigt. Die Läden an der Wolbecker Straße werden zwangsläufig zumachen und sich nicht mehr gegen diesen riesigen Markt behaupten können. Die Fläche und das Angebot sind für eine Innenstadtlage völlig überdimensioniert.“	s. Kap. II c.1, c.3, e.1, e.3, e.7, i.2
3.41. Öffentlichkeit 17642	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den Planvorhaben im Betreff ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Ich halte das Projekt „Hafenmarkt“ aus den folgenden Gründen für falsch, d.h. schädlich für das Viertel und die Stadt Münster an sich: *• Die Mehrzahl der Bürger:innen in den anliegenden Vierteln ist gegen das Einkaufszentrum und daran hat sich meines Erachtens nichts geändert. Dies war eines der Ergebnisse einer breit angelegten Bürgerbefragung der Stadt Münster mit Fragebögen an 9000 Haushalte Anfang 2019, die unverständlicherweise im weiteren Verlauf der Planung nicht berücksichtigt wurde.* *• Das Verkehrsaufkommen auf dem Hansaring und der Wolbecker Straße ist bereits heute unzumutbar.* *Beim Bau des Hafencenters schließt die Stadtverwaltung Gesundheitsgefahren für die Anwohner:innen nicht aus.*	s. Kap. II a.1, a.7, b.7, b.10, c.8, e.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Das wirtschaftliche Wohl von zwei Kaufleuten darf nicht über die Gesundheit vieler Menschen gestellt werden! *Das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster im Februar 2018 betonte vor allem, dass „Verkehrslärm, der den Wert von 70 Dezibel tagsüber deutlich überschreitet, [...] grundsätzlich nicht mehr zuzumuten" sei. Ein schlüssiges, rechtssicheres und für die Bürger:innen erträgliches Verkehrskonzept aber fehlt weiterhin.* *• Eine Fortsetzung des Rechtsstreites zwischen der Stadt Münster und den Anwohner:innen der angrenzenden Viertel wäre somit unvermeidlich und damit das weitere Brachliegen des Geländes, welches für niemanden wünschenswert ist.* *Im Hansa-Hafen und Herz Jesu-Viertel fehlen dringend benötigte Wohnungen und Grünflächen, die in dem Bauvorhaben im Vergleich zur Einkaufsfläche nur Restwert haben. Mit der Verbreiterung des Kanals wird das einzige Naherholungsgebiet im Umkreis weiter reduziert und gleichzeitig rollt eine weitere Lawine von Beton zwischen Schillerstraße und Hansaring auf die Bürger:innen zu. Die Wortschöpfung „Pocketpark" ist dafür repräsentativ. Die Stadt Münster hat im Mai 2019 den Klimanotstand verkündet. Nun müssen den Worten aber auch Taten folgen. Projekte, die zusätzlichen Individualverkehr nach sich ziehen, ein veraltetes Konsumkonzept von Großmarkt unterstützen und zu einer Erhöhung der CO2 Emissionen führen, gehören nicht mehr in unsere Zeit!"*	
3.42. Öffentlichkeit 17643	
„[…] ich lebe nun seit einem Monat im Hansa-Viertel und habe bereits 3 verschiedene Flyer in meinem Briefkasten gehabt, die dazu anregen sich gegen den Hafenmarkt auszusprechen. Ich stimme mit allen Einwänden überein. Wir haben bereits ein gutes Angebot an Lebensmittelläden im Viertel. Einen Rewe am Ring, einen Rewe auf der Wollbecker. Einen Penny am Ring, mehrere Kiosks entlang des Rings und an der Bahnhofstraße einen Lidl. Brauchen wir wirklich noch zwei Einkaufsläden? Ich glaube nicht! Ich bin Architekturstudentin an der MSA Münster und für mich ist dies ein gutes Beispiel von Gentrifizierung und negativem Städtebau. Das Hansa Viertel lebt von Künstlerinnen und Künstlern, von Freischaffenden und Kreativen. Das macht das Leben hier so lebenswert und einzigartig. Warum kann das nicht gefördert werden? Warum muss es noch ein Geschäft sein, dass den Konsumdrang stillt und die Kassen der Reichen noch voller macht. Ich habe in diesem Semester einen Kurs, in dem es um das Entwerfen von Utopien geht. Dafür müssen wir uns einen Standort in Münster aussuchen und unsere Utopie auf einem kleinen Raum umsetzen. Ich habe sofort an die Fläche der alten Osmo Hallen gedacht. Diese Fläche ist einen Fläche für	s. Kap. II a.7, b.4, b.5, b.7, c.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Utopien, für Kreatives, für Neues Denken, aber nicht für den fünfzigsten Edeka Markt in Münster!“	
3.43. Öffentlichkeit 17650	
„[…] Das Hansaviertel ist bereits jetzt mit Lebensmittelmärkten mehr als ausreichend versorgt. Der Autoverkehr belastet den Hansaring und die anliegenden Wohngebiete schon übermäßig und wird sich durch den Bau des Hafenmarkts weiter erhöhen. Der Hafenmarkt in der vorliegenden Form ist nicht im Interesse der Anlieger und der Stadt Münster.“	s. Kap. II a.7, c.1, e.1, e.3
3.44. Öffentlichkeit 17652	
*„[…] unser Verein hält den o.g. B-Plan aus den folgenden Gründen weiterhin für rechtswidrig und gleichzeitig unter den von der Stadt selbst gesetzten Rahmenbedingungen städtebaulich für nicht vertretbar. Die Stadt Münster hat den Prozess MünsterZukünfte 20 I 30 I 50 bereits im Jahr 2017 mit der städtischen Nachhaltigkeitsstrategie verknüpft (s. V/0648/2017, TOP 34). Darüber hinaus wurde in der Stadt im Mai 2019 der Klimanotstand ausgerufen. Nunmehr hat das Bundesverfassungsgericht die 1,5-Grad-Grenze des Pariser Klima-Abkommens als verfassungsrechtlich verbindlich erklärt. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Münster ist Bestandteil der Münsteraner Nachhaltigkeitsstrategie, daher sind bei dem o.g. B-Plan die folgenden 2 strategischen Nachhaltigkeitsziele zu berücksichtigen: 1. Die Stadt Münster verfolgt das Ziel einer zukunftsorientierten Wirtschaftsentwicklung, in der ökonomische Wettbewerbsfähigkeit im Einklang steht mit der ökologischen Tragfähigkeit und sozialer Verantwortung. 2. Münster ist Vorbild für zukünftige Produktions- und Konsummuster (weniger, einfach, besser). Aus den vorliegenden Unterlagen zum o.g. B-Plan geht hervor, dass die Eigentümerinteressen des Investors im Widerspruch zu den Nachhaltigkeitszielen der Stadt stehen. Bei einer bereits absolut bestehenden Versorgungssicherheit der Bürger*innen im Viertel mit Lebensmitteln schafft die Stadt Münster aktiv Grundlagen für noch mehr Überangebot. Nachweisbare Indikatoren für ein Lebensmittelüberangebot in Münster sind die Veranstaltung „Feeding the 5000“, bei der rd. 10.000 Menschen mit Lebensmitteln versorgt wurden, die ansonsten im Müll gelandet wären und das hieraus entstandene Social Start Up fairTeilbar, das bereits in den ersten 3 Monaten seiner Geschäftstätigkeit 30 t Lebensmittel vor der Tonne gerettet hat. In Anbetracht dieser industriellen Überversorgung würde sich ein Konzept empfehlen, das eine Kreislaufwirtschaft etabliert und insbesondere kleinen Erzeuger:innen sowie SoLaWis und landwirtschaftlichen und verarbeitenden Kooperativen die Möglichkeit geben würde, ihre Produkte in der Stadt*	s. Kap. II a.3, b.7, b.8, c.1, c.5, c.8

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Münster zu vermarkten (s. Auenhof am Alten Steinweg). Ein solcher Marktplatz würde das progressive Hafenquartier bereichern und gleichzeitig Lösungsansätze für den gerade in der Corona Pandemie sichtbar gewordenen, notwendigen Umbau des Ernährungssystems schaffen. Auf 22.000 qm wäre zudem noch Platz für die Schaffung bezahlbaren Wohnraums. Gleichzeitig könnten Flächen für den Anbau von Lebensmitteln in der Stadt (Essbare Stadt) entsiegelt werden und somit einen positiven Beitrag für das Klima leisten. Wie der veröffentlichten repräsentativen Haushaltebefragung „Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa- und Herz-Jesu-Viertel 2019“ zu entnehmen ist, gefällt der Bau des Hafencenters (inzwischen Hafenmarktes) den Bürger*innen nach der Verkehrsproblematik am zweitwenigsten (19,5%). Das strategische Nachhaltigkeitsziel „Münster ist Vorbild für zukünftige Produktions- und Konsummuster (weniger, einfach, besser) bietet der Stadt auf dem Gelände des Hafenmarktes umfangreiche Gestaltungsmöglichkeiten im Hinblick auf eine smarte, innovative und klimapositive Quartiersentwicklung. Hierbei könnten auch Gemeinschaftsflächen ohne Konsumzwang entstehen, die es allen Menschen ermöglichen würden, am gemeinsamen Leben in der Stadt teilzuhaben.“*	
3.45. Öffentlichkeit 17653	
„[…] Nach dem Besuch der vermeintlichen Bürger:innenanhörung am 3.3.2020 und danach erst auf Anfrage an den Oberbürgermeister veröffentlichten "Haushaltebefragung im Hafen-, Hansa- und Herz-Jesu Viertel 2019" kann ich die weiterhin wenig bürger:innenorientierte Planungsweise der Stadt Münster nicht nachvollziehen. Insbesondere der Pocket-Park erweckt meinen Widerspruchsgeist. Vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels und des aktuellen Klimaschutzurteils des Bundesverfassungsgerichts bitte ich Sie, dass ganze Projekt nochmal zu überdenken. Die Stadt Münster hat bereits vor 2 Jahren den Klimanotstand ausgerufen. Hier sollte man Worten Taten folgen lassen und die Chance einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Quartiersentwicklung ergreifen. Es kann nicht darum gehen, einen vom OVG NRW rechtswidrig erklärten B-Plan zu heilen, sondern das Gelände im Sinne der Bürger:innenschaft gemeinwohlorientiert zu entwickeln. Dies sollte der Stadt ein Bedürfnis sein.	s. Kap. II a.5, a.7, a.8, b.10, d.1
3.46. Öffentlichkeit 17654	
Ein weiterer Neubau von Lebensmittelgeschäften, auch in Form des jetzt modifizierten neuen Bebauungsplanes, würde eine unnötige Überversorgung bedeuten. Die ohnehin schon chaotische Verkehrslage am Hansaring würde sich noch weiter verstärken. Münster braucht unbedingt neue Wohnungen und verpasst hier eine einmalige Chan-	s. Kap. II b.8, b.10, c.1, e.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
ce, stadtnah neuen Wohnraum zu schaffen.	
3.47. Öffentlichkeit 17655	
ich habe die Presse zum Bauprojekt verfolgt und mich nun ein bisschen in die Gutachten eingelesen. Gesucht aber nicht gefunden habe ich die Begründung, warum wir ausgerechnet Einkaufsinfrastruktur überhaupt brauchen. Das Viertel verfügt über eine Vielzahl an Supermärkten. Schon aus dem Grund widerspreche ich dem Vorhaben unbedingt. *Das Verkehrskonzept, in dem sehr hochgehalten wird, dass die bereits bestehende Belastung nicht zunehmen wird, ist mir zu rückwärtig gedacht. Wir wollen und müssen die Zukunft weg vom Auto denken, und das kann ich dem vorliegenden Konzept maximal an den Parkplätzen für Lastenräder ablesen. Ansonsten ist es ein Auto-Tempel wie eh und je. Münster schreibt sich die Mobilitätswende auf die Fahnen; dazu (und zur Fahrradstraße Schillerstraße!!) passt das Konzept m.E. gar nicht. Und allein, wenn man betrachtet, was am Hafenweg inzwischen an Autoverkehr einander und insbesondere allen anderen Verkehrsteilnehmer*innen über die Füße fährt, ahnt man, dass das Konzept nicht aufgehen kann.* *Grünfläche scheint nur notgedrungen mitgedacht und nicht konzeptuell vorgesehen. Nicht zuletzt der Stubengassenplatz und dessen Umgestaltung haben gezeigt, wie wenig Erkenntnisse über die Rolle der Natur z.B. im Auffangen vom Klimaerwärmung und für die Lebensqualität spielen, mitgedacht wird. Da hilft auch kein Quotenbaum ...! Münster will fortschrittlich sein, aber wäre es nicht erstrebenswert, das auf eine erkennbar langfristig gedachte, Klimawandel und aktuelle Entwicklungen berücksichtigende Weise zu tun?!? Ich stimme dem Projekt nicht zu!*	s. Kap. II b.10, c.1, e.1, e.5, e.10
3.48. Öffentlichkeit 17718 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Ich wohne seit etwa 10 Jahren im Hansa Viertel und jetzt mit meiner Partnerin und Tochter in Klein Muffi. Meine Tochter geht in die Kita Rasselbande in der Soester Straße und ich betreibe das Café „Teilchen und Beschleuniger" sowie die Pizzeria „Zum zweischneidigen Pferd" auf	s. Kap. II b.7, b.8, c.1, e.1, e.2, e.14, f.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*der Wolbecker Straße. Sowohl für einen Erwachsenen Anwohner, als auch im besonderen Maße für ein kleines Kind ist die Automobil Belastung zwischen Albersloher Weg, Bremer Straße, Wolbecker Straße inzwischen unerträglich bis hin zu gefährlich. Die Straßen in den Vierteln sind so voll geparkt, dass eine Fahrradfahrer*in gezwungen ist abzusteigen, wenn ein Auto entgegenkommt. Ein „Leben" an den Straßen, sei es spielen, Außengastronomie oder einfach nur zwischenmenschliche Begegnungen sind wenn nicht unmöglich, doch oft sehr unangenehm. Hinzu kommt die nicht sichtbare Belastung durch feinstaub den die sich alltäglich stauenden Fahrzeuge produzieren. Diese Belastung wird durch die geplante Bebauung meiner Ansicht noch extremer werden. Sie dient nicht den Menschen die hier leben. Einkaufsmöglichkeiten, teure Wohnungen und schicke Büroräume gibt es genug. Was den Menschen zugute käme wären Verkehrsberuhigung und Ausschluss von Fahrzeugen aus dem Innenstadtbereich, Grünflächen, bezahlbarer Wohnraum und Begegnungsstätten für die Menschen die hier Leben und diese Viertel so Lebenswert machen."*	
3.49. Öffentlichkeit 17761 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Ich bin freiberuflich tätig und bin darauf angewiesen, von meiner Wohnung aus zügig mit dem Rad oder Auto das Hansaviertel durchqueren zu können, beides würde durch den „Hafenmarkt" und die damit einhergehende Steigerung des PKW-Verkehrs erschwert. Weiterhin ist der Hafen für mich ein wesentliches Naherholungsgebiet. Eine letzte Freifläche mit überflüssigem Gewerbe zuzubauen, ist genau das Gegenteil von dem, was ich als Bürger und Anwohner brauche. Mehr Naturraum und Begegnungsorte sind nötig!"	s. Kap. II b.7, b.8, e.1, i.2
3.50. Öffentlichkeit 17762 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Ich wohne selbst seit 8 Jahren am Hansaring. Ich wünsche mir sehr, dass die Fläche sinnvoller genutzt wird und es bald eine Verkehrswende gibt im positiven Sinne	s. Kap. II b.7, b.8, e.14, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*für alle Bewohner*innen des Hansaviertels.“*	
3.51. Öffentlichkeit 17764	
„[…] hiermit erhalten sie meine Stellungnahme mitsamt meiner Einwendungen zum obigen Planvorhaben. Ich lehne aus nachstehenden Gründen das gesamte Planvorhaben ab: Das Hansaviertel ist eines der am dichtesten besiedelten Stadtteile in Münster und der Hansaring eines der meistbefahrenen Straßen der Stadt. Die Lärmbelastung liegt bereits heute mit größer 70 dB(A) tags und größer 60 dB(A) nachts im eindeutig gesundheitsgefährdenden Bereich. Wenn jetzt ein Einkaufszentrum mit über 100 oberirdischen Kurzzeitparkplätzen hinzukommt wird durch das ständige Ein- und Ausfahren der Verkehr weiter zunehmen. Darüber hinaus gibt es eine Tiefgarage mit 350 Stellplätzen die ebenfalls ausschließlich über den Hansaring erschlossen werden soll. Eine neue große Ampelanlage soll den Verkehr regeln. Das alles führt zu einer weiteren massiven Verkehrsbelastung. Es ist heute schon so, dass der Hansaring mit erheblichen Stauproblemen behaftet ist. Wenn ich mit meinem Auto oder auch nur mit dem Fahrrad aus der Papenburger Straße kommend nach links in den Hansaring abbiegen will muss ich häufig minutenlang warten. Es sollte den Planern und Befürwortern dieses Bebauungsplanes doch zu denken geben, dass die Stadtwerke die Bus-Ringlinie aus Stau- Zeitgründen nicht mehr über den Hansaring fahren fassen! Die derzeitige Planung sieht etwa 4500 qm Einzelhandel und noch einmal ca. 3700 qm Büronutzung vor. Die starke Zunahme des Verkehrs bestätigen Sie selbst im Begründungsentwurf. Dort heißt es auf Seite 37 unter Bezugnahme auf die Verkehrsuntersuchung der nts Ingenieurgesellschaft mbH vom 16.9.2020: „Rechnerisch werden durch die Nutzungen im Hafenmarkt insgesamt 4.400 KFZ Fahrten/ 24 h erzeugt. Im Hinblick auf die integrierte zentrale Lage des Planstandortes im Umfeld dichter Wohnbebauungen sind wesentliche Verbund- und Mitnahmeeffekte bei der Berechnung und Beurteilung der Verkehrsstärken zu betrachten. Demnach bilden von den 4.400 KFZ-Fahrten/24 h nur die Hälfte der Fahrten (rund 2.200 KFZ-Fahrten/24 h) tatsächlich Neuverkehre." Hier wird einfach der errechnete Verkehr halbiert und auf Entlastungseffekte hingewiesen. Diese Effekte sind für mich weder nachvollziehbar noch irgendwie belegt. In der „Prognose 2035" -also in 14 Jahren wird durch einen Neubau der Bahnunterführung in der Hafenstraße eine Reduktion von KFZ- Bewegungen auf dem Hansaring angenommen. Aber der Bau einer solchen neuen Bahnüberführung steht völlig in den Sternen und darf auf keinen Fall in Verkehrsberechnungen für den Hansaring einbezogen werden. Weiter stellen Sie im Begründungsentwurf folgendes fest: Im Ergebnis besteht auf dem Hansaring bereits heute eine hohe Verkehrsbelastung, woraus sich mit Realisierung der Vorhabennutzung Ver-	s. Kap. II a.3, a.4, b.2, b.3, b.4, c.1, c.3, c.4, c.8, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.7, e.8, e.9, e.11, f.1, f.2, g.1, h.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
drängungseffekte einstellen werden Die prognostizierten Neuverkehre (rund 2.200 KFZ/24 h) sind somit nicht als Zusatzbelastung auf dem Hansaring wiederzufinden" Sie gehen also einfach davon aus, dass die ja jetzt schon hohe verkehrliche Belastung durch den zusätzlichen Verkehr des geplanten Hafenmarktes nicht zum tragen kommt weil andere PKW verdrängt werden. Man könnte hier auch sagen dass ja jetzt schon tausende PKW und LKW auf dem Hansaring fahren und dass die Lärmbelastung und die Luftbelastung durch Feinstaub etc. gesundheitsgefährdend ist und dass es auf weitere tausende PKW nicht mehr ankommt. Diese Kleinrechnung der PKW-Fahrten halte ich für puren Zweckoptimismus und naiv. Wenn der KFZ-Verkehr vom Hansaring verdrängt wird bleiben ja wohl nur die Wohnviertel übrig. Das kann niemand wollen. Es reicht schon, dass in meiner Wohnstraße (Meppener Straße) und den umliegenden Straßen täglich gegen Abend dutzende von Autos (in der Corona-Zeit ist es derzeit etwas besser geworden. -aber die Gastronomien im Hafen werden wohl bald wieder öffnen) im Kreis fahren und einen Parkplatz suchen. Wie Sie sehen ist die Verkehrsproblematik im Hansaviertel schon heute katastrophal. Wenn dann noch die neue Bebauung auf dem ehemaligen Osmo-Gelände Kuhr, Neuhafen (Deilmann/Kresing), LVM und der Koppenratverlag hinzukommen spitzen sich die Verkehrsprobleme noch mehr zu. In der nts-Verkehrsuntersuchung ist zu lesen dass täglich 25 LKW über den Hafenweg fahren sollen um das im Bau befindliche (gerichtlich gestoppte) Hafencenter zu beliefern. Dieser LKW-Anlieferverkehr soll dann nicht über den Hafenweg sondern über die Schillerstraße zurück auf den Hansaring fahren. In meinen Augen ist das ein grober Verstoß gegen den Widmungszweck der Schillerstraße als Fahrradstraße. Darüber hinaus befindet sich die LKW-Ausfahrt an einer sehr unübersichtlichen Stelle hinter dem Wohnhaus Nr. 106. Bei jeder Ausfahrt muss der LKW den Gehweg queren um links auf die schmale Schillerstraße einbiegen zu können. Keine 100 m weiter befindet sich das Hansa Berufskolleg mit Schulhof und Fahrradabstellplätzen. Die über Die Fahrradstraße in unmittelbarer Schulnähe abfahrenden LKW stellen damit täglich und dauerhaft eine unnötige Gefährdung der Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg dar. Ich bin wirklich erschüttert darüber, wie die Stadtplanung -ohne jegliche Not- in Münster ein solches Einkaufszentrum plant. Die bereits heute gesundheitsgefährdenden Belastungen durch Verkehrslärm und Schadstoffe werden durch dieses Projekt weiter steigen. Die Stadtplanung nimmt offenbar weitere Gesundheitsgefährdungen der hier lebenden Menschen billigend in Kauf. Dieses E-Center/Hafencenter bzw. jetzt Hafenmarkt ist mindestens so überflüssig wie umweltschädlich. In unmittelbarer Nähe befinden sich bereits 2 große Supermärkte bzw. Einkaufscenter. Keine 50 m entfernt ist ein Penny-Markt; keine 150 m ein gerade großzügig erweiterter Supermarkt. Auf der Wolbecker Straße ist der nächste Supermarkt. In dem gerade im Bau befindlichen Hansator an der Bremer Straße soll im	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
kommenden Jahr ein weiterer Supermarkt eröffnet werden. Durch die Umsetzung der der Planung werden voraussichtlich einige Geschäfte an der Wolbecker Straße wirtschaftliche Probleme bekommen und schließen müssen. Eine Fußläufige Nahversorgung für Viele, besonders ältere Menschen wäre dann nicht mehr gewährleistet. Zur Versorgung des Hansa- und Hafenviertels ist das Planvorhaben also definitiv überflüssig und die auf Seite 70 des Begründungsentwurfs gemachten Aussagen, dass die Auswirkungen unvermeidbar sind schlicht falsch. Die Verkehrs-, Lärm-, und Luftverschmutzungen sind sehr wohl vermeidbar. Aufgabe der Stadt Münster ist es, den von ihr 2019 ausgerufenen Klimanotstand im Rahmen ihrer Entscheidungen zu berücksichtigen und diese zusätzlichen Belastungen gar nicht erst entstehen zu lassen. Durch die Planung wird die städtische Infrastruktur über Jahrzehnte geprägt und die Gestaltung des 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. Erforderlich wäre eine Umkehr von der überholten Vorstellung eines großflächigen Einzelhandels hin zu einer ökologisch tragfähigen Neuausrichtung. Dazu gehört in erster Linie eine Reduzierung des Verkehrs und nicht das Gegenteil. Die mit städtischen Millionenbeträgen schon teilerrichtete Tiefgarage müsste zu einer echten Quartiersgarage -im wesentlichen für die Anwohner des Hansaviertels- werden .. So könnten dann auch heute am vielen Stellen entfallende Parkplätze in breitere und sichere Rad- und Gehwege umgewandelt werden. Im westlichen Teil des Hansaringes dringend erforderlich! Zum Schluss noch einige persönlichen Anmerkungen: Ich wohne seit über 40 Jahren in der Meppener Straße. Die Veränderungen die sich seitdem vollzogen haben sind immens. Es hat eine starke Verdichtung durch die Umwandlung von Wohnraum in denen einst Familien mit Kindern lebten in kleinteilige Wohneinheiten gegeben, in denen heute im Wesentlichen Studenten leben, stattgefunden. Die Gastronomie am Stadthafen wurde sehr großzügig ausgebaut. Das führte dazu, dass insbesondere in den Abendstunden und nachts angetrunkene und lärmende Fußgänger durchs Viertel Richtung Innenstadt ziehen. Wir mussten daraufhin unsere komplette Wohnung umräumen und das Schlafzimmer auf die Südseite verlegen. Von Nachbarn wissen wir, dass sie nur noch mit geschlossenen Fenstern schlafen. In der Bremer Straße entsteht derzeit ein großer Gebäudekomplex (Hansator) mit Einkaufsmeile, Supermarkt, Hotel und vielen Apartments. Die Wegebeziehungen vom Bahnhof zum Hafen und zum geplanten Hafenmarkt führen nun mal durch die Meppener und angrenzende Straßen und werden diese bei Umsetzung des Planvorhabens weiter belasten. Es wird Zeit, das die Stadt aufwacht und diese für uns sehr negative Entwicklung stoppt. Mittelfristig sehe ich auch durch den Wert unserer Immobilie deutlich vermindert.“	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.52. Öffentlichkeit 17765 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ein besonderer Kritikpunkt ist die mangelnde Berücksichtigung der sozialen Zusammensetzung des gesamten Hansaviertels. Bereits mit dem Großbauprojekt „Hansator" direkt am Bremer Platz ist die größte Grünfläche des Hansaviertels durch Überlastungs- und Verdrängungseffekte bedroht. Um diesen Nachteilen zu begegnen und den Neugestaltungsprozess gemeinwohlorientiert zu begleiten, gibt es einen Runden Tisch Bremer Platz. Aber auch hier kommt der private Investor, in diesem Fall die Landmarken AG, nicht seiner sozialen Verantwortung nach und engagiert sich nicht. Er profitiert von den soziokulturellen Vorteilen des Hansaviertels, ohne sich jenseits kommerzieller Interessen zu engagieren. Gleiches soll nun auch endgültig mit dem „Hafenmarkt" geschehen. Auch hier profitiert ein Investor von der überlasteten Infrastruktur, ohne soziale Verantwortung zu übernehmen. In einem von Raumkonflikten und Verkehrsüberlastung geprägten Stadtviertel und einer Stadt im Klimanotstand ist dies eine untragbare Entwicklung und trägt zur Intensivierung all dieser Konflikte und Probleme bei."	s. Kap. II a.3, b.4, b.5, e.1
3.53. Öffentlichkeit 17766 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Da ich am Hansaring am Hansaring wohne, mit dem Fenster zur Straße und bereits jetzt wegen des immensen Verkehrsaufkommen und einer starken Lärmbelastung ausgesetzt bin."	s. Kap. II e.1, g.1, i.1
3.54. Öffentlichkeit 17767 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Als Anwohner am Hansaring. Das Verkehrsaufkommen (Autos) im Hansaviertel, aber vor allem auf dem Hansaring (und Kreuzung Hansaring/Bremer Str./Albersloher	s. Kap. II e.1, e.2, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Weg/Hafenstraße) ist schon jetzt untragbar. Nicht nur durch Lärm sondern auch als Gefahr für Fußgänger und Radfahrer.“	
3.55. Öffentlichkeit 17768 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Als Mieter im Hause Mauritzsteinpfad 9 befürchte ich Parksuch-Verkehr oder „Schleichwege“-Nutzung vor meinem Haus. Schon jetzt wird die Oststraße, über die der Mauritzsteinpfad mit dem Auto erreichbar ist, als Abkürzung genutzt. Ortskundige gehen auf diesem Weg der stark befahrenen Kreuzung mit langen Wartezeiten vor den Ampeln im Bereich Warendorfer Straße/Hohenzollernring aus dem Weg. *Ich selbst wohne am Mauritzsteinpfad im Erdgeschoss und nutze den Vorgarten direkt vor meiner Wohnung zum gemütlichen Sitzen im Freien an warmen Tagen. Das ist jetzt schon manchmal zu verkehrsstarken Tageszeiten problematisch wegen des Lärms und der Abgase vom Oststraßen-Verkehr.“*	s. Kap. II e.1, e.8, f.1, g.3, i.2
3.56. Öffentlichkeit 17769	
„[…] 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	s. Kap. II a.4, b.7, e.11

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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 „Verkehrstechnischen 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 überschnitten. Aus	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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 regelhafter 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."	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.57. Öffentlichkeit 17770	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den Planvorhaben im Betreff ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Das Projekt ist ausfolgenden Gründen schädlich für die Bewohner des Hansa-Hafen und Herz-Jesu-Viertel. Ich lehne es daher aus nachfolgenden Gründen ab: *1. Einkaufen:* *Die Ergebnisse der eigenen Haushaltsbefragung der Stadt Münster {Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im 'Hafen-, Hansa und Herz-Jesu-Viertel' 2019, Ergänzende Materialien zur Vorlage V/0106/2020) im „Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019" haben folgendes aufgezeigt:* *• Die Bürger des Viertels haben zur Frage „Was gefällt Ihnen am wenigsten in Ihrem Viertel" geantwortet, dass ihnen an erster Stelle die Verkehrssituation am allerwenigsten gefällt (25,9%), gefolgt vom Bau des Hafencenters mit 19,5%. Es waren Rang 1 und 2 aus 82 verschiedenen Möglichkeiten.* *• Eine weitere Frage wurde zur Verschlechterung im Viertel innerhalb der letzten fünf Jahre gestellt. Am schlechtesten wurde an erster Stelle das Auto (Parken/ Verkehr) mit 35,5% angegeben und an zweiter Stelle der Bau des Hafencenters mit 27% als Antwort auf die Frage „Wie hat sich ihr Stadtviertel in den letzten fünf Jahren verändert? (Bitte nennen sie die wichtigsten Gründe für Verschlechterungen"). Aus über 45 aufgelisteten Antworten nannten über 60% der Befragten den Verkehr und den Bau des Hafencenters als die beiden Hauptgründe für eine Verschlechterung im Viertel. Das Hansa-Hafen und Herz-Jesu-Viertel ist bereits jetzt überversorgt mit Lebensmittelmärkten und Discountern. In einem Radius von 500 Metern befinden sich bereits bzw. sind in der Bauphase 6 Lebensmittelmärkte bzw. Discounter. Der zusätzliche Vollsortimenter E-Center (Hafencenter/Hafenmarkt) und der zusätzlich geplante Discounter (Aldi) sind absolut überflüssig. Das E-Center als Vollsortimenter wird den gewachsenen, kleinteiligen Einzelhandel im Hansa- Hafen und Herz-Jesu-Viertel zerstören. Der Charme unseres Viertels muss erhalten bleiben.* *2. Wohnen:* *Ich wohne im Hansaviertel, Papenburger Straße. Die Wohnung ist in meinem Besitz. Durch den Hansamarkt, der zu einer immensen Verkehrszunahme führen wird, wird der Wert meiner Wohnung sinken. Das Verkehrsaufkommen*	s. Kap. II a.7, b.3, b.4, b.5, c.1, c.3, e.1, e.11, e.12, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
auf dem Hansaring ist bereits heute unzumutbar. Beim Bau des Hafencenters schließt die Stadtverwaltung zudem Gesundheitsgefahren für die Anwohner:innen nicht aus. Das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes betonte vor allem, dass „Verkehrslärm, der den Wert von 70 Dezibel tagsüber deutlich überschreitet,[...] grundsätzlich nicht mehr zuzumuten" sei. Ein schlüssiges, rechtssicheres und für die Bürger:innen erträgliches Verkehrskonzept aber fehlt weiterhin.“	
3.58. Öffentlichkeit 17773	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Ich möchte, dass dieses Schreiben gelesen und gehört wird. Die überarbeitete Fassung des Bebauungsplan Nr. 609 ist wahrlich eine Farce und es grenzt an eine Unverschämtheit, diesen bei bekannten Kritikpunkten als überarbeiteten Plan auszulegen. Sie, als Münsteraner und als Vertreter der Bürger Münsters, insb. der Bewohner des Hansa/Hafen/Herz Jesu Viertels, wollen weiterhin an einer lebenswerten und einmaligen Stadt mitwirken. Was Münster dafür braucht ist mehr bezahlbaren Wohnraum für alle Altersgruppen, Grün- und Freizeitflächen, eine lebendige Kultur und ein Miteinander. Das Projekt mit dem ausgelegten Bebauungsplan widerspricht all diesen Punkten. Noch einen Supermarkt an diesem Standort zu planen obwohl gegenüber und nebenan bereits einer existiert ist grotesk. Weitere wie ein REWE, Netto, EDEKA und Lidl sind in der Nähe. Darüber hinaus werden Lieferdienste wie z.B. Picnic und andere ökologische Lieferanten den Markt zunehmend bedienen. Das Verkehrsaufkommen im Viertel ist mittlerweile an Werktagen extrem. Es ist naiv weiterhin zu behaupten dass ein weiterer Supermarkt das Verkehrsaufkommen nicht wesentlich beeinflussen wird. Schon jetzt weichen die aufstauenden PKWs aus und rasen auf Nebenstraßen durch das Viertel. Wie fänden Sie diesen Zustand? Es ist Zeit die Familien mit ihren Kindern im Viertel zu schützen und die Lebensqualität zu verbessern. Zahlreiche Spielplätze, Neue und Erneuerte, finden bereits guten Anklang. Mit dem Verkehr steigt die Lärm- und Schadstoffbelastung weiter an. Die Lärmbelastung liegt bereits jetzt mit> 70dB tags und >60dB nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich. Eine Stadt die den Klimanotstand ausgerufen hat und grüner werden will kann diesen Plan nicht ernst meinen. Eine a priori durchgeführte Befragung und Beteiligung der Viertelbewohner ist und war scheinheilig und enttäuschend. Ein ernsthafter und nachhaltiger Plan auf diesem Gelände sähe u.a. folgendermaßen aus und könnte bestehende Gebäude sowie die Tiefgarage mit einschließen: Nachbarschaftliches Mehrgenerationenwohnen, mit gemeinschaftlichem Platz/Rasenfläche/Weinlaube im Zentrum, Wohnungen für Familien im EG und 1. OG mit Terrassen. Barrierefreies Wohnen im 2. Und 3. OG für Senioren wie	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.7, b.2, b.7, b.8, c.1, c.5, d.6, e.1, e.11, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
für Studenten. Förderung des Wohnraumes für Familien die in den angrenzenden Vierteln arbeiten. Die mehr als ausreichenden Stellplätze der Tiefgarage wären für die Bewohner Wohnkomplexes sowie zusätzlich für die umliegenden Bewohner gut vermietbar. Schon jetzt ist die Parksituation äußerst angespannt und könnte so einen Teil der überzähligen Autos reduzieren. Der unmittelbar zum Hansaring ausgerichtete Gebäudeteil könnte für bereichernde Einzelhandelsläden oder für die bereits geplanten Marktstände mit Lebensmitteln aus verschiedenen Kontinenten/ Kulturen dienen. Wenn Sie schon keine finanzielle Verantwortung für dieses Debakel übernehmen, dann wenigstens politische Verantwortung! Jetzt! P.S Für weitere Ideen und Ausgestaltung würde ich mich zur Verfügung stellen.“	
3.59. Öffentlichkeit 17774	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o. g. Planvorhaben (B-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP) ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Zunächst einmal kann ich die Stadtplanerische Entwicklung im Hansaviertel ein weiteres großes Einzelhandels-Angebot zu schaffen nicht nachvollziehen. Ich wohne am Bremer Platz und kann fußläufig zwei Rewe (Hansaring, Wolbecker Str.), einen Netto (Wolbecker Str.), einen Penny (Hansaring), zwei dm Drogeriemärkte (Wolbecker Str., Bahnhof) sowie ab Ende des Jahres im neuen Hansator einen weiteren Rewe erreichen. Auch die angrenzenden Viertel haben eine ähnliche Versorgungslage. Als Bürgerin bekomme ich den Eindruck, dass hier nicht die Deckung der Grundversorgung für die stadtplanerischen Entscheidungen im Fokus steht, sondern ein Unternehmen, das sich noch am Markt in Münster stärker platzieren möchte. Eine Entscheidung zur gemeinwohlorientierten Entwicklung des Viertels ist dies nicht. Die Anpassungen hin zu einem Wochenmarktkonzept sind prinzipiell zu begrüßen, aber es scheint kein transparenter Zugang von regionalen Anbietern möglich. Hier wäre es schöner, wenn die Stadtplanung im Sinne der Quartiersentwicklung und Steigerung der Lebensqualität einen wirklichen (Feierabend)-Markt beispielsweise zur weiteren Aufwertung des Hansaplatzes oder des neugestalteten Bremer Platzes anstoßen könnte. Dieser würde auch die von Ihrem Amt geplanten Vorhaben der Grünflächenentwicklung stärken. Insbesondere im „Problembereich" Bremer Platz, wo die Neugestaltung des Bremer Platzes ein gemeinsames Miteinander der SchülerInnen, „Szene" und Bürgerinnen anstrebt. Ich kann keine gutachterliche Einschätzung zu der verkehrlichen Situation am Hansaring abgeben, nur meine Eindrücke als Bürgerin. Die Verlegung der Ringlinie aufgrund von zuverlässiger Linienführung, die Staubildung zu Stoßzeiten sowohl auf dem Hansaring als auch auf der Wolbecker Straße und der hohe Parkdruck	s. Kap. II a.7, b.2, b.7, c.1, c.5, d.6, e.1, e.2, e.5, e.6, e.8, e.11

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
und Parksuchverkehr, lassen mich nicht nachvollziehen, dass ein neues großes Einzelhandels-Angebot nicht zur weiteren Steigerung der Lärmbelästigung und des Verkehrsaufkommens führt. Auch befürchte ich ein weiteres Ausweichen des MIV auf die Fahrradstraße Schillerstraße. Die (gefühlte) Verkehrssicherheit insbesondere für zu Fußgehende ist sowohl am Hansaring als auch an der Wolbecker Straße bereits jetzt nicht hoch, hier kommt es regelmäßig zu Konflikten mit dem Radverkehr und MIV. Hier sollte gegengesteuert und nicht weiterer Verkehr geschaffen werden. 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 in der Begründung immer wieder angepriesene Verringerung der Parksuchverkehre im übrigen Hansaviertel (vgl. z.B. Begründungsentwurf, S. 33), d.h. in den Wohnstraßen zwischen Wolbecker Straße und Hansaring, wird auf diese Weise absehbar nicht eintreten und eine Entlastung der Wohnviertel ist nicht ersichtlich. Die konsequente Entwicklung der Tiefgarage als Quartiersgarage würde sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Aufenthaltsqualität im Viertel stärken. Wenn die 350 Stellplätze für Bewohnerinnen des Viertels zur Verfügung stünden, könnten in folgenden Bereichen öffentliche Stellplätze mehrheitlich wegfallen: Fahrradstraße Schillerstraße: zwischen Bahnhof und Hansaring können die Stellplätze entfallen und die Fahrbahnbreite angepasst werden und der damit verbundene Standard für Fahrradstraßen der Stadt Münster wird umgesetzt Hansaring: hier kann der gewonnene Raum den Gastronomen für Außengastronomie zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin können die Seitenbereiche neu strukturiert werden, sodass die Gehwege und Radwege nach RASt-Standard angelegt werden können Wolbecker Straße: durch den Wegfall aller Stellplätz ab Ecke Bremer Straße bis zum Ring kann eine konsequente und konfliktfreie Führung des Radverkehrs auf der Straße erfolgen, dies reduziert die Konfliktsituation mit dem Fußverkehr deutlich und stärkt die Sicherheit der zu Fußgehenden im Seitenbereich, weiterhin kann auch hier die Außengastronomie ausgeweitet werden In den anliegenden Wohnstraßen können Parkplätze klar baulich abmarkiert werden, sodass kein wildes Parken im Viertel möglich ist, auch kann halbseitiges Parken auf dem Gehweg reduziert werden. Weiterhin können Radabstellanlagen geschaffen werden, um die Gehwege vom ruhenden Verkehr freizuhalten. Die Kompetenz zu der Festlegung der Gebühren für Anwohnerparken wird in diesem Jahr von der Landesregierung auf die NRW Kommunen übertragen, dies ermöglicht der Stadt Münster kostendeckende Gebühren für die Ausstellung Anwohnerparkausweisen festzulegen und zu generieren. Eine Festlegung ermöglicht Einnahmen nach Marktpreisen, sodass Kosten für den Betrieb einer Quartiersgarage gedeckt werden	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
könnte. Parallel dazu sollte der Bereich zwischen Hansaring und Wolbecker Straße und Hafenkai flächendeckend zu Bewohnerparkzonen ausgewiesen werden, sodass der Bereich klar gegliedert und nicht mehr fremdgenutzt wird von Besuchern der Hafengastronomie oder Arbeitnehmern. Diese haben ausreichend Parkmöglichkeiten im Bereich Kino, Halle Münsterland und Stadtwerke. Ungelöst ist die Frage des Parkplatzbedarf für die Schülerinnen des Hansa-Berufs-Kolleg auch mit dem geplanten Bauvorhaben, hier sind deutlich zu wenig Stellplätze errichtet, während nebenan ca. 450 kostenpflichtige Stellplätze geschaffen werden und keine Synergien zu den Bedarfen des Hansa-Berufs-Kolleg entstehen. Die Schülerinnen parken stattdessen im Seitenraum der Schillerstraße (Fahrradstraße!) sowie im Quartier Lind erhöhen den Parksuchverkehr im Viertel insbesondere in den Morgenstunden. Dies führt zu gefährlichen Situationen auf der Fahrradstraße für Kinder auf dem Weg zur Schule - aus Gremmendorf sind morgens zwischen 7:15 und 8 Uhr sehr viele Kids auf der Fahrradstraße Richtung Schulen in der Innenstadt unterwegs. Die Nutzung des Rohbaus der Tiefgarage als Quartiersgarage kann dazu ein Angebot von alternativen Mobilitätsformen bereitstellen, wie Car-Sharing, Lastenradverleih, Bike-Sharing etc. und den Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote fördern. Die weitere Stärkung des Umweltverbunds ist Ziel der Zukunftsstrategie der Stadt Münster und Kern des Masterplans Mobilität 2030+. Mit einer „Quartiersgarage Hansaviertel" könnte die Stadt ein Modellprojekt starten und nachhaltig die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Die weiteren oberen skizzierten Maßnahmen würden zu einer echten verkehrlichen Verbesserung des Hansaviertels und konsequenten Stärkung der Nahmobilität beitragen und die Planungen der autoarmen Innenstadt auch in die Wohnquartiere weiterführen. Über die Genehmigung bzw. Planung der Anlieferung des Edeka-Marktes über die Schillerstraße mit täglich bis zu 25 LKWs kann ich mich nur wundern. Die Schillerstraße ist als Fahrradstraße ausgewiesen, dies bedeutet laut der StVO und den Qualitätskriterien der Stadt Münster für den Radverkehr gegenüber-dem MIV bevorrechtigte Straßen - das Fahrrad ist das dominierende Verkehrsmittel. Weiterhin sind andere Verkehrsarten in Fahrradstraßen nur aufgrund von Zusatzzeichen erlaubt - dieses ist derzeit nicht für Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen ausgewiesen. Die Logistik eines Einzelhandels-Angebot mit LKWs über eine Fahrradstraße zu planen ist nicht im Sinne der StVO und daher nicht erlaubt. Weiterhin soll die Abfahrt über eine Einbahnstraße erfolgen, sodass die 3,5-Tonner auf die Schillerstraße setzen müssen und dann sowohl Fuß- aus auch Radverkehr kreuzen. Dies halte ich für eine große Gefahr für die Verkehrssicherheit in diesem Bereich. Weiterhin ist hier ein ausgewiesener Schulweg vom Hansa-Berufs-Kolleg sowie der Schulweg von Kindern aus Gremmendorf zu weiterführenden Schulen in der Innenstadt. Die Anlieferung übenden Hafenweg ist ebenfalls zweifelhaft, da dieser Bereich gerade sehr stark vom Fußverkehr als Verbindungs-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*achse zwischen Kanal- und Hafenpromenade. Hier Lastverkehr gezielt zu führen ist sehr ebenfalls im Sinne der Verkehrssicherheit nicht nachvollziehbar. Ein Auszug aus dem Beschluss zu den Qualitätskriterien von Fahrradstraßen der Stadt Münster besagt: „Durch die formulierten Qualitätsstandards erhalten die Münsteraner Fahrradstraßen einen spürbaren Gewinn an Sicherheit, Komfort, Reisezeit und Aufenthaltsqualität (verbesserte Straßenraum- und Stadtgestaltung)" Dies sollte auch für die Schillerstraße gelten und schließt somit eine Anlieferung von Waren über die Schillerstraße aus. Weiterhin steht in Qualitätsstandards der Stadt Münster für Fahrradstraßen „Gerade, weil einige Fahrradstraßen vom Kfz-Verkehr als Schleichwege genutzt werden, ist zu prüfen, ob der Kfz-Verkehr eingeschränkt werden kann. So könnten die betreffenden Fahrradstraßen nur für den Anliegerverkehr freigegeben oder Sackgassen sowie Einbahnstraßenregelungen eingeführt werden." Dieses ist im Rahmen der Entwicklung der Velo- Routen und des erhöhten Verkehrsaufkommens zwingend zu prüfen. Im Ersten Schritt wurde bereits ein Überholverbot auf der Schillerstraße im Bereich Hansaring bis nach der Schillerbrücke erlassen. Die Schillerstraße ist zentrale Radverkehrsverbindung aus dem Stadtteil Gremmendorf in Richtung Innenstadt bzw. für ArbeitnehmerInnen in den Gewerbegebieten Loddenheide/Höltkenweg, die aus der Kernstadt kommen. In den Planungen der Veloradrouten für Münster spielt die Verbindung eine große Bedeutung für Pendler aus Wolbeck und Everswinkel - Ziel ist die Pendler zum Umstieg vom Auto auf das Rad zu bewegen. Das heißt, neben den bisher bestehenden sehr starken Radverkehrsaufkommen ist eine Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in den kommenden Jahren zu erwarten. Weiterhin wird auf den Fahrradstraßen und insbesondere in der Schillerstraße seit Anfang 2020 für die Reduzierung des Verkehrs geworben „Fahrradstraße - Autos zu Gast" sowie zur Einhaltung von Tempo 30 geworben und regelmäßig kontrolliert. Ein Edeka-Markt in direkter Nähe und mit Anbindung über diese Fahrradstraße und mit der Folge der Erhöhung des MIV-Aufkommens in diesem Bereich ist nicht nachvollziehbar und nicht vereinbar mit den Planungen zum Radverkehr in der Stadt Münster. Ich persönlich bin betroffen, da mein Vierteil mir am Herzen liegt, ich möchte eine Reduzierung des Verkehrs, eine Steigerung der Aufenthaltsqualität insbesondere durch Grünflächen. Ich habe keinen Balkon oder Gartennutzung zur Verfügung und wünsche mir daher mehr Möglichkeiten zum Verweilen - ohne Konsumzwang. Dieses wird nicht befriedigt durch die Planung eines kleinen Grünstücks, welches Städtebaulich sehr zweifelhaft platziert ist. Ich möchte ungern zwischen Parkplatz und Durchgangsstraße verweilen. Ein echtes Grünflächenangebot im Kern eines - statt einer gewerblichen Entwicklung - reinem Wohnbereichs wäre eine Aufwertung für das Viertel. Gerade die Corona Pandemie hat den Bedarf an wohnumfeldnahe Erholungsflächen noch verstärkt. Der neu errichtete Spielplatz an der Schillerbrücke verdeutlicht die	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Bedürfnisse der Bewohnerinnen des Hansaviertels, da der Spielplatz seit Tag 1 sehr intensiv genutzt wird. Dieser Bedarf wird meiner Meinung nach auch nicht durch die Neugestaltung des Bremer Platz gedeckt werden, da sich auch hier die Erholung direkt am Hbf., an einer Schule und stark befahrenen Straßenabschnitts abbilden würden. Darin liegt für mich persönlich wenig Reiz längere Erholung zu suchen. Auch die Verbreiterung des Kanals wird langfristig zum Verlust für Erholungsflächen im Viertel sorgen. Weiterhin fürchte ich durch das geplante überdimensionierte Angebot an Vollsortimentern eine Verdrängung alteingesessener Einzelhändler und ein geringeres Interesse am Standort Hansaviertel von neuen, innovativen Verkaufskonzepten. Aber gerade kleine, individuelle, kreative Unternehmen machen das Hansaviertel lebenswert und bilden die Stärke des Quartiers. Mit dem neuen Einzelhandels-Angebot werden aus meiner Sicht nur externe „bequeme" Einkäufer im PKW angezogen, die die Unternehmen im Viertel nicht nachhaltig stärken. Ziel für eine sozial- und umweltverträgliche Entwicklung des Viertels sollte sein, mehr bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, der Familien, Studierenden und einkommensschwächeren Menschen ein attraktives Leben im Vierteil ermöglichen. Die Potentiale sind bei der Fläche gegeben. Die hier zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemachten Aussagen gelten für die 97. Änderung des Flächennutzungsplans gleichermaßen.“	
3.60. Öffentlichkeit 17776 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme M7 (siehe Punkt 3.8) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.8.	
„[…] 10. Dieses Großprojekt wird, wie es sogar von den Gutachtern ausdrücklich eingeräumt wurde, die bestehenden kleinen Einzelhandelsgeschäfte und ihre Mitarbeitsplätze, zerschlagen und so unmittelbar zu unnötigen sozialen Härten führen. Allein dies müsste Sie Herr Denstorff dazu bewegen, dafür zu sorgen, dass wenn nicht vollumfänglich, so doch für deutlich stärkere Beschränkungen dieses Bauvorhabens zu sorgen. Es ist mir unverständlich, wie Sie dies alles mit Ihrem Amtsethos vereinbaren, Herr Denstorff. Im Hansa-Hafen-Viertel pulsiert das Leben in dynamischem Zwiespalt. Dieses Projekt ist nichts von dem was nun, mit dem romantisierenden „Neu-Namen" Hafenmarkt suggeriert werden soll. Es ist ein Werk der Zerstörung und Brutalisierung. Es ist ein Sprengsatz eines Modernisierungs- und Zentralisierungs-Terrors. Eine „neue Mitte" braucht Zeit zum Wachsen, braucht Zeit für gesundes Wachstum und Leben.“	s. Kap. II a.1, b.4, b.5, c.3

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.61. Öffentlichkeit 17777	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den Planvorhaben im Betreff ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Ich halte das Projekt „Hafenmarkt" aus den folgenden Gründen für schädlich, sowohl für die angrenzenden Viertel als auch für die Stadt Münster an sich: *• Die Mehrzahl der Anwohner*innen vor Ort ist gegen das Einkaufszentrum und daran hat sich meines Erachtens nichts geändert. Dies war eines der Ergebnisse einer breit angelegten Bürgerbefragung der Stadt Münster mit Fragebögen an 9000 Haushalte Anfang 2019, die unverständlicherweise im weiteren Verlauf der Planung nicht berücksichtigt wurde.* *• Das Verkehrsaufkommen auf dem Hansaring und der Wolbecker Straße ist bereits heute unzumutbar. Beim Bau des Hafencenters schließt die Stadtverwaltung Gesundheitsgefahren für die Anwohner* innen nicht aus. In der Tat betonte das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster im Februar 2018 vor allem, dass „Verkehrslärm, der den Wert von 70 Dezibel tagsüber deutlich überschreitet, [...] grundsätzlich nicht mehr zuzumuten" sei. Ein schlüssiges, rechtssicheres und für die Bürger*innen erträgliches Verkehrskonzept aber fehlt weiterhin.* *• Eine Fortsetzung des Rechtsstreites zwischen der Stadt Münster und den Anwohner*innen der angrenzenden Viertel wäre somit unvermeidlich und damit das weitere Brachliegen des Geländes, welches für niemanden wünschenswert ist. Dabei möchte ich betonen, dass die gegenwärtige traurige Bauruine vor allem dem schnellen Weiterbau des Investors nach dem Urteil zur Ungültigkeit des Bauplans im Jahr 2018 geschuldet ist. Dieser wollte Tatsachen schaffen - was ihm leider auch gelungen ist - und hat dadurch die weiteren Möglichkeiten zur Diskussion vollständig blockiert. Dabei verstehe ich die privaten Interessen der Firma Stroetmann durchaus, aber nicht die Haltung der Stadt Münster dazu.* *• Nach dem was ich in Gesprächen mit Ratsmitgliedern und der Verwaltung persönlich gehört habe, steht inzwischen oft nicht mehr das Projekt an sich im Vordergrund, sondern nur die Notwendigkeit die gegebene Baugenehmigung an die Firma Stroetmann zu honorieren und einen Anspruch auf Schadensersatz zu vermeiden. D.h. das Bauvorhaben wird tatsächlich zum Teil als überholt und überdimensioniert für das umgebende Stadtviertel anerkannt, aber man sieht keinen anderen Ausweg als es trotzdem zu bauen. Dies scheint mir eine grundfalsche Einstellung, bei der ich mir mehr Kreativität in den Köpfen der Politiker wünschen würde. Mit Sicherheit gäbe es die*	s. Kap. II a.1, a.3, a.6, a.7, b.2, b.5, b.7, b.10, c.1, d.1, e.1, e.12, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Möglichkeit mit dem Investor alternative Lösungen zu finden, z.B. indem man ihm ein gleichwertiges Stück Land zum Bau eines Einkaufszentrums in einem noch zu erschließenden Gebiet anbietet. Dort wäre dann auch ein echter Bedarf. Im Westen der Stadt gibt es Flächen, in denen die Versorgung sehr viel dünner ausfällt, so sind z.B. entlang des Rings zwischen York Center und Aaseemarkt kaum Möglichkeiten zum Einkauf. *• Im Hansa-Hafen und Herz Jesu-Viertel fehlen dagegen nicht Supermärkte, denn es gibt in einem Radius von ca. einem Quadratkilometer 3 Rewe Märkte, einen Penny und einen Netto.* *Was dagegen dringend benötigt wird sind Wohnungen und Grünflächen, die in dem Bauvorhaben im Vergleich zur Einkaufsfläche nur Restwert haben. Mit der Verbreiterung des Kanals wird das einzige Naherholungsgebiet im Umkreis weiter reduziert und gleichzeitig rollt eine Mauer von Beton zwischen Schillerstraße und Hansaring auf die Bürger*innen zu. Die euphemistische Wortschöpfung „Pocketpark" ist dafür repräsentativ, aber noch wichtiger ist wie die Windschneisen in Richtung Stadt kompromittiert werden. • Die Stadt Münster hat im Mai 2019 den Klimanotstand verkündet. Nun müssen den Worten aber auch Taten folgen. Projekte, die zusätzlichen Individualverkehr nach sich ziehen, ein veraltetes Konsumkonzept von Einkaufszentrum unterstützen und zu einer Erhöhung der C02 Emissionen führen, gehören nicht mehr in unsere Zeit!“*	
3.62. Öffentlichkeit 17780 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich wohne selbst im Umfeld des Bauvorhabens und nutze das Angebot des dort ansässigen Einzelhandels - dem mit dem geplanten „Hafenmarkt“ erhebliche Konkurrenz erwachsen dürfte, was unweigerlich zur Verdrängung jahrelang gewachsener Strukturen führen könnte. Die sowieso schon angespannte Verkehrslage auf Hansa- bzw. Hohenzollernring wird wie oben bereits erwähnt ein unerträgliches Maß annehmen, sollte die vermeintliche Attraktivität des „Hafenmarktes“ auch die dementsprechenden Besucherzahlen anlocken. Dadurch sehe ich die Lebensqualität in meinem unmittelbaren Wohnbereich in erheblichem Maße einer Verschlechterung ausgesetzt - ganz davon abgesehen, dass eine derartige stadtplanerische Maßnahme als ein völlig überaltertes Konzept aus einer Zeit angesehen werden muss, als Wirtschaftsfaktoren noch eindeutig Vorrang gegenüber der Wohnqualität gegeben wurde und somit einer sich selbst als progressiv und fortschrittlich darstellenden Stadt, wie Münster in keinster Wei-	s. Kap. II a.3, b.2, b.4, b.5, c.1, c.3, e.1, i.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
se angemessen erscheint.“	
3.63. Öffentlichkeit 17785	
hiermit gebe ich eine Stellungnahme zu dem oben genannten Planvorhaben ab. Ich erhebe Einspruch! Das Hansaviertel und speziell der Bereich am Hansaring ist für mich sowohl versorgungstechnisch als auch kulturell der Ort meiner Wahl. Hier ist mein Viertel, hier begegne ich den Menschen, die ich inzwischen grüße, auch wenn ich ihre Namen nicht kenne. Das von Ihnen geplante Bauvorhaben ist absoluter Wahnsinn. Die derzeitige Situation ist, was die Versorgung angeht komfortabel: Wir haben Supermarkt, Diskounter, Fahrradladen, Apotheke und noch einiges mehr. Das einzige für mich (als nicht am Hansaring wohnender) was jetzt schon Anlass zum Ärger gibt, ist der Verkehr. Mahl mehr, wenn ich selbst diese Strecke mit dem Auto befahre und mal weniger, wenn ich mit dem Fahrrad, an dem sich stauenden Verkehr vorbeifahre und nur denke: Warum kann die Stadt diesen Bereich nicht endlich beruhigen. Neben diesem subjektiven Empfinden habe ich nach Jahren der intensiven Beschäftigung mit dem Thema, keine einzige Studie gesehen, gelesen oder auch nur davon gehört, die dem EDEKA-Center, jetzt verschönernd „Hafenmarkt" genannt, eine Steigerung der Lebensqualität im Viertel bescheinigt. Bitte erklären Sie mir, warum Sie in diesem jetzt schon Verkehrs-, Emissions- und Lautstärkenüberlasteten Viertel, dieses Bauvorhaben vorantreiben.“	s. Kap. II b.8, c.1, e.1, f.1, g.1, h.1, i.2
3.64. Öffentlichkeit 17786 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Meine Wohnung liegt an der Kreuzung Schillerstr./Hansaring, Schlafzimmer und Bad gehen zum Hansaring. Von Küche, Wohnzimmer und dem noch einigermaßen ruhigen Balkon im Hinterhof blicke ich direkt auf das Hafencenterareal. Somit bin ich unmittelbar vom zunehmenden Lärm und Verkehrslärm, vor allem durch die Lieferanfahrt durch die (Fahrradstraße) Schillerstraße betroffen. Auf die jetzt schon chaotischen Verkehrsbedingungen auf dem Hansaring in diesem Bereich ist ja schon ausführlich eingegangen worden.“	s. Kap. II b.2, e.1, e.5, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.65. Öffentlichkeit 17787, 17795, 17798 Die Stellungnahmen beinhalten die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Persönliche Betroffenheit: Da ich direkt am Hansaring wohne, schaue ich von meiner Haustür unmittelbar auf das Hafencenter (bzw. die aktuelle Bauruine). Ich kann mich den obigen Ausführungen voll und ganz anschließen, was die negativen Auswirkungen des Projektes auf unser Viertel angeht. Insbesondere eine Verkehrssituation, die bereits jetzt am Hansaring kaum auszuhalten ist, würde durch den Bau eines solchen Großprojektes hier vollends aus dem Ruder laufen. Auch ist es mir einfach nicht ersichtlich, warum man in unmittelbarer Nähe zu Penny und Rewe auf Biegen und Brechen noch weitere Supermärkte errichten muss. Insgesamt wäre dem Viertel deutlich mehr geholfen, wenn man den Platz für dringend benötigten Wohnraum oder mehr Park- Freizeitmöglichkeiten nutzen würde.“	s. Kap. II b.7, c.1, e.1, i.1
3.66. Öffentlichkeit 17796	
*„[…] Das Vorhaben verschlechtert die Lebens- und Wohnsituation in unseren Vierteln. Die hohe Verkehrsbelastung wird durch den Hafenmarkt noch weiter zunehmen. Die gesundheitsgefährdende Lärmbelastung der Anwohner*innen wird noch weiter ansteigen. Durch zusätzliche 3.000 qm Verkaufsfläche wird aus der guten Versorgung eine Überversorgung unserer Viertel. Die versprochene „Markthalle“ ist ein Fake. 87% Verkaufsfläche verbleiben als Verbrauchermarkt im EDEKA-Stil. Nur 34 neue Wohnungen. Keine der Wohnungen wird öffentlich gefördert und sind damit nicht preisgebunden.“*	s. Kap. II b.2, b.8, c.1, c.5, e.1, g.1
3.67. Öffentlichkeit 17797 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen, da ich als Anwohner den Lärm des Hansarings direkt erleiden muss. Der sehr häufige Rückstau führt zu genervten Autofahrern, welche hupen, drängeln und schwächere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer oder Fußgänger nötigen. Es besteht eine latente Gefahr für meine Kinder an den	s. Kap. II e.1, e.2, e.3, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Kreuzungen, da der Lastwagenverkehr die Kreuzungsbereiche auch während der Rotphasen nicht für Fußgänger oder Radfahrer freihält. Der Hansaring ist das Paradebeispiel für ein gescheitertes Verl“	
3.68. Öffentlichkeit 17800	
„[…] die Fahrradstraße am Lütkenbecker Weg/ Lindberghweg ist für uns als Anwohnerinnen und Anwohner ein Riesenfortschritt. Danke für die mutige und schnelle Umsetzung. Auch dass dort noch Autos fahren dürfen, finden wir wichtig. Allerdings ist das Verkehrsaufkommen an Rädern seit der Umgestaltung extrem gestiegen, so dass wir uns fragen, wie die alle früher auf den Fahrradweg passten. Vermehrte Radnutzung plus Autoverkehr führen jetzt schon zu einer sehr dichten Auslastung der Fahrradstraße. Wenn durch den geplanten Hafenmarkt mit seiner Orientierung auch an Autos noch mehr PKW-Verkehr dort entsteht, sehen wir bald eine Überlastung der Straße. Vor allem, wenn auch der Radverkehr noch weiter zunimmt, so wie wir alle und die Stadt es ja wollen. Von daher sprechen wir uns gegen das Projekt in der geplanten Form aus.“	s. Kap. II e.1, e.5
3.69. Öffentlichkeit 17804	
„[…] wir haben Hansaviertel wirklich genug Einkaufsmöglichleiten. Es wäre schön, wenn die Fläche als kleine Parkanlage genutzt werden würde. Alternativ möchte ich mich auch gerne für günstigen Wohnraum stark machen. Nehmen Sie dem Hansaviertel nicht den Charme durch einen großen Einkaufsbetonklotz.“	s. Kap. II b.7, c.1
3.70. Öffentlichkeit 17805 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Wohnhaft am Hansaring (nähe) und beschäftigt an einer Schule im Münsterland sehe ich ein vermehrtes Verkehrsaufkommen angesichts der jetzt schon chaotischen Situation mit großer Sorge. Die im Brief angesprochenen desolate Spielplatzsituation im Hansaviertel beobachte ich schon seit Jahren mit Irritation. Niemand – wirklich: niemand! In Münster fordert diesen sogenannten „Hafenmarkt“.“	s. Kap. II a.7, d.6, e.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.71. Öffentlichkeit 17807	
„[…] Ich fände gut und sinnvoll, viel Grünfläche und gute Bäume zu pflanzen, denn das braucht unser Klima. *Außerdem sollte der Platz auch für erschwinglichen Wohnraum genutzt werden.“*	s. Kap. II b.7, b.10
3.72. Öffentlichkeit 17808	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: *1. In den von dem Bauvorhaben betroffenen Stadtvierteln Herz-Jesu und Hansa-Hafen sind schon jetzt nur wenige Grünflächen vorhanden. Durch den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals werden diese noch verkleinert oder fallen ganz weg. Bei Durchführung des Bauvorhabens würde dort eine große Fläche versiegelt. Statt des Bauvorhabens sollten auf der Fläche dringend benötigte Grünflächen entstehen.* *2. Des Weiteren wird sich die Verkehrssituation durch das Bauvorhaben weiter verschärfen. Die Verkehrsbelastung am Hansaring ist schon jetzt sehr hoch. Das zum Bauvorhaben eingeholte Verkehrsgutachten geht von einer gleichbleibenden Verkehrssituation am Hansaring auch nach Realisierung des Bauvorhabens aus. Dies wird damit begründet, dass dort zurzeit bereits so viel Verkehr fließt, dass sich dieser nach Realisierung des Bauvorhabens teilweise andere Wege suchen Wird (siehe Seite 35+36, Verkehrstechnische Untersuchung). Es Wird weiter argumentiert, dass große Teile des Verkehrsaufkommens am geplanten Hafencenter entlangfließen werden und die Autofahrer nur eben am Hafencenter halten. Durch das Bauvorhaben werden aber neue Verkehrsziele geschaffen, eine Umfahrung ist weder für die Anwohner*Innen der betroffenen Viertel noch für die Angestellten oder Kunden des Bauvorhabens möglich. Das Bauvorhaben ist deshalb abzulehnen.*	s. Kap. II b.7, d.2, e.1, e.3, e.11
3.73. Öffentlichkeit 17811	
hiermit geben wir als Eigentümer einer Wohnung im Haus Hansaring 24 in 48155 Münster eine Stellungnahme zu den o.g. Planungsvorhaben (8-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP) ab und erheben Einwendungen gegen die Planung. Mit dem vorgelegten Planentwurf sind wir nicht einverstanden, da wir in Folge der Planung mit wirtschaftlichen Nachteilen, einer schlechteren Nutzbarkeit unserer Wohnung und einer steigenden Gesundheitsgefährdung rechnen. Wir fühlen uns mit unseren Interessen als Anwohner nicht genügend berücksichtigt. Vielmehr erweckt die	s. Kap. II a.2, a.3, a.4, a.6, a.7, a.8, b.2, b.3, b.4, b.5, b.7, b.10, e.1, e.2, e.3, e.6, e.7, e.8, e.9, e.10, e.14, f.1, g.1,

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Stadt Münster mit ihrem Handeln den Eindruck, hier eine reine Investorenplanung zu betreiben. Vor etwa 11 Jahren sind wir in das Hafenviertel gezogen. In dieser Zeit haben wir erlebt, dass das Viertel eine gewachsene und vielfältige Infrastruktur bietet, die sowohl in Bezug auf Einkaufen/Versorgung als auch mit Blick auf Freizeit/verkehrliche Anbindung keine Wünsche offen lässt. Als größte Probleme sind die starke Verkehrsbelastung, die geringe Anzahl der Parkplätze sowie die geringe Ausstattung mit Grünflächen zu nennen. Außerdem wird das Gefüge im Hafenviertel zunehmend durch Luxussanierungen und -neubauten gefährdet. Ihre Planung droht nun das fragile Gleichgewicht im Viertel zu zerstören. *1. Verkehr* *Die Straßen im Hafenviertel und insbesondere der Hansaring sind bereits heute hochgradig belastet- zeitweilig bis hin zum Verkehrsinfarkt, wie sich derzeit regelmäßig beobachten lässt, da der Hansaring zusätzliche Verkehrsteilnehmer aufnehmen muss, die sonst die gesperrte Bremer Straße genutzt hätten. Die Belastung durch Lärm. Abgase und Feinstaub ist für die Anwohner bereits jetzt kaum noch zumutbar und im Grenzbereich zur Gesundheitsgefährdung. Eine weitere Verschlechterung der Situation ist daher unter allen Umständen zu vermeiden. Hier liegt aus unserer Sicht eine Hauptaufgabe der Stadt Münster bei den weiteren langfristigen Planungen für das Hafenviertel. Die geplante Ampel im Bereich des geplanten „Hafencenters" eröffnet aus unserer Sicht eine weitere Stauquelle auf dem Hansaring, zumal zwei Zufahrten (zum Parkplatz des Wohnhauses/Penny-Marktes Hansaring 46 und zum geplanten E-Center) direkt hintereinander liegen. Durch die zu befürchtenden Dauerstaus und die zunehmende Belastung wird sich die Barriere-Wirkung des Hansarings weiter verstärken. Die Stadtteile Hafen und Hansaviertel werden deutlicher zerschnitten, anstatt sie miteinander zu verbinden. Das Überqueren der Straße wird zur Mutprobe. Außerdem befürchten wir eine zusätzliche Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern durch den zunehmenden Verkehr und die neue geschaffene Abbiegesituation in der Kurve des Hansarings. Unsere größte Befürchtung ist aber der vierspurige Ausbau des Hansaringes. um den durch das Stroetmann-Projekt und die weiteren Vorhaben im Hafenbereich zusätzlich generierten Verkehr aufnehmen zu können. Dies würde einen erheblichen Verlust an Lebensqualität für die Anwohner im Viertel bedeuten. Wir fordern, auf eine Vergrößerung der Flächen für den Autoverkehr zu verzichten und vielmehr den Fußgänger und Radfahrern mehr Raum zu verschaffen.* *2. Parkraum*	h.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Die erheblich angespannte Parksituation im Hafen- und Hansaviertel wird sich aus unserer Sicht durch die Planungen weiter verschärfen. Wir befürchten beispielsweise im Hafenweg den Wegfall von Stellplätzen. um den geplanten Lieferverkehr für das geplante Einkaufszentrum zu ermöglichen. Zudem fordern wir von der Stadt Münster Auskunft darüber, ob entlang des Hansarings mit einer Änderung der Parkrichtung (Längsaufstellung statt Schrägaufstellung der Fahrzeuge) oder des gesamten Straßenquerschnittes zu rechnen ist, um dem Verkehrsfluss mehr Raum zu geben. In diesem Fall würden weitere Stellplätze wegfallen. Das geplante gewerblich betriebene Parkhaus kann die kostenfrei verfügbaren Stellplätze entlang der Anwohnerstraßen nicht ersetzen. Außerdem handelt es um einen potenziellen Angstraum, der insbesondere von Frauen nur sehr eingeschränkt genutzt werden kann. Im Übrigen zeigen die Erfahrungen mit den Hafenbesuchern, dass grundsätzlich ein kostenfreier Parkplatz in Nähe des KreativKai gesucht wird. Einstellplätze in bereits bestehenden gewerblich betriebenen Parkhäusern (etwa am Bremer Platz oder am Cineplex) stellen für Besucher offensichtlich keine Alternative dar. Wir fordern daher, ausschließlich kostenfreie Parkplätze in die Planungen einzubeziehen, die auch den Anwohnern zur Verfügung stehen. *3. Gesamtplanung* *Eine funktionierende Stadtplanung legt für die einzelnen Stadträume Leitlinien und Entwicklungsziele fest, die dann in weiteren Planungsebenen detailliert und konkretisiert werden. So können Defizite wie der Mangel an Grün- und Spielflächen im Hansaviertel/Hafenbereich erkannt und behoben werden. Außerdem können Prioritäten gesetzt und Vorgaben beispielsweise zum Wohnungsbau gemacht werden, die von den konkreten Vorhaben zu berücksichtigen sind. So können Nutzungskonflikte minimiert werden. Prinzipiell schreibt sich die Stadt Münster große Ziele auf die Fahnen, wie der städtische Beschluss zum Klimanotstand oder die Werbung als Fahrradhauptstadt zeigen. Leider finden sich diese Ziele im konkreten Handeln nicht wieder, sonst wäre eine derart anachronistische autozentrierte Planung nicht möglich gewesen. Sie mutet eher an wie ein Überbleibsel aus den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Wir fordern daher eine Abkehr von der vorhaben bezogenen Einzelplanung, die nur die jeweiligen Investoreninteressen bedient, wie sich neben der Hafenmarkt-Planung nun auch am Bauvorhaben an der Südseite des Hauptbahnhofes zeigt. Die immer wieder in Umfragen und Informationsveranstaltungen ausgedrückten abweichenden Interessen der jeweiligen Anwohner spielen offenbar keine Rolle. Es ist für uns völlig unverständlich, warum die Stadt Münster eine Planung weiter vorantreibt, die sich vor Gericht als rechtswidrig erwiesen hat. Interessanterweise tritt der ehemalige Stadtdirektor Herr Schultheiß, der das Stroetmann Projekt wesentlich befördert und*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
dabei auch den Rat der Stadt Münster nachweislich belogen hat, inzwischen als Manager für die Fa. Stroetmann auf. Die Vielzahl unterschiedlicher Bauvorhaben im Bereich Hansaviertel/Hafen/Bahnhof müssen mit ihren Wechselwirkungen zusammen betrachtet werden. Nur so können die Auswirkungen auf Menschen und Umwelt seriös abgeschätzt werden. Wir fordern daher Aufklärung darüber. wie sich die vorgelegten Planungen mit den Aussagen der Stadt Münster zur Verkehrswende und zum Klimaschutz verträgt. Weitere Versiegelung und noch mehr Verkehr widersprechen diesen Zielen aus unserer Sicht fundamental. *Fazit* *Als Anwohner und Eigentümer einer Wohnung am Hansaring sind wir durch die Planungen persönlich betroffen. Wir befürchten eine deutliche Verschlechterung der Lebens- und Wohnbedingungen durch Ihre Planungen in unserem direkten Wohnumfeld. Zudem befürchten wir eine zunehmende Gefährdung unserer Gesundheit durch den zunehmenden Verkehrslärm und Schadstoffausstoß. Nicht zuletzt befürchten wir einen Wertverlust unserer Immobilie, die einen wesentliche Bestandteil unserer Altersvorsorge ausmacht. Daher lehnen wir das Planungsvorhaben insgesamt ab.*	
3.74. Öffentlichkeit 17817	
*„[…] Das Verkehrsgutachten geht von einer gleichbleibenden Verkehrssituation am Hansaring auch nach Realisierung des Bauvorhabens aus. Dies wird damit begründet, dass auf dem Hansaring bereits derart viel Verkehr fließt, dass sich dieser nach Realisierung dieses Bauvorhabens teilweise dann andere Wege suchen wird (siehe Seite 35+36, Verkehrstechnische Untersuchung). Ferner wird argumentiert, dass große Teile des Verkehrsaufkommens eh am geplanten Hafencenter entlangfließen und die Autofahrer sozusagen „bei Gelegenheit" noch am Hafencenter halten. Verkehre sollen also wegen der schlechten Verkehrssituation am Hansaring verdrängt werden. Durch das Bauvorhaben werden tatsächlich aber neue Verkehrsziele geschaffen, eine Umfahrung ist weder für die Anwohner*Innen der betroffenen Viertel noch für die Angestellten oder Kunden des Bauvorhabens möglich. Beide Argumentationen sind unhaltbar und absurd. Selbst wenn man dieser Argumentation folgt, dann entsteht aber mindestens in anderen Bereichen der Stadt Münster ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, mittelbar ausgelöst durch das Bauvorhaben. Das ist so nicht hinzunehmen und anachronistisch, das Bauvorhaben ist auch deshalb abzulehnen. Das Verkehrsgutachten geht von falschen Annahmen aus. So ist zum Beispiel die Situation am bestehenden E-Center*	s. Kap. II a.3, a.5, a.6, a.7, a.8, b.7, b.8, c.1, c.3, c.4, c.8, d.1, e.1, e.2, e.3, e.5, e.7, e.11, e.12, f.1, f.2, g.1, g.3, g.4, h.1, h.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*an der Friedrich-Ebert-Straße mitnichten vergleichbar mit der Situation am Hansaring, wie mehrfach behauptet wird. An der Friedrich-Ebert-Straße besteht über die Hammer Straße und auch die Augustastraße eine niederschwellige Umfahrungsmöglichkeit, ohne große Umwege. Das ist so am Hansaring nicht der Fall. Eine Umfahrung ist, wenn überhaupt, nur über die Inkaufnahme großer Umwege (z.B. über die B51) möglich. Da das Verkehrsgutachten aber von dieser Grundannahme einer Vergleichbarkeit der Situation ausgeht, ist es unbrauchbar (siehe Seite 20, verkehrstechnische Untersuchung). Das Bauvorhaben ist also schon wegen der Unbrauchbarkeit des Verkehrsgutachtens abzulehnen. Große Supermärkte sind geradezu prädestiniert für den Einkauf mit dem eigenen Auto. Da helfen dann auch keine zusätzlichen Fahrradständer oder ein Carsharing Angebot. Das geplante Einkaufscenter ist zweifellos ein Projekt, das in diese Kategorie fällt und erscheint deshalb wie aus der Zeit gefallen und sollte so nicht gebaut werden. Die Ringlinie der Stadtwerke Münster fährt aktuell wegen der jetzt schon zu hohen Verkehrsbelastung nicht über den Hansaring. Folglich ist die jetzige Verkehrssituation schon ein unhaltbarer Zustand. Mit dem Bauvorhaben wird dieser Zustand weiter verschlechtert, mindestens aber eine Lösung und Verbesserung erschwert. Das Bauvorhaben ist deshalb abzulehnen. Statt einer Busbucht (siehe Seite 43, Verkehrstechnische Untersuchung), die den Busverkehr benachteiligt, ist ein Buskap vorzusehen. Die Planung ist für eine Verbesserung des ÖPNV nicht zielführend und dringend abzuändern. Im Bereich Hansaring sind Busspuren vorzusehen, um die Gegebenheiten für den ÖPNV zu verbessern. Da diese im Kreuzungsbereich zum Hafenmarkt nicht vorgesehen sind, ist dieser Teil des Bauvorhabens für eine Verbesserung des ÖPNVs hinderlich und damit abzulehnen. Durch das Bauvorhaben wird ein Teil des jetzt schon vorhandenen motorisierten Individualverkehrs auf der Fahrradstraße Schillerstraße verstetigt, bzw. sogar erhöht. Da die Belastung dort jetzt schon zu hoch ist, das Bauvorhaben zu einer Verschärfung der jetzigen Situation und folglich zu einer erhöhten Gefährdung der Radfahrer*Innen führen wird, ist das Bauvorhaben abzulehnen. Fahrradstraßen sind, wie der Name schon sagt, für Fahrradfahrer*Innen gedacht. Ein Anteil an motorisiertem Individualverkehr durch die Anwohner*Innen kann dabei toleriert werden, aber sicher kein Durchgangsverkehr, ausgelöst durch ein Einkaufscenter. Das wäre aber bei der Schillerstraße der Fall, das Bauvorhaben ist auch deshalb abzulehnen. Es entsteht, das wird durch die schalltechnischen Untersuchungen auch belegt, durch das Bauvorhaben an vielen Stellen mehr Lärm. Die Lärmbelastung überschreitet aber auch jetzt schon die zumutbaren und durch EU-Umweltrecht festgelegten Grenzen. Die Stadt Münster argumentiert hier, dass das ausnahmsweise als zumutbar angenommen wird (Vorlage 1062/2020, Seite 7). Dies widerspricht der Aufgabe der Stadt Münster, ihre Bürger*Innen vor Lärm zu schützen und ist nicht hinzunehmen. Die Anbringung passiven Schallschut-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*zes ist zwar für die Innenräume von Wohnungen möglich, aber nicht für Balkone, Terrassen und Gärten, die Nutzbarkeit wird eingeschränkt bzw. unmöglich. Ferner kann es nicht sein, dass Anwohner*innen keine Fenster mehr öffnen können. Der Hansaring ist als besonders vom Lärm betroffener Bereich im Lärmaktionsplan für Maßnahmen vorgesehen (Vorlage 0077/2021). Das Bauvorhaben erhöht aber nachweisbar den Lärm in diesem Gebiet. An einer Stelle wird also investiert, damit es leiser wird, an anderer Stelle wird dieses Ziel mit Füßen getreten. Das Bauvorhaben ist auch wegen dieses Widerspruchs abzulehnen. Die weitere Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte ist zwar laut Gutachten gesichert, die Angaben sind aber höchst zweifelhaft, da der Verkehr durch das Hafencenter erheblich zunehmen wird, anders als im Verkehrsgutachten behauptet. Es sind aber nur Grenzwerte, Schadstoffe sind auch unterhalb dieser willkürlich gezogenen Grenze gesundheitsgefährdend. Durch das Bauvorhaben wird die Schadstoffbelastung wissentlich erhöht. Das ist so nicht hinzunehmen, das Bauvorhaben ist abzulehnen. Die Stadt Münster muss ihre Bürger*Innen vor jeglichen vermeidbaren Gesundheitsgefahren schützen. Die Stadt Münster hat den Klimanotstand ausgerufen. Der Klimawandel ist jetzt schon nicht mehr komplett aufzuhalten, die Durchschnittstemperatur gerade in den Städten mit hochversiegelten Flächen wird sich weiter erhöhen. Vor diesem Hintergrund wäre es logisch, Frischluftschneisen und Stadtgrün zu schaffen, damit die Stadt bewohnbar bleibt. Das Bauvorhaben steht für das genaue Gegenteil: Es führt zu einer weiteren Verdichtung, zu mehr Verkehr und zu höheren Temperaturen in diesem Stadtviertel und ist auch deshalb abzulehnen. Die Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen leiden unter einem Mangel an Grünflächen, existierende Grünflächen werden sogar z.B. durch den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals noch verkleinert oder fallen weg. Da wäre es das komplett falsche Vorgehen, weitere Flächen zu versiegeln bzw. die Versiegelung aufrecht zu erhalten. Stattdessen sollten auf den Flächen des Bauvorhabens dringend benötigte Grünflächen entstehen. Das Bauvorhaben, das sicher nicht zu einer Entsiegelung der Flächen führt, ist auch deshalb abzulehnen. Es gibt im fraglichen Bereich bereits eine Sättigung des Einzelhandels. Durch die über Jahrzehnte gewachsenen Strukturen, insbesondere durch den direkt neben dem Hafencenter befindlichen Penny und den wenige Meter entfernten Rewe, sowie den Rewe an der Wolbecker Straße, ist das Viertel ausreichend versorgt. Daneben bestehen zahlreiche lokale inhabergeführte Geschäfte, welche, ebenso wie die anderen Supermärkte, durch die geplante Bebauung in ihrer Existenz gefährdet sind. Bereits im Einzelhandelskonzept der Stadt Münster von 2018 wird festgestellt, dass eine Versorgungsquote von 100 % besteht. In einer 2019 von der Stadt Münster durchgeführten Befragung im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel, wurde bei der Frage „was gefällt Ihnen in Ihrem Stadtviertel am wenigsten?“ zuerst der Verkehr und dann der Bau des Hafencenters genannt. Bei*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*der Frage, was den Bewohner*innen am besten gefiele, war die am zweitöftesten genannte Antwort die Einkaufsmöglichkeiten im Viertel. Aus der Umfrage lässt sich also entnehmen, dass die Bewohner*innen keinen weiteren Supermarkt benötigen. In der zitierten Befragung wird vielmehr der Bau des E-Centers als das größte Problem im Stadtviertel benannt. Sollte der Hafenmarkt gebaut werden, sind diese gewachsenen Strukturen existenzgefährdend bedroht. Es bestünde die Gefahr, dass die bereits vorhandenen Einzelhandelsmärkte schließen müssen, da eine Übersättigung des Viertels eintreten wird. Durch die Konzentrationswirkung auf einen zentralen Bereich verlängern sich für viele Bewohner*innen des Viertels die zurückzulegenden Wege, was insbesondere ein Problem für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen ist. Stadtteilentwicklung funktioniert nur im Dialog mit den Bürger*Innen. Dieser Dialog blieb bisher aus, es gab, angefangen mit dem Hafenforum, nur Alibiveranstaltungen, bei denen Bürger*Innen zwar etwas zum Thema sagen durften, deren Wünsche und Anregungen aber zum völlig unbeachtet blieben. Deshalb ist dieses Bauvorhaben in der jetzigen Form abzulehnen, damit endlich eine wirkliche Bürgerbeteiligung und eine komplette Neuplanung des Gebiets HafenMarkt/Neuhafen unter Mitwirkung aller Akteure stattfinden kann. Als Format einer Bürger*Innenbeteiligung wäre die Einberufung eines Bürger*Innenrats wünschenswert. Der Willen der Bewohner*Innen der Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa- Hafen wurde bisher komplett missachtet. Nachzulesen ist dies auch in Umfragen, die seitens der Stadt Münster gemacht wurden, oder in der Dokumentation der Veranstaltung zur frühzeitigen Beteiligung vom 03.03.2020. Besonders hervorzuheben ist jedoch die Umfrage aus dem Jahr 2019, „Haushaltebefragung im „Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel“ 2019“. Auf die Frage, was den Bürger*Innen dieser Viertel am wenigsten gefällt, landeten die Themen „Bau des Hafencenters“ und „Verkehrssituation“ ohne jede Vorgabe durch den Fragebogen auf den Plätzen eins und zwei. Der Punkt „fehlende Einkaufsmöglichkeiten“ schaffte es nicht in die TOP30. Die Aussage von Oberbürgermeister Lewe, getätigt am 03.03.2020 anlässlich der Veranstaltung zur frühzeitigen Beteiligung zum Projekt Hafenmarkt, dass es „nur noch um das ob, nicht mehr um das wie“ einer Realisierung des Bauvorhabens ginge, wirkt da wie reiner Hohn. Aufgrund dieser kompletten Missachtung des Willens der Stadtteilbewohner*Innen ist das Bauvorhaben in dieser Form abzulehnen. Die Fläche soll stattdessen genutzt werden, um das lebendige Hansaviertel weiterzuentwickeln. Statt Einkaufszentrum und zubetonierter Flächen benötigt das Viertel dringend weitere Grünflächen, die insbesondere auch als Aufenthaltsflächen für Familien und Kinder gestaltet sein sollte. Dies ist auch deshalb notwendig, weil im Osten der Stadt, insbesondere durch die Kanalerweiterung, viel Grünfläche verschwunden ist und noch verschwinden wird. Grünflächen dienen auch dazu, die Klimaresilienz der Stadt zu stärken und ein weiteres Aufhitzen zu verhin-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*dern. Teile der Flächen könnten auch für die Schaffung von dringend benötigtem bezahlbarem Wohnraum dienen. Damit endlich eine für alle Bewohner*innen zufriedenstellender Umgang mit der Fläche geschaffen werden kann, sollte eine endgültige Entscheidung durch einen Bürger*innenrat erfolgen. Ferner benötigt es ein neues ehrliches Verkehrsgutachten mit Vorschlägen, wie im Viertel der Lärm und die Feinstaubbelastung verringert werden kann. Die Stadt Münster sollte in Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer treten und Verhandlungen über einen Ankauf der Fläche führen, da nur auf diese Weise die Fläche im Sinne der Bewohner*innen und aller Münsteraner*innen sinnvoll nutzbar gemacht werden kann, sodass mehr Lebensqualität im Viertel geschaffen werden kann."*	
3.75. Öffentlichkeit 17818	
„[…] mit diesem Schreiben möchte ich eine Stellungnahme zum o. e. Planungsvorhaben abgeben sowie Einwendungen dagegen erheben. Aus folgenden Gründen halte ich das Projekt „Hafenmarkt" für falsch: *- der betroffene Teilbereich des Hansaviertels braucht kein neues Einkaufszentrum. Durch die bereits vorhandenen Möglichkeiten für die Deckung des täglichen Bedarfs erübrigt sich vor allem ein neues Einkaufszentrum. die geplante Ansiedelung weiterer Einkaufsmöglichkeiten und insbesondere eines großen Supermarktes im Stil eines E-Centers führt zur Verödung der umliegenden Straßen und Bereiche, die bislang noch von kleinteiliger Anordnung verschiedenster Geschäfte geprägt ist, da dies die Kund*innen durch verschiedene Aspekte ins E-Center zieht (u. a. die komfortable Erledigung mehrere Anliegen an einem Ort mit erhoffter Zeitersparnis) Ich kann dies täglich beobachten, wenn ich, berufsbedingt, nach Borghorst fahre. Dort hat die Ansiedelung eines E-Centers auf dem Gelände einer früheren Textilfirma dazu geführt, dass der unweit gelegene Stadtkern von Borghorst vollkommen verödete. Durch die Möglichkeit, großzügig parken zu können und, neben dem E-Center, auch andere Dinge des täglichen Lebens in verschiedenen Geschäften besorgen zu können (Drogeriemarkt, Blumenladen, Getränkeladen, Postfiliale, Telekom-Shop, Friseur, Schuhgeschäft, Boutique u. a. m. ...) fuhr niemand mehr ins Zentrum, das früher der pulsierende Mittelpunkt des Ortes war.* *Borghorst hat sich - sicherlich auch durch den allgemeinen Niedergang und Wegfall der früher ansässigen Textilindustrie mit entsprechendem Wegfall von Einkommensmöglichkeiten und zunehmender Arbeitslosigkeit - zu einer tristen Stadt entwickelt, in der Beklommenheit und Niedergedrücktheit herrscht. Dies spüre ich in meiner täglichen Arbeit als Psychotherapeutin mit den dort wohnenden Menschen immer wieder. Mit großer Mühe bemüht sich die*	s. Kap. II a.3, b.2, b.3, b.4, b.5, b.7, b.8, c.1, c.3, c.8, d.1, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Stadt Borghorst immer wieder, den Kern um den Marktplatz und das angrenzende Viertel, neu zu beleben - bisher ohne Erfolg. Dabei gebe ich zu bedenken, das zwischen dem früheren Stadtzentrum und der Fläche um das ECenter Borghorst nur wenige Hundert Meter liegen der E-Center-Bereich liegt in Sichtweite des alten Zentrums und ist fußläufig rasch zu erreichen. *- Eine solche Entwicklung mit weitreichenden psycho-sozialen Folgen für das gesamte Viertel ist auch im Falle der Ansiedelung des geplanten E-Centers im Hansaviertel von Münster zu befürchten.* *- Die Folgekosten dieser Entwicklung wie eine schleichende nachlassende Lebendigkeit des Viertels, eine leise um sich greifende Depressivität, Resignation, Tristesse der Bevölkerung* *- schlimmstenfalls auch eine Zunahme von Aggression -wird die Stadt Münster erheblich mehr kosten sowohl was die Kosten für Soziale Arbeit, Behandlung von psychischen Erkrankungen und Suchterkrankungen angeht als auch die Kosten von steigender Unzufriedenheit und Aggression/Frust - als auch, was den Verlust an „Lebenswertigkeit" angeht, ein Attribut, auf das die Stadt Münster nach meinem Kenntnisstand ja sehr viel Wert legt - z.B. indem immer weniger junge Familien nach Münster ziehen oder dort bleiben .....* *Woran bemisst sich der Wert einer Stadt, die Wertigkeit des Wohnens in ihr? Sind es tatsächlich die Einkaufsmöglichkeiten. der ungebremste Konsum? Gerade heute angesichts des Klimawandels und der großen Herausforderungen der Zukunft und Gegenwart ist ein weiterer Konsum- und Einkaufstempel wie ein E-Center wie völlig aus der Zeit gefallen ….* *- Nicht allzu weit vom geplanten Standort entfernt gibt es zudem weitere, bereits bestehende große Einkaufszentren (Marktkauf Loddenheide, E-Center Friedrich-Ebert-Straße), zu denen die Menschen fahren oder gehen können, wenn sie meinen unbedingt dort einkaufen zu müssen.* *- Nicht außen vorgelassen werden sollte, dass sogar im neuen Ostteil des Hauptbahnhofs von Münster noch ein Rewe-Markt geplant ist, der ebenfalls das Viertel m.E. zu seinem Nachteil verändern wird,.... Die Lebenswertigkeit des Hafenviertels, geprägt von kleinteiliger Struktur, wird durch die Planungen zerstört und verliert ihren bisherigen Charakter, der auch einen großen Teil des Charmes des Viertels ausmacht Es ist ausgesprochen zu bezweifeln, ob und dass der „Mehrwert" einer schicken Konsum- und Partymeile am Hafenbecken den Verlust der Lebensqualität, die das Viertel bislang hat, ausgleichen wird. Am Ende werden auch Sie - sicherlich offiziell ,,mit großem Bedauern"*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
- feststellen, dass man Geld nicht essen kann, wie es die nordamerikanischen Indianer schon lange wissen .... *- Anmerken möchte ich zudem noch, dass auch die mit steigenden Verkehrsaufkommen verbundene zunehmende Lärm- und Feinstaubbelastung zu einer Zunahme von Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie anderen Krankheiten führen werden. Ein diesbezüglicher Zusammenhang wurde in vielen medizinischen Studien belegt.* *- Die Folgekosten dieser Entwicklung sind schleichend- u. a. höhere Ausgaben für das Gesundheitssystem, höhere Krankenkassenbeiträge. Damit betrifft mich die Entwicklung ebenfalls, auch; wenn ich nicht in unmittelbarer Nähe des betroffenen Areals wohne.* *Für mich würde ein E-Center am geplanten Ort jedoch auch die Gefahr der Ausstrahlung in mein Wohnviertel. benachbart. bedeuten und den Verlust der hier im Bereich der Warendorfer Straße immer noch ansässigen kleineren Geschäfte. Dadurch würde die Lebensqualität auch dieses Viertels abnehmen.* *Ich prognostiziere der Stadt Münster mit der geplanten Maßnahme und den damit einhergehenden Veränderungen wie steigenden Mieten etc. einen ganz drastischen Verlust an Lebensqualität. In wenigen Jahren - vielleicht 10? - wird Mensch hier gar nicht mehr so gerne wohnen wollen. .... und ich mag nicht glauben, dass das wirklich Ihr Ziel ist. ... Ich möchte Sie daher sehr herzlich bitten, die Planungen zu verwerfen und stattdessen* *- eine reine Wohnbebauung zuzulassen, ergänzt durch ein Café und die Möglichkeit des Zusammenkommens der Bewohner*innen (des gesamten Umfelds), mit Spiel- und Grünflächen ..., etc.:, wie schon von den Hafenvereinen u.a. vorgeschlagen, dabei mehrheitlich sozialer Wohnungsbau, ggf. finanziell unterstützt von der Stadt Münster gegenüber den Investoren. Aber keine neuen Geschäfte und erst recht kein E-Center ….!* *Eine Weiterentwicklung der Planung dahingehend wäre der Beweis, dass die Verwaltung bereit und in der Lage ist, sich inhaltlich weiterzuentwickeln, neue Ideen und Impulse, der aktuellen Situation geschuldet, anzuerkennen und diese in vorherige Überlegungen zu integrieren damit den Bedürfnissen der Menschen und den Erfordernissen der Zeit gerecht geworden zu sein. Mit einem solchen Vorgehen würden Sie nicht nur die Menschen in Münster wie darüber hinaus überraschen, sondern auch deren Herzen berühren und erobern. Sie würden zu einem friedlichen guten weiteren Gedeihen der Stadt Münster beitragen. Ihr Handeln wäre ein Beleg für Weitsicht, Weisheit und Mut.“*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.76. Öffentlichkeit 17822	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: als regelmäßiger Besucher der Stadt Münster und insbesondere des Hansa-Hafen-Viertels seit vielen Jahren bin ich über die Entwicklungen in Bezug auf der Bebauungsplan Nr. 609 schockiert. Unabhängig vom Titel ("Hafencenter" oder "Hafenmarkt") wird der Verkehr auf dem Hansaring durch den Bau eines solchen Vollsortimenters definitiv zunehmen. Auch wenn immer wieder der Satz fiel, dass mit dem Bau dieses "Marktes" kein zusätzlicher Verkehr angezogen würde, so zeigt die Erfahrung durch andere vergleichbare Bauten jedoch ein anderes Bild. Des Weiteren befindet sich ja bereits in unmittelbarer Nähe (Friedrich-Ebert-Straße) ein solch unästhetisches Einkaufskonzept (ebenfalls unabhängig davon betrachtet, ob es nun "Markt" oder "Center" heißt). Die Lärmbelastung des Hansarings durch den Individualverkehr ist derzeit schon so hoch, dass man in einer der Wohnungen direkt an der Straße tagsüber nicht das Fenster öffnen kann, ohne Gesprächspartner:innen zur besseren Verständigung anschreien zu müssen oder jegliche Musik auszuschalten, da man sie ansonsten nicht mehr hören kann. Aus diesen und vielen weiteren Gründen ist das Bauvorhaben in dieser Form abzulehnen.“	s. Kap. II a.1, b.8, c.1, e.1, e.11, g.1
3.77. Öffentlichkeit 17826	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den Planvorhaben im Betreff ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Ich lehne das Projekt „Hafenmarkt" hauptsächlich aus den folgenden zwei Gründen für das Viertel und die Stadt Münster an sich ab: *• Wenn die Stadt Münster den Klimaschutz ernst nimmt- und das Urteil des Bundesverfassungsgerichts lässt nichts anderes zu - dann gilt es, dies konsequent in die Tat umzusetzen. Der geplante sogenannte „Hafenmarkt" beruht jedoch auf veralteten Konzepten, die diesen Zielen massiv zuwiderlaufen. Bezeichnend dafür ist die geplante große Tiefgarage (350 Stellplätze), sowie die zusätzliche oberirdische Stellplatzanlage (103 Plätze). Damit wird geradezu zum „Shopping" mittels Auto eingeladen, was das damit einhergehende massive Verkehrsproblem am Hansaring dauerhaft verschärfen dürfte. Dabei ist das Verkehrsaufkommen auf dem Hansaring und der Wolbecker Straße (wir alle kennen die täglichen Staus) bereits jetzt unerträglich. Nicht nur wird mit dem Bau des Hafenmarktes ein erhöhter Schadstoff- und C02-Ausstoß in Kauf genommen. Auch die Lärmbelastung liegt bereits jetzt mit > 70dB(A) tags und >60 dB{A) nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich. Dabei legt das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes*	s. Kap. II a.3, a.7, b.4, b.7, b.8, c.1, c.3, c.8, d.1, d.2, e.1, e.12, f.1, g.1, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Münster vom Februar 2018 nahe, ein anderes Verkehrskonzept für dieses Viertel zu erarbeiten. In diesem Urteil wurde nämlich betont, dass „Verkehrslärm, der den Wert von 70 Dezibel tagsüber deutlich überschreitet, [...] grundsätzlich nicht mehr zuzumuten" sei. Ein solches schlüssiges, rechtssicheres und für die Bürgerinnen und Bürger erträgliches Verkehrskonzept ist aber weiterhin nicht in Sicht. Im Gegenteil, die Stadtverwaltung schließt offenbar bewusst Gesundheitsgefahren für Anwohnerinnen und Anwohner nicht aus. *• Des Weiteren hat die Corona-Krise und die in Münster extrem hohen Mieten das Überleben gerade kleinerer Läden massiv erschwert. Wenn auch diese Geschäfte - die in ihrer Individualität ein Viertel erst interessant machen - durch die Konkurrenz mit dem geplanten „Hafenmarkt" in Konkurs gehen, wird Münster die Bezeichnung „lebenswerteste Stadt" nicht mehr lange verdienen.* *Unklar bleibt auch, wozu dieser „Hafenmarkt" überhaupt gebaut werden soll. Gibt es doch in unmittelbarer Nähe zu dem geplanten Vorhaben seit vielen Jahren bereits zwei ausreichend große Lebensmittelmärkte, der Rewe-Markt ist etwa in 150 m Luftlinie, der Penny-Markt keine 50 m entfernt; ein weiterer Rewe-Markt ist an der Wolbecker Straße zu finden. Das geplante Einkaufscenter ist mit 4900 qm größer als die Einzelhandelsnutzung am Schifffahrter Damm, sie entspricht den Verkaufsflächen, die an der Wolbecker Straße bereits jetzt vorhanden sind. Der „Hafenmarkt" führt zu einer Verschärfung des Verdrängungswettbewerbes. Es ist zu befürchten, dass die durch die Pandemie angestiegenen Leerstände in Münster auf der Wolbecker Straße zunehmen werden. Die Existenz von Geschäften, die das Quartier lebenswert machen, ist in Gefahr. Auch das Gutachten prognostiziert Verluste für den Einzelhandel an der Wolbecker Straße durch eine mögliche Umverteilung zugunsten des geplanten E-Centers. Somit reduziert dieses Vorhaben die Angebotsvielfalt. Die Mehrzahl der Bürgerinnen und Bürger in den anliegenden Vierteln ist gegen das Einkaufszentrum und daran hat sich meines Wissens nach nichts geändert. Dies war eines der Ergebnisse einer breit angelegten Bürgerbefragung der Stadt Münster mit Fragebögen an 9000 Haushalte Anfang 2019, die im weiteren Verlauf der Planung nicht berücksichtigt wurde - kein Beispiel für Mitsprachemöglichkeit für Betroffene, kein Ruhmesblatt für die Stadt! Im Hansa-Hafen und Herz Jesu-Viertel fehlen dringend benötigte Wohnungen und Grünflächen, die in dem Bauvorhaben im Vergleich zur Einkaufsfläche nur geringfügig vorkommen. Gerade in und nach der Pandemie, durch die viele Menschen in ihrer Existenzgrundlage bedroht sind, benötigt Münster bezahlbaren Wohnraum. Keine der geplanten 34 Wohnungen ist öffentlich gefördert, keine ist also preisgebunden. Münster darf seine alteingesessenen Bewohnerinnen und Bewohner nicht verdrängen. Münster darf*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
keine Stadt nur noch für die Wohlhabenden werden! Mit der Verbreiterung des Kanals wird das ohnehin einzige Naherholungsgebiet im Umkreis zusätzlich verkleinert; gleichzeitig sollen nun weitere Flächen zwischen Schillerstraße und Hansaring versiegelt werden, was im Sommer zu einer weiteren Aufheizung führen wird. Als Bürgerin dieser Stadt fordere ich Sie daher auf, aufgrund der genannten Gegenargumente Ihre Pläne einer gründlichen Revision zu unterziehen. Die Pandemie hat gezeigt, dass es Notwendigkeiten gibt, denen Rechnung getragen werden muss. Statt eines Großprojektes mit den genannten negativen Auswirkungen für Klima und Lebensqualität sollte in preiswerten Wohnraum, bezahlbare Geschäftslokale, ausreichende Grünflächen und in die angestrebte Mobilität per Fahrrad und ÖPNV investiert werden. Die Stadt Münster hat im Mai 2019 den Klimanotstand verkündet und schreibt sich auf die Fahnen, als erste Stadt Deutschlands klimaneutral werden zu wollen. Nun müssen den Worten aber auch Taten folgen. Projekte, die zusätzlichen I Individualverkehr nach sich ziehen, die ein veraltetes Konsumkonzept von Großmarkt unterstützen und zu einer Erhöhung der C0 2-Emissionen führen, gehören nicht mehr in unsere Zeit!“	
3.78. Öffentlichkeit 17828	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Im Hansa-Hafen-Viertel gibt es bereits genügend Einkaufsmöglichkeiten und dies gilt auch für die kommende Zukunft, in der weitere Bewohner innen und Arbeitnehmer innen in den neuen Gebäuden am Hafen wohnen und arbeiten werden. Daher ist ein weiterer, großer Vollsortiments-Einkaufsmarkt definitiv nicht notwendig, führt aber erhöhte Pkw- und vor allem Lkw-Verkehrsbelastungen nach sich sowie viele weitere Nachteile und wird vor allem von den Anwohner_innen abgelehnt. Hierzu fand keine Bürger_innen-Beteiligung statt, denn OB Lewe sagte bei der Veranstaltung zum nun sogenannten "Hafen-Markt" bereits, dass es ja nur noch um eine Informierung ginge! Die Gefahr, dass kleinere Lebensmittelläden durch den Bau eines solchen "Hafenmarktes" schließen müssen, ist vorherzusehen. Wozu hat die Stadt Münster den ein sogenanntes Einzelhandelskonzept, das eigentlich den Erhalte kleine individuelle Geschäfte schützen soll?! Die Bürger_innen haben mehr als deutlich auf allen Kanälen und wiederholt gezeigt, dass auch das leicht veränderte, im Kern gleiche Bauvorhaben dort abgelehnt wird - hier gilt es, den Souverän= die Bürger_innen ernst zu nehmen!“	s. Kap. II a.1, a.5, a.7, c.1, c.2, c.3, e.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.79. Öffentlichkeit 17829 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich wohne seit 12 Jahren im Viertel und kenne die Bewohner, wie auch Außenstehende Münsteraner u. Besucher. Dieses Projekt bitte gegen sämtliche Bedürfnisse des Allgemeinwohls an. Es ignoriert sogar die Bedürfnisse dieses Viertels und somit kann man sich nur so dagegen aussprechen und eine neue Vision für die Bebauung anstreben“	s. Kap. II b.2, b.5
3.80. Öffentlichkeit 17832	
„[…] „Auf der Fläche des ehemaligen Postverteilzentrums am Hansaring möchte die Firma Stroetmann einen nutzungsgemischten Quartiersmittelpunkt am Hafen schaffen. Zwei Gebäudekomplexe sollen Raum bieten für zwei Lebensmittelmärkte, einer mit einem Markthallenkonzept, Flächen für ergänzende Einzelhandelsangebote, Gastronomie und Dienstleistungen sowie 34 Wohneinheiten und eine Quartiersgarage.“ Soweit die einleitenden Worte zum Bebauungsplanverfahren auf der Homepage der Stadt Münster. So weit so gut, bzw. doch eher: so weit so schlecht. Hier meine Stellungnahme: Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen. Dieser verfassungsmäßige Grundsatz ist im Artikel 14 des Grundgesetzes verankert und somit Basis allen Handels und Lebens. Auch ich bin Eigentümerin einer Immobilie im Hansaviertel. Und ja, auch ich bin nicht immer glücklich darüber, im Spannungsfeld zwischen Privat- und Gemeineigentum zu agieren. Schließlich habe ich mir meine Immobilie, meinen Grund und Boden erarbeitet und hatte ähnlich wie die Gebrüder Stroetmann das Glück, dass mir in einem aufstrebenden Stadtviertel eine Immobilie zu einem verhältnismäßig günstigen Preis zum Kauf angeboten wurde. Ich habe zugeschlagen. Mir gehörten nun 110qm, den Herren Stroetmann insgesamt 22.000qm. Aber wen und wozu verpflichtet das Eigentum eigentlich? Und was folgt daraus für die Planung? Gibt es auch eine gesellschaftliche, soziale Verantwortung, die sich aus dem Eigentum ableiten lässt? Ich finde ja – „Eigentum verpflichtet“, das hat ja als Satzkern quasi bereits eine Ethik inne. Art. 14 Grundgesetz garantiert das Privateigentum. Privateigentum ist ein entscheidendes Fundament unserer Gesellschaftsordnung. Das ist das eine. Das andere ist, dass Eigentum nicht grenzenlos zum Schaden anderer genutzt werden darf. Eigentum verpflichtet. Nach Art. 14 II Grundgesetz enthält das Eigentum nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten. Sein Gebrauch soll zugleich	s. Kap. II a.2, a.7, b.4, b.7

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
dem Wohle der Allgemeinheit dienen. Was bedeutet das nun für die Immobilie am Hansaring? Was genau dient eigentlich „dem Wohle der Allgemeinheit“? Ein Blick in die jüngste Münsteraner Vergangenheit hilft uns bei der Klärung dieser Fragen. Im Jahr 2019 wurden die Haushalte im Hafen-, Hansa- und Herz-Jesu-Viertel in einem Zeitraum von fünf Wochen zur Wohn- und Lebenssituation schriftlich befragt. Die Haushaltebefragung hatte eine Rücklaufquote von 24,7 %. Unter Berücksichtigung aller über die Befragung erfassten Personen in den Haushalten beträgt die Rücklaufquote 35,7 %. Die Befragung bildet einen repräsentativen Querschnitt des Untersuchungsgebietes ab. Hier eine kleine Auswahl der Ergebnisse: Was gefällt Ihnen AM WENIGSTEN in Ihrem Stadtviertel? (offene Frage) *1. Verkehr (allgemein) (25,9%)* *2. Bau Hafencenter (19,5%)* *Wie hat sich Ihr Stadtviertel in den letzten fünf Jahren verändert? - Bitte nennen Sie die wichtigsten Gründe für VERSCHLECHTERUNGEN: (offene Frage)* *1. Auto (Parken/Verkehr) (35,5%)* *2. Bau Hafencenter (27,0%)* *Ob und inwiefern die mehrheitliche, repräsentative Rückmeldung der Haushalte aus Hafen-, Hansa- und Herz-Jesu-Viertel gleichzusetzen ist mit dem „Wohle der Allgemeinheit“, das zu beurteilen überlasse ich anderen. Gleichzeitig sind die Antworten für mich hinreichendes Indiz dafür, über die „Sozialpflichtigkeit des Eigentums“ nachzudenken. Und somit über alternative Nutzungen des E-Centers, Hafencenters, Hafenmarktes (…oder welchen weiteren Euphemismus sich die Eigentümer in Zukunft ausdenken werden). Eine Fläche mit rund 22.000qm im Herzen von Münster bietet die einmalige Chance, um in Zeiten der Digitalisierung und des Klimawandels für einen fairen und nachhaltigen Umbau der Gesellschaft und der Wirtschaft einzustehen. Unter ethisch-ökologischen Gesichtspunkten könnten dort Angebote geschaffen werden, die sich statt an Wachstum an Nachhaltigkeit und Solidarität orientieren. „Eigentum verpflichtet“ eben auch, vielleicht sogar insbesondere, zur Wahrnehmung einer sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung. Von daher kann es nicht ernsthaft in Betracht kommen, auf diesem Gelände gegen den Willen der Bürger:innen einen überdimensional großen Vollsortimenter mit Miniatur-Grünflächen und Wohnraum für nur 34 Haushalte zu generieren. Ich wünsche mir vielfältige und gemeinwohlorientierte Alternativen, eine ernstge-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
meinte Bürger:innenbeteiligung und eine echte Quartiersentwicklung für die Stadt Münster.“	
3.81. Öffentlichkeit 17833	
„[…] Mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den Planvorhaben im Betreff ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Das Projekt Hafenmarkt/E-Center ist ausfolgenden Gründen äußerst schädlich und unsinnig für das betroffene und deren angrenzenden Viertel und dadurch auch für ganz Münster. Die Reichweite der negativen Auswirkungen muss als Ganzes für Münster betrachtet werden, da die Dimensionen langfristig nicht nur schädlich sondern gefährlich für die Menschen sein werden. Zur Erinnerung, das Bauvorhaben wurde durch das Gericht aus folgenden Grund gestoppt: Auszüge des Gerichtsurteil: Begründung: Lärm macht krank - Lärmschutz ist Gesundheitsschutz. Umweltgerechte und gesundheitsverträgliche Lebensbedingungen sind wichtige Voraussetzungen für Menschen. Gerade in Ballungsräumen, wie Münster, in denen ein hohes Verkehrsaufkommen und das oft dichte Nebeneinander von Infrastruktur und Wohnnutzungen historisch gewachsen ist, führt dazu, dass auch heute noch Wohngebiete von Emissionen insbesondere aus dem Verkehr beeinträchtigt werden. Diese Exposition gegenüber Luftschadstoffen, Lärm, Licht oder Erschütterungen kann negative Folgen für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger haben und ist eine große Herausforderung, hohe Umweltschutz- und damit auch Gesundheitsstandards sicherzustellen. Rechtlicher Rahmen Mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde europaweit ein rechtlicher Rahmen geschaffen, um das Thema Lärm stärker in die kommunalen Planungen einzubinden. Die Umgebungslärmrichtlinie wurde durch die §§ 47a -47f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchV) in nationales Recht umgesetzt. Die Umgebungslärmrichtlinie will mit Blick auf die Lärmprobleme eine Bestandserfassung, Nach wie vor ist dem so. Der Lärm wurde vom Gericht als krankmachend eingestuft. Dieses ist festgestellte Tatsache und kann nicht beschönigt werden. Auch werde ich in meiner näheren Zukunft nicht darauf warten können das der Hansaring fast ausschließlich mit Elektroautos befahren wird, da wir Bürger in der Stadt, sollte man es sich auch leisten können, nicht über entsprechende Ladesäulen verfügen können. Ich verlange von der Verwaltung und von den Politikern, dass sie durch ein Gericht festgestellte Gefährdung von Bürgern ernst nimmt und Abhilfe schafft. Zudem möchte ich Sie an Ihren Lärmaktionsplan erinnern (zu finden auf Ihrer Homepage, Auszug daraus zu Verdeutlichung): Lärmminderungsstrategie NRW (UMWELT NRW) Die Lärmminderungsstrategie NRW stützt sich im Wesentlichen auf folgende Säulen: Lärmaktionsplanung Für die großen Ballungsräume sowie für die Hauptverkehrsstraßen, Hauptschienenstrecken und Großflughäfen werden alle	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.6, b.2, b.3, b.7, b.8, b.10, c.1, c.2, c.3, c.4, d.1, e.1, e.5, e.11, e.12, f.1, g.1, g.3, g.4, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
fünf Jahre Lärmkarten erstellt, die die Lärmbelastung aufzeigen. Auf der Grundlage dieser Lärmkarten erstellen die Städte und Gemeinden unter aktiver Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger Lärmaktionspläne. Diese benennen die konkreten Maßnahmen zur Lärmminderung vor Ort und werden möglichst umfassend realisiert. Das NRW-Umweltministerium unterstützt die Städte und Gemeinden bei ihren Arbeiten. Verbesserung der Regelungen zum Verkehrslärmschutz Die bisherigen Erfahrungen aus der Lärmaktionsplanung zeigen, dass die bestehenden rechtlichen Regelungen nicht ausreichen, Bereiche mit sehr hohen Lärmbelastungen zielgerichtet zu entlasten und dem Entstehen neuer Lärmprobleme vorzubeugen. Dabei liegt das Hauptlärmproblem im Verkehrsbereich. Das NRW-Umweltministerium setzt sich in den Fachministerkonferenzen und im Bundesrat dafür ein, dass die Regelungen zum Verkehrslärmschutz bundesweit verbessert werden. Zu dem Lärm ausgehend vom Verkehr kommt dazu natürlich die hohe Belastung in der Luft. Es gibt zahlreich unwiderlegbare Studien darüber wie krank eine erhöhte Luftverschmutzung Menschen macht. Dieses ist für jeden Beteiligten an der Planung des Bauvorhabens am Hansaring kostenlos und live zu erfahren. Der Lärm und die Luftverschmutzung am Hansaring kann man ohne wissenschaftlich fundierte Studien im Selbstversuch erleben. Auch dazu hat das Land NWR einen Beschluss gefasst. Zur Erinnerung folgten Auszüge daraus: Umweltpolitik für saubere Luft Gute und saubere Luft ist wesentliche Voraussetzung für die menschliche Gesundheit. Je nach körperlicher Belastung atmen wir täglich etwa 20 bis 50 Kubikmeter ein. Unsere Gesundheit kann direkt über das Einatmen von Luftschadstoffen, die Aufnahme über die Haut sowie indirekt durch den Verzehr belasteter Nahrungsmittel beeinträchtigt werden. Saubere Luft ist für die Gesundheit essenziell. Für eine nachhaltige Verbesserung der Luftqualität leitet das Land NRW aufeinander abgestimmte technische, rechtliche und organisatorische Maßnahmen u. a. im Rahmen von Luftreinhalteplänen ein. Die Pläne basieren auf einer gründlichen Beurteilung der Luftqualität und Analyse der Ursachen für die Luftschadstoffbelastungen. Umweltzonen sind für die Verbesserung der Luftqualität in Städten häufig unverzichtbar. Umwelt und Gesundheit online /Ebenso dort gefunden Nordrhein-Westfalen ist ein Land mit einer hohen Industrie~ und Verkehrsdichte und gleichzeitig das bevölkerungsreichste Bundesland. Die Zusammenhänge zwischen Umwelteinflüssen und Gesundheitsbeeinträchtigungen sind hinreichend belegt. Die hohe Industrie· und Verkehrsdichte muss in Einklang stehen mit dem Anspruch der Menschen auf Lebensqualität. Über das Konzept für einen umweltbezogenen Gesundheitsschutz in NRW ... Bei dem geplanten Bauvorhaben ist keine Verkehrslösung die diese Probleme beseitigen möglich. Der gesamte Verkehr muss über den Hansaring erfolgen. Alternativen bestehen aufgrund der Lage und Dichte nicht zur Verfügung. In meinen Augen lag zu keinem Zeitpunkt ein tragbares Verkehrskonzept vor.	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Hier mochte ich auch zu Bedenken geben, das die Bebauung des Neuhafen ehemals Osmo Hallen noch aussteht. Es wird Ihnen selbst bekannt sein das dort 690 Wohnungen und 2000 Arbeitsplätze entstehen sollen. Hier muss Ihrerseits bedacht werden, dass der daraus resultierende Verkehr noch hinzu kommt. Mir es unverständlich, wie dieser geleitet werden soll. Auch Ihnen wird die enge Bebauung am bestehenden Gebäuden am Hafenweg bekannt sein und, dass die Schillerstraße eine Fahrradstraße ist ebenso. Kommt diese zusätzliche Belastung hinzu wird es zu einem dauerhaften Verkehrskollaps auf dem Hansaring kommen. Die dadurch entstehende Lärm- und Luftverschmutzung kommt dann noch zu der bestehenden hinzu. Ich bin Eigentümerin einer Immobilie an der Papenburger Straße. Durch die gesundheitsgefährdenden Belastungen befürchte ich das der Wert dieser Immobilie sinken wird. Mag das Hafenviertel auch noch so hipp sein oder werden, wer möchte schon auf dem Weg zur Wohnung täglich im Stau stehen, und wenn man dann endlich Zuhause angekommen ist, die Fenster aufgrund des Lärmes und der schlechten Luft schließen müssen? Die Stadt Münster hat 2019 den Klimanotstand verkündet. Und nun? Planen und bauen Sie als gäbe es kein Morgen und keine nächste Generation, die dafür gesundheitlich bezahlen muss. Es wird durch das Bauvorhaben des E-Centers/Hafenmarkt eine unsinnige Überversorgung in Bezug auf die Nahversorgung geschaffen. Das die Nahversorgung im Hansaviertel bereits überdurchschnittlich gedeckt ist können Sie in Ihrem Bericht: Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster nachlesen. Durch den Bau eines Vollsortimentes in dieser Größe werden Sie die gesamte Struktur im Hansaviertel und auch angrenzend der Wolbecker- und Warendorf er Straße negativ verändern. Gerade die jetzige Struktur mit kleinen Einzelhandelsgeschäften verschiedener Sortimente machen die Viertel aus. Auch ist in dem oben genannten Bericht folgendes im Fazit zu lesen: Sollte durch die Ersteinschätzung eines Vorhabens im Rahmen der ersten drei Bewertungsschritte festgestellt werden, dass die ersten drei Prüfschritte ganz überwiegend zu einer negativen Einschätzung eines Vorhabens führen und somit keine Konformität zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept erzielt werden kann, wird empfohlen, das Vorhaben mit Bezug auf die Ziele dieses Nahversorgungskonzepts bauleitplanerisch zu verhindern. Also wenn eines mehr wie gut ist, ist es die Nahversorgung der Bürger in oben genannten Bereichen. Was dringend fehlt ist bezahlbarer Wohnraum für Familien mit mehreren Kindern. Auch das wurde durch die Stadt Münster selbst schon erfasst das der Wegzug der Familien hier gravierend ist. Es sind bezahlbare Wohnungen und es sind Grünflächen die dem Viertel fehlen. Und ich bitte Sie davon abzusehen uns Bürger für so inkompetent einzuschätzen, dass Sie uns allen Ernstes mit einem Pocket Park trösten wollen. Laut Wikipedia ist ein Pocket Park sinngemäß ein Taschenpark. Ein kleiner Freiraum im städtischen Kontext. Nennen Sie das Kind beim Namen.	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Ein überflüssiger Vollsortimenter, ein Bauvorhaben ohne tragfähiges Verkehrskonzept mit gesundheitsschädlicher Auswirkung für die Anwohner soll vollendet werden. Es ist nicht verwerflich Fehler zu machen, es ist aber unentschuldbar Fehler nicht einzugestehen. Erst Recht wenn es zu Lasten der Bürger geht für die man ein Verantwortung hat.“	
3.82. Öffentlichkeit 17834	
„[…] das o.g. Vorhaben jetzt 'Hafenmarkt') ist abzulehnen. Als Eigentümer zweier Immobilien im Hansaviertel (Hansaring 16, Emdener Str. 13) erhebe ich folgende Einwendungen gegen das Projekt: *1. Die zu erwartenden Neuverkehre werden erneut (wie schon bei dem BPlan535) mit Hilfe des sog. Mitnahmeeffekts runter- bzw. schöngerechnet, ohne dafür - außer Vermutungen - eine schlüssige Erklärung zu bieten. So wird nicht dargestellt, wie viel Kundenverkehr der Hafenmarkt braucht. Nimmt man als Vergleichsmaßstab die Kundenverweildauer des nahegelegenen Marktkaufs (z.B. Kfz/Parkplatz/Stunde), dürfte die Zahl etwa doppelt so hoch sein wie von ihnen angegeben, der Mitnahmeeffekt verhältnismäßig also viel kleiner. Der angestrengte Vergleich mit dem E- Center Friedrich-Ebert-Str. verbietet sich von selbst. Zum einen besteht dort ein ganz anderes Straßennetz und zum anderen war auf dem Gelände zuvor schon ein großer Vollsortimenter ('Minimal'?) ansässig, der mit der Vorgängernutzung (Post) am Hansaring nicht vergleichbar ist.* *2. Das unterschwellig geäußerte Argument, Hansaring, Wolbecker Str. und die angrenzenden Quartiere seien eh schon heillos (mithin rechtswidrig) überlastet und somit fielen ein paar tausend Autos mehr auch nicht mehr ins Gewicht, zeigt einmal mehr, dass die Interessen und Bedürfnisse der Anwohner keine Rolle in dieser Planung spielen.* *3. Ferner suggerieren sie, dass die Neugestaltung der Hafenstraße (Brückenneubau 2035) eine Entlastung bringen werde. Dieses Phantasieprojekt, das seit vielen Jahren durch die Köpfe geistert und auf das die Stadt Münster, wenn überhaupt, nur sehr geringen Einfluss hätte, kann das nicht leisten. Im Gegenteil: eine für den Verkehr attraktivere Hafenstrasse führt zwangsläufig zu einer Mehrbelastung des Hansarings. Ähnlich verworren ist ihr Hinweis auf eine entlastende Wirkung der 48ln (Umgehungsstr.). Nicht wirklich nachvollziehbar und sehr unwahrscheinlich.* *4. Die Überlastung des Hansarings birgt zudem jetzt schon Gefahr, da eine andauernd verstopfte Straße (das war auch der Grund für die Verlegung der 'Ringlinie' auf die Wolbecker Str.) keinen guten Rettungsweg hergibt.*	s. Kap. II a.3, a.6, a.7, b.2, b.3, b.4, b.5, b.8, c.1, c.3, c.6, c.8, e.1, e.2, e.3, e.7, e.8, e.11, e.12

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
5. Vollkommen unberücksichtigt bleibt in Ihrer Planung die zu erwartende Verkehrsbelastung durch die angrenzenden Großprojekte am Hafen. Die Neubauten Hölker, LVM, Hafentor und das Wohngebiet auf dem OSMO- Areal mit u.a. gigantischen Büroflächen und deren notwendige Erreichbarkeit sind in ihrer Planung nicht zu finden, obwohl dasselbe Straßennetz genutzt werden muss. *6. Auch fehlt eine Einschätzung möglicher Belastungen durch die neue Shopping-Mall am Bahnhofseingang, die weit mehr anbieten soll als den bisherigen 'Reisebedarf.* *7. Die erhebliche Verkehrszunahme, insbesondere durch den Hafenmarkt und seine Kunden- und Lieferverkehre, führen zu einer unerträglichen Belastung der Wohnquartiere durch Parkplatzsuch-, Schleich- und Durchgangsverkehr. Beispielhaft seien hier Dortmunder-, Ewaldi- und Schillerstraße (Fahrradstraße mit naheliegenden Schulen) genannt.* *8. Sie begründen das Vorhaben zudem mit der Notwendigkeit der Versorgung der Bevölkerung im Stadtteil. Angesichts der bereits bestehenden Überversorgung ein abstruses Argument. Der Hafenmarkt würde zu einem Verdrängungswettbewerb und damit zu einer erheblichen Gefährdung der guten, kleinteiligen und fußläufigen (wie im Einzelhandelskonzept angestrebten) Einzelhandelsstruktur, besonders im angrenzenden Stadtbereichszentrum Wolbecker Str. führen. Das kann weder von der Stadt noch von der Kaufmannschaft gewollt sein. Gerade im Hinblick auf die dringend erforderliche Revitalisierung von Münsters City (s. auch 'Wirtschaftsspiegel' 4/2021) ist der Hafenmarkt ein schädliches und aus der Zeit gefallenes Relikt.* *9. Auch stadtplanerisch stellt der Hafenmarkt ein Trauerspiel dar. Mit diesem Klotz wird auf lange Zeit die Chance vertan, Hansa-, Hafen und Herz-Jesu Viertel menschenfreundlich und dem Stadtteil angemessen zusammenwachsen zu lassen. Stattdessen wieder eine Gettobildung für das geplante Wohnquartier.* *Aus o.g. Gründen ist bei einer Realisierung des BPlans 609 langfristig mit einer erheblichen Verschlechterung der Lebensqualität und so wohl auch mit einer Wertminderung bei den Immobilien zu rechnen. Dies scheint mir sehr unverhältnismäßig, nur um die Interessen eines Privatinvestors durchzusetzen gegen den oft (auch bei Kommunalwahlen) erklärten Willen einer überwältigenden Mehrheit der Bewohner. Der BPlan 609 sollte daher zugunsten einer zukunftsorientierten Planung ersatzlos gestrichen werden.“*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.83. Öffentlichkeit 17835	
„[…] 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	s. Kap. II a.3, a.7, a.8, b.2, b.5, c.1, d.1, e.1, e.2, e.5, e.11, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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 ECenters 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.“	
3.84. Öffentlichkeit 17836	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan 609 geltend: Zuallererst dürfte dieser Bebauungsplan nicht ohne die weiteren geplanten Bauprojekte im Gebiet Neuhafen/alte Osmo Hallen betrachtet werden. Das bekannte Gerichtsurteil gegen das bisherige geplante E-Center verbietet dieses eigentlich aufgrund der bemängelten Lärm bzw. Verkehrssituation, die natürlich entsprechend auch für die weiteren geplanten Bauprojekte gilt. Es müsste also eine Gesamtplanung her und kein vorhabenbezogener Bebauungsplan für das Einzelprojekt Hafenmarkt. *Im Folgenden werde ich meine Bedenken nach Themengebieten aufteilen: Verkehrssituation: Im Bereich des Bebauungsplans herrscht schon jetzt eine untragbare Verkehrssituation, geprägt von Lärm- und Schadstoffbelastung. Staus sind die Regel, warum sonst fährt die Ringlinie nicht mehr über diesen Teil des Rings? Warum sonst wurde dieser Teil des Rings in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen? Die Realisierung des Bauvorhabens wird zu einer Verschlechterung der jetzigen Situation führen, ganz sicher nicht zu einer Verbesserung. Es werden also im Rah-*	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.5, a.6, a.7, a.8, b.2, b.4, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, c.2, c.3, c.4, c.8, d.1, e.1, e.2, e.3, e.5, e.7, e.11, e.12, f.1, f.2, g.1, g.3, g.4, h.1, h.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
men des Lärmaktionsplans sicher nicht kostenneutrale Maßnahmen zu einer Verbesserung der Situation geplant, gleichzeitig würde es durch diesen Bebauungsplan einem Investor erlaubt, die Situation wieder zu verschlechtern. Das ist nicht vermittelbar. Das Verkehrsgutachten geht von falschen Annahmen aus. So ist zum Beispiel die Situation am bestehenden E-Center an der Friedrich-Ebert-Straße mitnichten vergleichbar mit der Situation am Hansaring, wie mehrfach behauptet wird. An der Friedrich-Ebert-Straße besteht über die Hammer Straße und auch die Augusta Straße eine niederschwellige Umfahrungsmöglichkeit, ohne große Umwege. Das ist so am Hansaring nicht der Fall. Eine Umfahrung ist, wenn überhaupt, nur über die Inkaufnahme großer Umwege (z.B. über die B51) möglich. Da das Verkehrsgutachten aber von dieser Grundannahme einer Vergleichbarkeit der Situation ausgeht, ist es unbrauchbar (siehe Seite 20, verkehrstechnische Untersuchung). Das Bauvorhaben ist also schon wegen der Unbrauchbarkeit des Verkehrsgutachtens abzulehnen. Man kann sich das Verkehrsgutachten aber natürlich trotzdem mal anschauen: Es geht von einer gleichbleibenden Verkehrssituation am Hansaring auch nach Realisierung des Bauvorhabens aus. Dies wird damit begründet, dass auf dem Hansaring bereits derart viel Verkehr fließt, dass sich dieser nach Realisierung dieses Bauvorhabens teilweise dann andere Wege suchen wird (siehe Seite 35+36, Verkehrstechnische Untersuchung). Ferner wird argumentiert, dass große Teile des Verkehrsaufkommens eh am geplanten Hafencenter entlangfließen und die Autofahrer sozusagen „bei Gelegenheit" noch am Hafencenter halten. Verkehre sollen also wegen der schlechten Verkehrssituation am Hansaring verdrängt werden. Durch das Bauvorhaben werden tatsächlich aber neue Verkehrsziele geschaffen, eine Umfahrung ist weder für die Anwohner Innen der betroffenen Viertel noch für die Angestellten oder Kunden des Bauvorhabens möglich. Beide Argumentationen sind unhaltbar und absurd. Selbst wenn man dieser Argumentation folgt, dann entsteht aber mindestens in anderen Bereichen der Stadt Münster ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, mittelbar ausgelöst durch das Bauvorhaben. Das ist so nicht hinzunehmen und anachronistisch, das Bauvorhaben ist auch deshalb abzulehnen. Große Supermärkte sind geradezu prädestiniert für den Einkauf mit dem eigenen Auto. Da helfen dann auch keine zusätzlichen Fahrradständer oder ein Carsharing Angebot. Das geplante Einkaufscenter ist zweifellos ein Projekt, das in diese Kategorie fällt und erscheint deshalb wie aus der Zeit gefallen und sollte so nicht gebaut werden. Die kleinen „Verbesserungen" zum letzten Bebauungsplan sind tatsächlich nur ein Tropfen auf den heißen Stein und scheinen nur der Beschwichtigung der Anwohner*Innen zu dienen.* *ÖPNV*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Statt einer Fixierung auf den motorisierten Individualverkehr muss bei jedem Bauvorhaben darauf geachtet werden, dass der Umweltverbund gestärkt wird. Münster hat nicht zu Unrecht den Klimanotstand ausgerufen, dieses Bauvorhaben ist damit nicht in Einklang zu bringen. Die Ringlin1e der Stadtwerke Münster fährt aktuell wegen der jetzt schon zu hohen Verkehrsbelastung nicht über den Hansaring. Folglich ist die jetzige Verkehrssituation schon ein unhaltbarer Zustand. Mit dem Bauvorhaben wird dieser Zustand weiter verschlechtert, mindestens aber eine Lösung und Verbesserung erschwert. Damit aber nicht genug: Statt eines Buskaps, dass den Busverkehr bevorteilen würde, ist eine Busbucht vorgesehen (siehe Seite 43, Verkehrstechnische Untersuchung). Im Bereich Hansaring sind Busspuren vorzusehen, um die Gegebenheiten für den ÖPNV zu verbessern. Diese sind im Kreuzungsbereich zum Hafenmarkt aber nicht vorgesehen. Dort werden Fakten geschaffen, die eine Verbesserung der Situation unmöglich machen bzw. dann sehr hohe Folgekosten verursachen würden. Die gesamte Planung ist für eine Verbesserung der Situation im ÖPNV nicht zielführend und dringend abzuändern. Siehe auch Anlage 1 zu diesem Schreiben. Situation der Fahrradstraße Schillerstraße Durch das Bauvorhaben und die geplante weitere Bebauung Neuhafen/Osmo wird ein Teil des jetzt schon vorhandenen motorisierten Individualverkehrs auf der Fahrradstraße Schillerstraße verstetigt, bzw. sogar erhöht. Da die Belastung dort jetzt schon zu hoch ist, das/die Bauvorhaben zu einer Verschärfung der jetzigen Situation und folglich zu einer erhöhten Gefährdung der Radfahrer*Innen führen wird/würden, ist das/sind die Bauvorhaben in der geplanten Form abzulehnen. Fahrradstraßen sind, wie der Name schon sagt, für Fahrradfahrer* Innen gedacht. Ein Anteil an motorisiertem Individualverkehr durch die Anwohner* Innen kann dabei toleriert werden, aber sicher kein Durchgangsverkehr, ausgelöst durch ein Einkaufscenter. Das wäre aber bei der Schillerstraße der Fall. So zu tun, als ob der durch den Hafenmarkt erzeugte Verkehr sich selber verdrängt, sich irgendwie in Luft auflöst, ist Wunschdenken und nicht vermittelbar. Das Bauvorhaben ist auch deshalb abzulehnen.* *Lärm* *Es entsteht, das wird durch die schalltechnischen Untersuchungen auch belegt, durch das Bauvorhaben an vielen Stellen mehr Lärm. Die Lärmbelastung überschreitet aber heute schon die zumutbaren und durch EU-Umweltrecht festgelegten Grenzen. Die Stadt Münster argumentiert hier, dass das ausnahmsweise als zumutbar angenommen wird (Vorlage 1062/2020, Seite 7). Das widerspricht der Aufgabe der Stadt Münster, ihre Bürger* Innen vor Lärm zu schützen und ist nicht hinzunehmen. Ob Lärm ausnahmsweise zumutbar ist sollte die Stadt Münster nicht über die*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Köpfe der betroffenen AnwohnerInnen hinweg entscheiden. Die Anbringung passiven Schallschutzes ist zwar für die Innenräume von Wohnungen möglich, aber nicht für Balkone, Terrassen und Gärten, die Nutzbarkeit wird noch weiter als bisher eingeschränkt bzw. unmöglich. Es darf nicht sein, dass Anwohner*Innen keine Fenster mehr öffnen können. Ich hatte schon darauf hingewiesen, an dieser Stelle aber nochmal: Der Hansaring ist als besonders vom Lärm betroffener Bereich im Lärmaktionsplan für Maßnahmen vorgesehen (Vorlage 0077/2021). Das Bauvorhaben erhöht aber nachweisbar den Lärm in diesem Gebiet. An einer Stelle wird also investiert, damit es leiser wird, an anderer Stelle wird dieses Ziel mit Füßen getreten. Das Bauvorhaben ist auch wegen dieses Widerspruchs abzulehnen.* *Luftschadstoffe* *Die weitere Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte ist zwar laut Gutachten gesichert, die Angaben sind aber höchst zweifelhaft, da der Verkehr durch den Hafenmarkt erheblich zunehmen wird, anders als im Verkehrsgutachten behauptet. Sollte dies nicht der Fall sein, so werden aber mindestens. Verkehre. Verdrängt entstehen also an anderer Stelle. Insgesamt steigt durch das erhöhte Verkehrsaufkommen, wo auch immer, die Belastung mit Schadstoffen weiter an. Es sind aber auch nur Grenzwerte, Schadstoffe sind auch unterhalb dieser willkürlich gezogenen Grenze gesundheitsgefährdend. Durch das Bauvorhaben wird die Schadstoffbelastung wissentlich erhöht, da ja auf jeden Fall insgesamt mehr Verkehr entsteht. Das ist so nicht hinzunehmen, das Bauvorhaben ist abzulehnen. Die Stadt Münster muss ihre Bürger*Innen vor jeglichen vermeidbaren Gesundheitsgefahren schützen.* *Klima* *Die Stadt Münster hat den Klimanotstand ausgerufen. Der Klimawandel ist jetzt schon nicht mehr komplett aufzuhalten, die Durchschnittstemperaturen, gerade in Städten mit vielen versiegelten Flächen, werden sich weiter erhoben, bis hin zur Unbewohnbarkeit. Vor diesem Hintergrund wäre es logisch, Frischluftschneisen und Stadtgrün zu schaffen, damit die beschriebene Situation nicht eintritt und die Stadt bewohnbar bleibt. Das Bauvorhaben steht für das genaue Gegenteil: Es führt zu einer weiteren Verdichtung, zu Flächenversiegelung, zu mehr Verkehr und zu höheren Temperaturen in diesem Stadtviertel und ist auch deshalb abzulehnen. Die Argumentation, dass die Fläche ja schon vorher versiegelt war, kann ich nicht gelten lassen. Sie müsste ganz im Gegenteil dringend größtenteils entsiegelt werden, weil das dort ja möglich und sinnvoll wäre.*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Grünflächen *Die Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen leiden unter einem Mangel an Grünflächen, existierende Grünflächen werden sogar z.B. durch den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals noch verkleinert oder fällen weg. Da wäre es das komplett falsche Vorgehen, weitere Flächen zu versiegeln bzw. die Versiegelung aufrecht zu erhalten. Stattdessen sollten auf den Flächen des' Bauvorhabens dringend benötigte Grünflächen entstehen. Der in dem Bauvorhaben inzwischen enthaltene Pocketpark, der nur aus einigen Bäumen besteht, erscheint bei dem eigentlichen Bedarf an Grünflächen allerhöchstens als Tropfen auf den heißen Stein und ist damit zu vernachlässigen. Mit sicher sinnvollen Dachbegrünung und eher lächerlichen Pocketparks kann man sich das Bauprojekt natürlich schönreden, in seiner Gesamtheit bleibt es aber abzulehnen.* *Situation im Einzelhandel im Umfeld des Bebauungsplans* *Es gibt im fraglichen Bereich bereits eine Sättigung des Einzelhandels. Durch die über Jahrzehnte gewachsenen Strukturen, insbesondere durch den direkt neben dem geplanten Hafenmarkt befindlichen Penny und den wenige Meter entfernten REWE, sowie den REWE an der Wolbecker Straße, ist das Viertel ausreichend versorgt. Daneben bestehen zahlreiche lokale inhabergeführte Geschäfte, welche, ebenso wie die anderen Supermärkte, durch die geplante Bebauung in ihrer Existenz gefährdet sind ... Bereits im Einzelhandelskonzept der Stadt Münster von 2018 wird festgestellt) dass eine Versorgungsquote von 100 % besteht. In einer 2019 von der Stadt Münster durchgeführten Befragung im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel, wurde bei der Frage „was gefällt Ihnen in Ihrem Stadtviertel am wenigsten?" zuerst der Verkehr und dann der Bau des Hafencenters genannt. Bei der Frage, was den Bewohner* Innen am besten gefiele, war die am zweitöftesten genannte Antwort „die Einkaufsmöglichkeiten im Viertel". Aus der Umfrage lässt sich also entnehmen, dass die Bewohner*Innen keinen weiteren Supermarkt benötigen. In der zitierten Befragung wird vielmehr der Bau des Hafenmarkts als das größte Problem im Stadtviertel benannt. Sollte der Hafenmarkt gebaut werden, sind gewachsene Strukturen existenzgefährdend bedroht. Es bestünde die Gefahr, dass die bereits vorhandenen Einzelhandelsmärkte schließen müssen, da eine Übersättigung des Viertels eintreten wird. Durch die Konzentrationswirkung auf einen zentralen Bereich verlängern sich darüber hinaus für viele Bewohner*Innen des Viertels die zurückzulegenden Wege, was insbesondere ein Problem für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen ist. Der Bebauungsplan ist deshalb abzulehnen.*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Bürgerbeteiligung *Stadtteilentwicklung funktioniert nur im Dialog mit den Bürger*Innen. Dieser Dialog blieb bisher aus, es gab, angefangen mit dem Hafenforum, nur Alibiveranstaltungen, bei denen Bürger*Innen zwar etwas zum Thema sagen durften, deren Wünsche und Anregungen aber völlig unbeachtet blieben. Deshalb ist dieses Bauvorhaben in der jetzigen Form abzulehnen, damit endlich eine wirkliche Bürgerbeteiligung und eine komplette Neuplanung des Gebiets Hafenmarkt/Neuhafen unter Mitwirkung aller Akteure' stattfinden kann. Als Format einer Bürger*Innenbeteiligung wäre die Einberufung eines Bürger*Innenrats wünschenswert. Dass so etwas sehr gut funktionieren kann, lässt sich am Beispiel des Hansaforums nachweisen. Der-Willen der Bewohner*Innen der Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen wurde bisher komplett missachtet. Nachzulesen ist dies auch in Umfragen, die seitens der Stadt Münster gemacht wurden, oder in der Dokumentation der Veranstaltung zur frühzeitigen Beteiligung vom 03.03.2020. Besonders hervorzuheben ist jedoch die Umfrage aus dem Jahr 2019, „Haushaltebefragung im „Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel" 2019". Auf die Frage, was den Bürger*Innen dieser Viertel am wenigsten gefällt, landeten die Themen „Bau des Hafencenters" und „Verkehrssituation" ohne jede Vorgabe durch den Fragebogen auf den Plätzen eins und zwei. Der Punkt „fehlende Einkaufsmöglichkeiten" schaffte es nicht in die TOP30. Die Aussage von Oberbürgermeister Lewe, getätigt am 03.03.2020 anlässlich der Veranstaltung zur frühzeitigen Beteiligung zum Projekt Hafenmarkt, dass es „nur noch um das ob, nicht mehr um das wie" einer Realisierung des Bauvorhabens ginge, wirkt da wie reiner Hohn. Aufgrund dieser kompletten Missachtung des Willens der Stadtteilbewohner*Innen ist das Bauvorhaben in dieser Form abzulehnen.* *Alternative Vorschläge zum Bebauungsplan* *Die in Frage stehende Fläche sollte genutzt werden, um das lebendige Hansaviertel weiterzuentwickeln. Statt Einkaufszentrum und zubetonierter Flächen benötigt das Viertel dringend weitere Grünflächen, die insbesondere auch als Aufenthaltsflächen für Familien und Kinder gestaltet sein sollten. Dies ist auch deshalb notwendig, weil im Osten der Stadt, insbesondere durch die Kanalerweiterung, viel Grünfläche verschwunden ist und noch verschwinden wird. Grünflächen dienen auch dazu, die Klimaresilienz der Stadt zu stärken und ein weiteres Aufheizen zu verhindern. Teile der Flächen könnten auch für die Schaffung von dringend benötigtem bezahlbaren Wohnraum dienen. Damit endlich eine für alle Bewohner*Innen zufriedenstellender Umgang mit der Fläche geschaffen werden kann,*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*sollte eine endgültige Entscheidung durch einen Bürger*innenrat erfolgen.* *Ferner benötigt es ein neues ehrliches Verkehrsgutachten mit Vorschlägen, wie im Viertel der Lärm und die Feinstaubbelastung verringert werden kann. Die Stadt Münster sollte in Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer treten und Gespräche über einen Ankauf der Fläche führen, da nur auf diese Weise die Fläche im Sinne der Bewohner*Innen und aller Münsteraner*Innen sinnvoll nutzbar gemacht werden kann, sodass mehr Lebensqualität im Viertel geschaffen werden kann. Ganz allgemein sollte der Umgang der Stadt Münster mit den Bürger*Innen in Zukunft anders aussehen: Die Stadt Münster ist in erster Linie Dienstleister für ihre Bewohner* Innen, nicht für Investoren. Stadtentwicklung sollte im 'Dialog zwischen der Stadtverwaltung, den Bürger*lnnen und natürlich auch möglichen Investoren stattfinden. Dieses war so im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 609 nicht im Ansatz der Fall, er ist auch deshalb abzulehnen.*	
3.85. Öffentlichkeit 17837	
„[…] ich bin Anwohner am Hansaring und finde ihren Bebauungsplan Hafenmarkt fragwürdig. Zur Zeit befinden sich zwei Supermärkte direkt in meiner Nähe. Bei der Durchsetzung Ihres Planes wird sich das ändern. Monopoly ist ein bekanntes Spiel. Es ist traurig es in echt mit zu erleben. In Städten wie zum Beispiel Steinfurt und im letzten Jahr Emsdetten hat sich der Unternehmer Strotmann komplett durchgesetzt. Einzelhandel ist nun dort zu suchen beziehungsweise dem Konzern zurückgewichen. Infrastruktur ist dem wünschen des Unternehmens Komplett verändert worden. Sehr zum Nachteil der Natur und Anwohnern. Eine Parkgarage mit Parkplatz ist der Anfang von weitere und mehr Mobilität in dem Hansaviertel. Von diesem Bestreben möchte ich abraten. Es gibt von Montag bis Freitag viel Mobilität auf den Hansaring. Gerne können sie zu den Feierabendzeiten vorbeischauen. Oder nehmen Sie sich bitte Zeit nach Ihrem Feierabend und machen sich selbst persönlich ein Bild von den genannten Verhältnissen. Den Rückstau, Verkehrsunfälle und weitere negative Verkehrsmerkmale kann man leider nur zur Kenntnis nehmen. Der Hansaring ist einspurig. Nebenstraßen bilden keine oder kaum Ausweichmöglichkeiten. Die nahe gelegene Brücke ist diesen Kapazitäten nicht ausgelegt. Dadurch gibt es keine Unterstützung von mir für das Projekt Hafenmarkt. Ein Verkehrskonzept wie in Utrecht (NL) finde ich sehr attraktiv. Parking day durfte ich miterleben auf den Hansaring. Warum findet dieser Tag nur einmal im Jahr statt? Das war sehr beeindruckend positiv bis dann die Vollsperrung aufgehoben wurde und man den Verkehrsalltag wieder hatte. Ein weiterer Vorschlag wäre eine Anfrage für dieses	s. Kap. II c.1, c.3, e.1, e.3, e.8, e.11, e.14

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Projektproblem an einen größeren Supermarkt als Edeka zu stellen. Wenn wir von Superlativ sprechen dann könnte man eine bekannte Supermarktkette in Württemberg kontaktieren. Diese Konkurrenz würde selbst Edeka zu einem veränderten Geschäftsmodell führen. Monopoly ist das Recht des Stärkeren. Bitte gehen Sie einen neuen Weg. Bei einem großen Projekt wie diesen wünsche ich Ihnen Realitätsnähe und Weitsicht für Minimum 50 Jahre. Gerne stehe ich Ihnen bei eventuellen Rückfragen zur Verfügung. Über eine Bestätigung über diese Botschaft würde ich mich freuen."	
3.86. Öffentlichkeit 17838	
„[…] hiermit beziehe ich Stellung zu dem oben genannten Planvorhaben (B-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP). Ich bin Bauingenieurin und arbeite bei der Bauaufsicht der Stadt Frankfurt. Privat halte ich mich häufig in Münster auf und verfolge die Stadtentwicklung mit großem Interesse. Meine Einwendungen gegen das von Ihnen vorgelegte Vorhaben möchte ich im Folgenden gerne ausführlich begründen. Hierbei möchte ich eingangs auf den Klimabeschluss des Stadtrats Bezug nehmen, auf dem meine Argumentationen gegen den besagten Bebauungsplan in erster Linie gründen. Im weiteren Verlauf meiner Stellungnahme werde ich die Themenkomplexe Ernährung, Wohnen, Grünflächen sowie Verkehr/Mobilität abhandeln und jeweils darstellen, weshalb ich mit dem Bebauungsplan nicht einverstanden bin. Konstruktive Vorschläge alternativer Nutzungsmöglichkeiten, die einen positiven städtebaulichen Beitrag zu einer nachhaltigen, sozial und ökologisch verträglichen Entwicklung im Hansaviertel leisten könnten, schließen die genannten Bereiche in kursiv ab. Ein Fazit fasst meine Einwände grob zusammen. Beim Stichwort ökologischer Nachhaltigkeit möchte zunächst jedoch daran erinnern, dass Münster den Klimanotstand ausgerufen hat. Der Stadtrat hat am 22.5.2019 beschlossen, „dass die bisherige erfolgreiche städtische Klimapolitik weiter entwickelt werden muss" und somit anerkannt, „dass die Eindämmung des anthropogenen Klimawandels in der städtischen Politik eine hohe Priorität besitzt und bei allen Entscheidungen grundsätzlich zu beachten ist" (Öffentliche Beschlussvorlage V/0482/2019, S. 1). Der Rat der Stadt hat beschlossen, dass Münster bis 2050, vorzugsweise bis 2030, klimaneutral werden muss und dafür den „Masterplan 100 % Klimaschutz" (V/0689/2017, Anlage 1) erarbeitet, aus dem ich im weiteren Verlauf meiner Einwendung ebenfalls zitieren werde. Auch auf die „Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030" (V/0669/2019/1) werde ich Bezug nehmen. Der Bauleitplanung kommt bei der Umsetzung eine gesonderte Verantwortung zu, weil sie die städtische Infrastruktur gestaltet und die zukünftige Entwicklung eines Viertels durch ihre Entscheidungen maßgeblich bestimmt. Möchte man den Weg ebnen für ein	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.5, a.7, b.2, b.4, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, c.3, c.5, c.8, d.1, d.4, d.5, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.7, e.8, e.9, e.11, f.1, f.2, g.1, h.1, h.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*zukunftsfähiges Hansaviertel, so darf auf der hier letzten großen Freifläche der „HafenMarkt“ als solcher keinesfalls realisiert werden. Will man etwas gegen die Klimakrise unternehmen und die damit einhergehenden Gefahren eindämmen – wie es der Stadtrat zumindest auf dem Papier zu verfolgen scheint –, so muss auch die städtische Bauleitplanung die „Eindämmung des anthropogenen Klimawandels“ aktiv voranbringen statt diesen durch ihre Planung zu befeuern (Öffentliche Beschlussvorlage V/0482/2019, S. 1). Das Gebiet und die dort vorhanden Rohbauten müssten in diesem Sinne weiterentwickelt, d.h. die bisherige Planung grundlegend verändert werden. Eine dabei entstehende, verbesserte Infrastruktur könnte, wie nachfolgend beschrieben, zur Umsetzung des städtischen Beschlusses zum Klimanotstand beitragen. Ernährung Dass das OVG NRW die Planung vor drei Jahren für unwirksam erklärte, basiert auf stichhaltigen Argumenten. Die namentliche Änderung des „Hafencenters“ in „HafenMarkt“ kann ebenso wenig wie der „Pocketpark“ oder das stets betonte „Markthallenkonzept“ über das im Grunde kaum veränderte Vorhaben hinwegtäuschen. Während 3.700 m² für Dienstleistungsnutzungen vorgesehen sind, handelt es sich mit 4.450 m² Gesamtverkaufsfläche – auch laut Begründungsentwurfs – immer noch um großflächigen Einzelhandel. 87 % Verkaufsfläche verbleiben als Verbrauchermarkt im EDEKA-Stil. Dabei befinden sich in zwei hinreichend dimensionierte Lebensmittelmärkte in unmittelbarer Nähe: Der Rewe-Markt ist etwa 150 Meter Luftlinie, der Penny-Markt keine 50 Meter vom geplanten „HafenMarkt“ entfernt. Zusätzlich befindet sich ein weiterer Rewe-Markt an der Wolbecker Straße. Bei der „Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“, bei der ermittelt wurde, welche Punkte den Menschen im Viertel missfallen, wird der Aspekt „fehlende Einkaufsmöglichkeiten“ nicht genannt, stattdessen aber „zu viel Kommerz“ (Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). Das Thema „Bau des Hafencenters“ schafft es hingegen – wohlgemerkt bei offener Fragestellung – auf den zweiten Platz (ebd.). Abgesehen davon, dass ein weiterer Supermarkt im Hansaviertel – insb. angesichts der Wohnraumproblematik – alles andere als nötig ist, steht die Ansiedelung eines großflächigen Einzelhandelszentrums einerseits einer nachhaltigen Ernährungswende im Weg und gefährdet andererseits die umliegenden Geschäfte. Durch neue, wie auch im Konzept vorgesehene, Großmärkte geraten andere Supermärkte in der Umgebung, so etwa der bestehende Rewe oder Penny, in Notlage. Etwaige Schließungen führen zu Leerständen, die schwierig weiter zu nutzen sind. Sowohl ökologisch als auch stadtplanerisch stellt das Vorhaben daher einen Fehler dar. Anders als die Bezeichnung „Markthalle“ intendiert, sollen keine Standplätze frei vergeben werden und Anbieter*innen mit ähnlichen Sortimenten miteinander konkurrieren. Die L. Stroetmann Lebensmittel GmbH &*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Co. KG als Investor ist Partner der Edeka-Gruppe, des umsatzstärksten Lebensmittelhändlers in Deutschland. Bei einer bereits jetzt bestehenden übersättigten Versorgungssituation der Bürger*innen im Viertel, würde die Stadt Münster mit der Umsetzung der Investorenpläne den Weg für ein weiter wachsendes Lebensmittelüberangebot nach überkommenen, klimaschädlichen Produktions- und Konsummustern ebnen, obwohl sie in ihrer „Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030" festhält: „Die Stadt Münster verfolgt das Ziel einer zukunftsorientierten Wirtschaftsentwicklung, in der ökonomische Wettbewerbsfähigkeit im Einklang steht mit der ökologischen Tragfähigkeit und sozialer Verantwortung" und „ist Vorbild für zukünftige Produktions- und Konsummuster (weniger, einfach, besser)" (V/0669/2019/1, Anlage A, S. 1). Im Teilbereich B könnte eine echte Markthalle etabliert werden. Die allseits beliebten Wochenmärkte in Münster steigern nicht nur die Attraktivität des Ortes, sondern unterstützen ebenfalls lokale Betriebe. Auch im besagten Gebiet könnten Erzeuger*innen aus dem Umland regionale Lebensmittel vermarkten. Einerseits ginge eine solche Flächengestaltung mit der Reduktion von Transport- und Verarbeitungsaufwand einher, die angesichts der gegenwärtigen Klimakatastrophe und der zusammenhängenden Klimapolitik der Stadt nur konsequent wäre. Es lassen sich zahlreiche weitere Argumente gegen das Edeka-Center anführen. Um hier nur ein zweites zu nennen, steht ein solcher Supermarkt einer Förderung der Ernährungssouveränität durch lokale Strukturen entgegen. Dabei haben die zeitweise leeren Regale während der Corona-Pandemie die Fragilität der vorherrschenden zentralistischen Versorgungsstrukturen, mit ihren energieintensiven, komplexen und für Störungen anfälligen Lieferketten, bewiesen.* *Wohnen* *Es mangelt im Hansaviertel, wie eben dargestellt, nicht an einem XXL-Supermarkt eines Monopolisten, sondern an bezahlbarem Wohnraum. Weiterhin fehlen in der hochverdichteten Stadt Grünflächen und Spielplätze. V.a. im Hansaviertel existieren im Vergleich zur dortigen Einwohner*innenzahl zu wenige Spielplatzflächen. Auch, dass ein „vitales Stadtquartier" (Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 106) durch einen riesigen Parkplatz entstehen kann, halte ich für unplausibel. Ein Vorhaben, das keine Wohnnutzung vorsieht, stößt bei mir nicht nur vor diesem Hintergrund auf Unverständnis: Während die Begrünung von Innenhöfen und bauliche Nachverdichtung zwecks Schaffung dringend benötigter Wohnräume Realität ist, sollen laut Bebauungsplan auf insgesamt 22.000 m² Fläche lediglich 34 Wohnungen entstehen. Die Diskrepanz zwischen der für den Einzelhandel ausgewiesene und der für Wohnungen vorhergesehenen Fläche ist viel zu groß. Dabei ließe sich auf der Fläche des „HafenMarktes" durch höher-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
geschossige Bebauung auf weniger versiegelter Grundfläche sowie einer Nutzung der geplanten Büro- und Gewerbeflächen als Wohnraum über 10.000 m² Wohnfläche realisieren. Auf diese Weise würde die bislang für Wohnnutzung im Plangebiet vorgesehene Fläche mehr als verdoppelt werden. In der derzeitig angespannten Wohnungssituation ist es außerdem wichtig und dringend einen angemessenen Anteil an gefördertem Wohnungsbau vorzusehen und im Bebauungsplan festzuschreiben. Weil Zementherstellung dem Klima nachhaltig schadet, sollten bereits errichtete Gebäudeteile als Ausgangspunkt für Wohnungen genutzt und nicht abgerissen oder zugeschüttet werden. Auch wenn das Gebiet keine ausgewiesene Grünschneise o.Ä. vorsieht, müsste deutlich mehr Begrünungsanteil her. *Grünflächen* *Die Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen sehen sich ohnehin mit einem Mangel an Grünflächen konfrontiert. In Zukunft wird sich gar eine Reduktion der bestehenden Grünflächen, bspw. durch den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals, vollziehen. Der mittlerweile im Konzept enthaltene, lediglich aus einigen Bäumen bestehende „Pocketpark", kann ebenso wenig wie die großzügige Verwendung von Grün in den Renderings, über das Greenwashing des Vorhabens hinwegtäuschen. Den Bebauungsplan „HafenMarkt" betreffend, weist das Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit zunächst auf folgendes hin: „Die Festsetzung 1.5.1. sieht auch großkronige Bäume vor. Dies steht im Widerspruch zur Begründung und ist auch fachlich nicht umsetzbar. Es können auf der Tiefgarage maximal klein-mittelkronige Bäume verwendet werden. Für alle Baumpflanzungen ist eine Substrathöhe von mindestens 1,0 m vorgeschrieben. Pro Baum sollte auch ein erforderliches Substratvolumen von mindestens 7,5 m³ festgesetzt werden" (Stellungnahme des Amtes für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 07.04.2020, S. 2). Dieser Aufforderung sollte Folge geleistet werden. Auch den weiteren Anmerkungen des Amts für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit muss Beachtung geschenkt werden. So wäre zu prüfen, ob die für die Dachbegrünung festgesetzte Fläche von 6.000 m² im Sinne des Klimaschutzes mit Photovoltaikanlagen gepaart werden kann oder zumindest „zu klären, […] warum diese Möglichkeit nicht in Betracht gezogen werden soll" (ebd., S. 2- 3). Weiterhin müsste die in Anlageblatt 2 angedeutete begrünte Wand zwischen Stellplätzen und Zufahrt „in den textlichen Festsetzungen konkretisiert werden […] oder […] aus der Animation entfernt werden, wenn die Umsetzung nicht gesichert ist" (ebd., S. 2). Anstelle einer weiteren Versiegelung der Fläche oder deren Aufrechterhaltung sollten im Gebiet dringend erforderte Grünflächen als Aufenthalts-, Freizeit- und Erholungsort für die Bürger*innen der Stadt entstehen.*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Verkehr und Mobilität *Die vorgelegte Planung widerspricht dem oben zitierten Beschluss insofern, als dass der geplante großflächige Supermarkt mit hohem Transportaufwand beliefert werden muss und viele zusätzliche Pkw-Bewegungen, Lärm- und Schadstoffe verursachen würde. Dass Wohnnutzung weniger Autoverkehr hervorbringt als ein Einkaufszentrum in der geplanten Größenklasse, ist offensichtlich. Anstatt die „auf dem Hansaring bereits heute […] hohe Verkehrsbelastung“ (Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 38) zu entschärfen, stellt die Planung mit knapp 4.500 m² Einzelhandel und zusätzlich 3.700 m² Büronutzung diesbezüglich einen Rückschritt dar. Dies wird im Begründungsentwurf selbst offenbart: „Rechnerisch werden mit den Nutzungen im HafenMarkt insgesamt 4.400 Kfz-Fahrten/24 h erzeugt“ (Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 37). Weiter steht dort geschrieben: „Im Hinblick auf die integrierte zentrale Lage des Planstandortes im Umfeld dichter Wohnbebauungen sind wesentliche Verbund- und Mitnahmeeffekte bei der Berechnung und Beurteilung der Verkehrsstärken zu betrachten. Demnach bilden von den 4.400 Kfz-Fahrten/24 h nur rund die Hälfte der Fahrten (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) tatsächliche Neuverkehre“ (ebd.). Abgesehen davon, dass die Aussage den erwartenden zusätzlichen Fahrten nicht gerecht wird, ist insb. letztere Behauptung, die ebenfalls in der nts-Verkehrsuntersuchung vom 16.9.2020 aufgestellt wird, nicht nachvollziehbar. Weshalb die Zahl der prognostizierten Verkehrsströme von 4.400 Fahrten/24h auf 2.200 Fahrten/24h minimiert wird, erschließt sich mir nicht. Die in den später erdachten Szenarien genannten mutmaßlichen „Entlastungseffekte“ besitzen ebenso wenig Plausibilität. Es ist bspw. zweifelhaft, ob – wie etwa in „Prognose 2035“ angegeben – eine neue Bahnunterführung in der Hafenstraße, von der weder klar ist ob noch wann sie gebaut werden soll (vgl. ebd.), eine Minderung der Verkehrsbelastung bewirken würde. Und selbst wenn dem so wäre, halte ich die Reduktion der Kfz-Bewegungen innerhalb einer Zeitspanne von 14 Jahren für alles andere tragbar. Auch die Annahme, dass „sich mit Realisierung der Vorhabennutzung Verdrängungseffekte einstellen“ würden und „die prognostizierten Neuverkehre (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) somit nicht als Zusatzbelastung auf dem Hansaring direkt wiederzufinden“ seien (ebd., S. 38), leuchtet mir nicht ein. Falls die Stadt der These der „Verkehrsverdrängung“ Glauben schenkt, sollte sie beginnen an überlasteten Straßenabschnitten verkehrserzeugende Vorhaben durchzuführen. Ein Ausweichen auf andere Routen in der Scheitelkurve des Hansarings, wo der „HafenMarkt“ entstehen soll, ist jedoch einerseits nicht realisierbar. Andererseits wird sich die „Zusatzbelastung“ – selbst wenn Autofahrer*innen, entgegen allgemeinen Erwartungen, von den ihnen bekannten oder von Navigationsgeräten vorgegebenen Strecken abweichen könnten – zwar nicht direkt „auf dem Hansaring“ wiederfinden, aber doch zumindest im Hafenviertel. Und dieser*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Stadtteil sieht sich ohnehin bereits mit verkehrsbedingten Kapazitätsproblemen konfrontiert. Diese Tatsache lässt sich dem Begründungsentwurf selbst entnehmen: Die Knotenpunkte rund um das Vorhaben liegen an den Belastungsgrenzen oder haben sie gar übertreten (vgl. ebd., S. 40). Nicht ohne Grund wurde die Route der Ringlinie vom Hansaring kürzlich auf die Wolbecker Straße verlegt. Der alltägliche Stau auf dem alten Verkehrsweg im Abschnitt des Hansarings führte nämlich bereits ohne zusätzliches Einkaufszentrum regelmäßige Verspätungen des Busses 33/34 herbei. Die bereits errichtete Tiefgarage hilft nach der bisherigen Planung keineswegs, den Verkehr im Viertel zu reduzieren. Sowohl die geplante überdimensionierte Tiefgarage mit 350 Parkplätzen als auch die zusätzlichen 103 oberirdischen Stellplätze stellen ein neues Verkehrsziel. Das riesige Marktkonzept bildet dabei den zentralen Anreiz für Pendler*innen aus dem Umland, die für ihren Einkauf – ob an Wochenenden oder Werktagen – mit dem Auto in das Quartier fahren. Hier lässt sich erneut auf die „Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“ verweisen, nach der weitere Einkaufsmöglichkeiten im Viertel keineswegs benötigt werden (vgl. Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). Trotz städtischer Zuschüsse in Höhe von mehreren Millionen Euro, verbleiben alle 350 Stellplätze, außerdem selbst für Anwohner*innen, kostenpflichtig. Da kein Parkplatz-Kontingent für Anwohner*innen vorgesehen ist, wird sich weder eine Reduktion des jetzt schon bestehenden Parkdrucks noch der Parksuchverkehre – wie im Begründungsentwurf immer wieder betont (vgl. etwa Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 33) – nicht einstellen. Die Suche nach einem Parkplatz im Wohngebiet, wird solange die Tatsache besteht, dass Anwohner*innen möglichst nah an ihrer Wohnung parken möchten und im Wohngebiet (teils mit, teils ohne Bewohner*innen-Parkausweis) unverändert kostenlos Parkplätze zur Verfügung stehen, an erster Stelle erfolgen. Dass Angebot im Verkehrssektor Nachfrage schafft, gilt schon lange als Faktum. Weitere Stellplätze und der Ausbau von Straßenkapazitäten evozieren eine Steigerung der Verkehrsbewegungen im jeweiligen Gebiet, keine Reduktion. In jedem Fall wird das durch das Vorhaben generierte erhöhte Verkehrsaufkommen (vgl. ebd., S. 37) sowohl die Schadstoff- als auch die Lärmbelastung im Viertel nochmals erheblich steigern. Der schon jetzt zumutbare Verkehr am Hansaring würde weiter zunehmen. Trotz bagatellisierter Prognose der Verkehrsströme sagt die Lärmuntersuchung der Fa. Zech am Hansaring eine Lärmbelastung mit >70dB(A) tags und >60dB(A) nachts (vgl. ebd., S. 70) voraus. Die genannten Werten befinden sich nicht nur oberhalb der Lärmgrenzwerte, sondern auch eindeutig im gesundheitsgefährdenden Bereich. Da die die Daten für Verkehrslärm- und Schadstoffgutachten auf den mangelhaften Verkehrsuntersuchungen fußen, ist davon auszuge-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*hen, dass die tatsächlichen Belastungen bei der Realisierung des Vorhabens weitaus höher ausfallen werden. Doch bereits mit der dem Begründungsentwurf zu Grunde gelegten unzureichenden Analyse – „in der engeren Umgebung der neuen Ampel liegen die Verkehrslärmsteigerungen […] teilweise auch im Bereich oberhalb von 70/60 dB“ (ebd.) – ist der Aussage, die „Auswirkungen [seien] erheblich“, nur beizupflichten. Der darauffolgenden Behauptung, sie seien „aber unvermeidlich“ (ebd.) widerspreche ich jedoch vehement. Um die Verhärtung von Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffproblemen im besagten Stadtteil zu vermeiden oder gar eine Reduktion der Problematiken zu bewirken, statt diese zu zementieren, bedarf es lediglich einer alternativen Planung. Gerade bei einem derart großen, zentralen Plangebiet sollte eine effektive und größtmögliche Verbesserung verfolgt und die rechtswidrige Belastungssituation nicht weiter verschärft werden. Dass dies dem Wunsch der Anwohner*innen entspräche, zeigt sich erneut in den Ergebnissen der „Haushaltebefragung im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“: Die „Verkehrssituation“ nimmt – ohne Vorgabe an Antwortmöglichkeiten –, gefolgt vom „Bau des Hafencenters“, den ersten Platz in Bezug auf Punkten, die den Bürger*innen im Viertel nicht gefallen, ein (Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). An Ideen und Möglichkeiten, das Gelände zwischen Hansaring und Hafenweg in einer Weise zu nutzen, die die Verkehrssituation im Hansaviertel anhaltend entschärfen kann, mangelt es nicht. Bevor ich jedoch auf alternative Nutzungsmöglichkeiten zu sprechen komme, möchte ich zunächst noch die Verkehrssicherheit und Flächengerechtigkeit thematisieren. Die Realisierung des Vorhabens ist notwendigerweise mit Lieferverkehr verknüpft. Die Belieferung der Gebäudeteile A und B erfolgt über eine, hinter dem geplanten E-Center verlaufende, einspurige Fahrbahn. Diese kann nur in eine Richtung – vom Hafenweg zur Schillerstraße – befahren werden. Alle täglich eintreffenden 25 LKWs (vgl. nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020, S. 30), die übrigens ebenso zur Schadstoff- und Lärmbelastung im Viertel beitragen, fahren über den Hafenweg an das Gebiet heran. Dies resultiert in einer Überlastung des ohnehin besonders engen und regelmäßig zugeparkten Hafenwegs. Jeder einfahrende LKW kann anschließend lediglich über die Schillerstraße abfahren. Jene Straße ist jedoch dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten. Die mit dem Anlieferungskonzept des „HafenMarktes“ einhergehenden täglichen Schwertransport-Ströme verstoßen gegen den Widmungszweck der Schillerstraße als Fahrradstraße. Zwar ist kann ein Befahren der Straße von Kraftfahrzeugen genehmigt werden, die LKWs würden den Radverkehr als dominierende Verkehrsart aber verdrängen. Ferner gefährden die beschriebenen Verkehrsbewegungen insb. die Sicherheit von Verkehrsteilnehmenden, die zu Fuß oder mit dem Radunterwegs sind, enorm. Jede Abfahrt der LKWs führt neben*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*dem Wohnhaus in der Schillerstraße 106 vorbei; eine Überquerung des Gehwegs beim Einbiegen in die enge Straße ist unvermeidlich. Dabei befinden sich die Hansa- Kollegschule, ihr Schulhof und die zugehörigen Fahrradstellplätzen in unmittelbarer Nähe, keine 100 Meter entfernt. Die Planung zieht für die Schüler*innen und Lehrkräfte – neben der Lärmbelästigung während des Unterrichts – eine dauerhafte Gefährdung auf ihrem Schulweg nach sich. Die mit den Verkehrsströmen einhergehenden Einbußen an Verkehrssicherheit betreffen primär auch Spaziergänger*innen und Radfahrer*innen, etwa auf ihrem Weg zum naheliegenden Kanal, zur Kleingärtenanlage oder zum Sportverein TuS Saxonia. Lärm- sowie Schadstoffbelastungen, die mit den Verkehrsbewegungen des geplanten „HafenMarktes" verbundenen sind, schränken die Freizeit- und Erholungsfunktion der genannten Gebiete in ihrer Qualität zusätzlichen enorm ein. An dieser Stelle lässt sich festhalten, dass das mit dem „HafenMarkt" verbundene Verkehrsaufkommen weder einen ernstzunehmenden Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität noch zur Flächengerechtigkeit oder Verkehrssicherheit im Viertel darstellt. Der Verkehrssektor, darunter der Autoverkehr und die LKW-Logistik, ist mit einem Anteil von knapp 20 % an den CO2-Emissionen in Deutschland erheblich mitverantwortlich für die Klimakatastrophe. Mit 168 Millionen Tonnen jährlich (2018) übersteigt der genannte Bereich das jährliche CO2-Kontingent, welches der gesamten Bundesrepublik für Ernährung, Wärme, Strom und Mobilität in Anspruch nehmen darf. Die mit der Planung einhergehenden Schadstoffbelastungen stehen der längst überfälligen Klimawende und der lebenswichtigen Einhaltung der 1,5 °C-Marke aus dem Pariser Klimaabkommen entgegen. Anstelle der in den Gebäudeteilen A und C im Erdgeschoss geplanten vorgesehen Einzelhandelsnutzungen (textliche Festsetzungen 1.1.1 und 1.1.3) könnten soziale Einrichtungen, bspw. Stadtteilbüros, Beratungsstellen oder Kindertagesstätten vorgesehen werden, von denen die Bürger*innen profitieren würden. Eine solche Nutzung würden allenfalls einen geringen Pkw-Verkehr mit sich bringen. Die Fläche über der Tiefgarage, auf der zurzeit ein Parkplatz geplant ist, sollte einer gründlichen Prüfung unterzogen werden. Falls dort keine Begrünung möglich ist, dann womöglich die Errichtung nachhaltiger Wohnräume. Überdies sollte die schon vorhandene Tiefgarage als echte Quartiersgarage gestaltet und zwecks Beitrag zum städtischen „Masterplan 100 % Klimaschutz" mit kommunalen Carsharing-Angeboten gepaart werden. Hier heißt es: „Fußgängern, dem Fahrrad, öffentlichen Verkehrsmitteln und alternativen klimaneutralen Sharing-Konzepten wird schrittweise mehr Fläche eingeräumt" (V/0689/2017, Anlage 1, S. 137). Die Stellplätze in der Tiefgarage sollten mit dem Bewohnerparkausweis (ohne Aufpreis) genutzt werden dürfen, sodass die Anzahl der teilweise über längere Zeiträume geparkten, aber insb. Gehwege blockierende Autos im Viertel entscheidend abnimmt. Die Gehwege im Hansaviertel sind ohnehin viel zu schmal, wie die „verkehrstech-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*nische Untersuchung zum VBP Nummer 609 in Münster“ beweist (vgl. nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020, S. 10). Statt weiterhin eine mutlose Verkehrspolitik zu verfolgen, könnten Sie die Stellplätze am Hansaring oder zumindest in den Wohnstraßen bis zur Wolbecker Straße – mit Ausnahme von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung – umfunktionieren. Die Gehwege könnten ausgebaut werden und die Anwohner*innen hätten insgesamt mehr Platz vor ihren Häusern. Gegenwärtig existieren in der „Parkzone H“ zwischen Hansaring, Wolbecker Straße und Bremer Straße etwa 740 Parkplätze. Bei 12 m² pro Stellplatz blockieren parkende Autos somit 9.000 m² das Viertel. Die „hohe Flächeninanspruchnahme durch den MIV steht dem konsequenten Ausbau der Fahrradinfrastruktur und auch der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Weg“ (V/0689/2017, Anlage 1, S. 137). Der „Masterplan 100 % Klimaschutz“ sieht dabei auch „restriktive Maßnahmen“ wie die „Einschränkung der Parkmöglichkeiten des MIV“ vor (ebd.). Wie über 30 lokale Initiativen während vergangener „Park(ing) Days“ im Hansaviertel unter beachtlichen Zuspruch der Anwohner*innen forderten, sollte der von den Autos blockierte öffentliche Raum begrünt werden und als Aufenthaltsort dienen. Den Autofahrenden wäre die Nutzlosigkeit der Parkplatzsuche folglich bewusst, weshalb der Verkehr im Viertel nahezu zum Erliegen kommen würde. Ferner würde die Stadt Münster durch die genannten Maßnahmen ihren selbstgesteckten Klimazielen näherkommen. Laut „Masterplan 100 % Klimaschutz“ sollen „insbesondere im Innenstadtring“ schrittweise autofreie Wohnquartiere etabliert werden (ebd.). „Die positiven Erfahrungen der Stadt Münster mit der autofreien Siedlung Weißenburg sollten dabei in die zukünftigen Planungen einfließen“ (ebd.). *Fazit* *Gemäß der momentanen Planung habe ich persönlich, wie alle um das geplante Wohngebiet anliegenden privaten Anwohner*innen, massive Einbußen hinsichtlich der Wohnqualität Erholungs- und Wohnqualität gegenüber der bisherigen Wohnsituation hinzunehmen. Lärmbelästigung, Unruhe und Luftverschmutzung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen stellen eine Gesundheitsgefährdung für Bewohner*innen dar und mindern im Allgemeinen die Lebensqualität im Viertel. Dass die Stadtpolitik wirtschaftliche Interessen von Investoren über das Wohlbefinden der Menschen im Quartier stellt und die Interessen sowie der Bestandsschutz der privaten und gewerblichen Anlieger*innen bei der Planung in keiner Weise berücksichtigt, stößt bei mir auf Unverständnis. Dabei war es Oberbürgermeister Markus Lewe selbst, der in Zusammenhang mit der Planung des Großstadtbahnhofs während der online-Diskussion für das Hansator betonte, die Menschen seien immer mit zu bedenken. Bereits vor sieben Jahren haben sich 4.500*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Bürger*innen mit ihrer Unterschrift gegen das Bauvorhaben „ECenter“ ausgesprochen. Die große Mehrheit der Anwohner*innen hat auf zahlreichen Informationsveranstaltungen ihren Widerspruch gegen die Planung der Firma Stroetmann kundgegeben. Zudem musste die Stadtverwaltung 560 schriftliche Einwände gegen den Bebauungsplan bearbeiten. Die Gründe, weshalb das OVG Münster das Vorhaben nach einer Bewohner*innen-Klage 2018 für unwirksam erklärte, bleiben vornehmlich unverändert. Auch der neue Bebauungsplan stellt die Interessen der Menschen in den Stadtvierteln Herz-Jesu und Hansa-Hafen hinter jene des Vorhabenträgers oder ignoriert sie regelrecht (vgl. Umfragen der Stadt Münster; Veranstaltungsdokumentationen zur frühzeitigen Beteiligung vom 03.03.2020). Dies zeigen insb. die bereits erwähnten Umfrageergebnisse der „Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“: An der „Verkehrssituation“, gefolgt vom „Bau des Hafencenters“, finden die Menschen im Quartier – ohne jegliche Vorgaben an Antwortmöglichkeiten – am wenigsten Gefallen (Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). Fehlende Einkaufsmöglichkeiten werden in den TOP 30 nicht genannt (vgl. ebd.). Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das gesamte Bauvorhaben ein Zeichen gegen die Bestrebungen im Sinne einer sozio-ökologischen Wende und einer Transformation in Richtung Nachhaltigkeit setzen würde und somit der Klimapolitik der Stadt (vgl. Öffentliche Beschlussvorlage V/0482/2019; „Masterplan 100 % Klimaschutz“ V/0689/2017, Anlage 1; „Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030“ V/0669/2019/1) vehement widerspricht. In Zeiten, in denen wir uns von Klimakrise und Ressourcenübernutzung konfrontiert sind, verkörpert das Bauvorhaben, welches einer dringend erforderlichen Verkehrs-, Ernährungs- und Klimawende und den damit einhergehenden Bestrebungen der Stadt diametral entgegensteht, geradezu eine verfehlte Stadtplanung. Den vorhabenbezogenen Bebauungsplan lehne ich aus den in meiner Stellungnahme dargelegten Gründen mit Nachdruck ab. Ich fordere, dass die Stadt ihre eigens formulierten Klima-Ziele bezüglich Luftverschmutzung, Flächenversiegelung, Überhitzung der Stadt und Verkehr ernst nimmt und die Planung folgerichtig aufgibt. Das Viertel benötigt eine echte Quartiersanlage, bezahlbaren Wohnraum und eine Verbesserung der Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastung. Oben dargestellte alternativen Nutzungsmöglichkeiten könnten eine vitale Nutzung des großen, zentralen Geländes für die Allgemeinheit gewährleisten. Die mit meiner Stellungnahme mitgeteilten Aussagen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gelten für die 97. Änderung des Flächennutzungsplan gleichermaßen.“*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.87. Öffentlichkeit 17839	
*„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Grundsätzlich wurden bei der Erstellung des Plans Anliegen der Bewohner*innen des Viertels und der Stadt unzureichend berücksichtigt. Der breite Protest richtet sich aus meiner Sicht vollkommen zu Recht gegen das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen. Anstatt mehr PKW-Verkehr anzulocken, wäre schon unter den aktuellen Bedingungen eine Verbesserung der Verkehrssituation zugunsten ÖPNV und Radfahrern notwendig. Lärm und Verschmutzung haben mit dem Ausbau der Hafengastronomie bereits deutlich zugenommen. Weitere Gewerbeflächen, die Menschen aus dem Stadtgebiet und von außerhalb anziehen, würden diese Situation verschlimmern. Schließlich wäre auch mit zunehmender Luftverschmutzung zu rechnen. Leider wurden bereits alte Bäume am Hansaring gefällt. Diese können nicht einfach durch Jungbäume ersetzt werden. Es Bedarf großzügiger Grünflächen in dem betroffenen Bereich, die Umwelt und Bewohner*innen zugute kommen. Mit bereits zwei Supermärkten und zahlreichen kleinen Läden ist die Einkaufs Situation von die Bewohner*innen vollkommen ausreichend. Was wirklich fehlt, ist bezahlbarer Wohnraum. Dieser würde eine Entlastung nicht nur für das Hansaviertel bedeuten.“*	s. Kap. II a.7, b.2, b.7, b.8, c.1, d.1, e.1, e.7, e.10, f.1, h.1
3.88. Öffentlichkeit 17840 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] ich lebe seit über 30 Jahren mit meiner Familie im Hansaviertel und bin Mieter einer Wohnung in der Papenburger Straße. Ich beobachte mit Schrecken die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre. Die Lebensmittelversorgung im Viertel durch die Rewe Märkte an Hansaring und Wolbecker Str., sowie durch den Penny Markt und die kleineren Einzelhandelsgeschäfte ausgesprochen gut abgedeckt. Zudem wird es ja im neugebauten Hansator / Bahnhof auch einen größeren Supermarkt geben. Ich fühle mich durch das Bauvorhaben persönlich betroffen und in meiner Lebensqualität eingeschränkt. Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen, lebe wie oben schon erwähnt sehr lange im Viertel. Die Lebensqualität für Menschen mit Behinderung (meine Frau ist stark gehbehindert) ist im Viertel stark eingeschränkt. Grünflächen sind äußerst spärlich. Für gehbehinderte Menschen ist ein schöner Park sehr schwer erreichbar. Einen Pocketpark sehe ich als Feigenblatt. Zudem erlebe ich direkt die Belastung durch den Verkehr. Schlechte Luft, viel Lärm. Die Parkplatzsuchenden kreisen durch das Viertel. Parkende	s. Kap. II a.3, b.2, b.4, b.8, b.10, c.1, d.1, e.1, e.2, e.8, f.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Autos verstellen die Bürgersteige, so dass Mensch und Rollator/Rollstuhl oder auch dem Kinderwagen kaum durchkommt. Für Kinder besteht durch die hohe Feinstaubbelastungen eine viel höhere Gefahr an den Atemwegen zu erkranken. Meine zweijährige Enkelin lebt auch im Hansaviertel. Mit ihr an den Autos vorbeizuspazieren ist auch nicht das, was man sich wünscht. Ich habe persönlich beobachtet wie die Verkehrssituation von Jahr zu Jahr katastrophaler wird. Dieses Einkaufszentrum mit der dazugehörigen Verkehrsplanung ist absolut nicht mehr zeitgemäß und entstammt dem letzten Jahrhundert. Die Tiefgarage sollte für die hier lebenden Menschen zur Verfügung stehen bzw. der innerstädtische Verkehr muss unbedingt reduziert werden !!! Wie sollen bei so einer Stadtplanung die Klimaziele verwirklicht werden. Ich bin für eine nachhaltige Nutzung des auf dem Gelände bisher Gebautem und bitte können nicht zukunftsweisende Planer:innen für die Gestaltung herangezogen werden. Ansonsten fügt man doch nur eine neue Bausünde hinzu. Zudem lebe ich mit der Angst, dass im Zuge der Gentrifizierung des Hansaviertels unsere Mietwohnung, in der ich seit über 30 Jahren lebe, an einen Investor verkauft wird . Und dann…“	
3.89. Öffentlichkeit 17841 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Mein Arbeitsplatz befindet sich im Hafenweg 46 und schon jetzt ist es sehr schwer mit dem täglichen Verkehr umzugehen.“	s. Kap. II e.1, e.6, i.1
3.90. Öffentlichkeit 17844 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich wohne ca. 60 m von der geplanten neuen Kreuzung entfernt und bin direkt von der zu erwartenden höheren Belastung durch motorisierten Verkehr betroffen. Außerdem ist mein Wohnumfeld von den zu befürchtenden Veränderungen in der Struktur des Einzelhandels betroffen, Eine kleinteilige, gemischte Struktur im Hansaviertel ist durch das Projekt „Hafenmarkt“ stark gefährdet.“	s. Kap. II c.1, c.3, e.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.91. Öffentlichkeit 17845	
*„[…] Wir beziehen hiermit Stellung zur vorliegenden 97. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplans und des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609 der Stadt Münster im Stadtbezirk Mitte - Stadtteil Hafen im Bereich Hansaring/ Schillerstraße/ Hafenweg. Als freier Zusammenschluss von Angehörigen des Bausektors setzen wir uns für einen nachhaltigen Wandel der Disziplinen Planen und Bauen ein, insbesondere mit dem Fokus Klimawandel. Rendite & Konsum statt Nachhaltigkeit & Wohnen? Eine der 7 Forderungen lautet: „Entwerft für eine offene Gesellschaft“. Viele Bauentscheidungen werden im Hinblick auf finanzielle Entwicklungschancen getroffen – so auch die des Hafenmarkts in Münster. Der Komfort und die Nutzung der Räume werden ebenso wie die Auswirkungen auf das Viertel und seine Anwohner*innen sekundär betrachtet zugunsten einer Gewinnoptimierung der Investor*innen. Wird im Hansaviertel die letzte große Freifläche bebaut, muss der Neubau die Chancen für eine bessere, nachhaltige Zukunft bereiten. Diese Chancen sollten genutzt werden, um den nachfolgenden Generationen in Münster zu zeigen, dass wir schon jetzt an morgen denken. Mit der vorliegenden Planung zum Hafenmarkt hingegen wird unserer Auffassung nach, ein städtebauliches Problem mit neuem Anstrich reproduziert. Statt dringend benötigtem Wohnraum und attraktiven Grün- und Aufenthaltsflächen, soll ein mit Einzelhandelsangeboten bereits mehr als gesättigtes Münsteraner Stadtviertel einen weiteren Konsum-Riesen erhalten. Dieser gefährdet nicht nur die Existenz des bestehenden Einzelhandels, sondern erzeugt in besonderem Maße neuen Individualverkehr. Das Hansaviertel ist jedoch schon jetzt deutlich durch bestehenden PKW-Verkehr überlastet. Zahlreiche Münsteraner Initiativen haben hier bereits Ideen für nachhaltige Verkehrslösungen entwickelt. BauGB §1 (5): „Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern,[...].“* *Wohnraum und Flächenverbrauch* *Als Teil der „Allianz für die Fläche“ und anderen Modellprojekten bewirbt man auf der städtischen Webseite „die*	s. Kap. II a.1, a.3, a.7, b.4, b.7, b.8, b.10, c.1, c.3, e.1, e.3

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
besonderen Leistungen der Stadt Münster für eine nachhaltige und flächensparende Siedlungsentwicklung". Allerdings betrug der tägliche Zuwachs der Siedlungsfläche in Münster im Zeitraum 2016-2018 noch immer 288 m². Vor dem Hintergrund der Diskussion um mehrere neue Baugebiete auf aktuell landwirtschaftlich genutzten Flächen können wir es nicht verstehen, dass auch im Jahr 2021 noch immer der Bau von großflächig eingeschossigem Einzelhandel mit nur geringer darüberliegender Wohnnutzung durch die Bauleitplanung ermöglicht wird. Aufgrund einer ungebrochen hohen Nachfrage braucht Münster dringend Wohnraum und gerade auf dem bestehenden Grundstück im Hansaviertel, findet sich noch eine Menge ungenutztes Potenzial. Es ist daher absolut unverständlich, warum die Stadt Münster ihren Handlungsspielraum nicht ausnutzt. Auch aus ökonomischer Sicht sprechen einige Aspekte für eine Bebauung mit Wohnungen: Wohnungen steigern die Wirtschaftlichkeit der Immobilie, die durch eine mögliche Nutzungsmischung auch krisensicherer werden würde als monofunktionale, rein geschäftliche Gebäude. Daher wünschen wir uns für den Standort im Hansaviertel eine nutzungsgemischte, durch Wohnbau dominierte mehrgeschossige Bebauung. BauGB §1 a (2): „Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. […]" *Stadtraum statt Stellplatz* *Der Diskurs um nutzungsgemischte Quartiere erlebt aktuell unter dem Motto „15-Minuten Stadt" ein Revival. Wenn Münster unter den lebenswertesten Städten weiterhin in der 1. Liga spielen will, darf diese Entwicklung nicht verschlafen werden. In einer Stadt der kurzen Wege, darf auch der Parkraum keine stadtbildprägende Rolle mehr spielen. Deswegen kritisieren wir weitergehend den angedachten unüberbauten Parkplatz als reines Angebot für Konsument*innen oder Bezahlparken für Anwohner. Hier wird durch den vorliegenden Bebauungsplan eine Fläche rein kommerziellen Interessen geopfert, statt lebenswerten Stadtraum zu schaffen. Hier fordern wir gemäß unserer Leitlinie „Erhaltet und schafft biodiversen Lebensraum", mögliche Parkplätze als Ort für Veranstaltungen oder kostenloses Anwohnenden Parken zu öffnen, bzw. die Flächen mit Wohnungen zu überbauen und als gesundheitsfördernde Parkanlagen, sowie z. B. Fahrradparkplätzen, Sportmöglichkeiten umzuplanen. Münster braucht Stadtraum der in der Lage ist auf anstehende Transformationsprozesse, wie z.B. die Verkehrswende angemessen zu reagieren.*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
BauGB §1 (6): „Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen: […] 9. die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, […]“ *Baukörper und Baumaterialien Gerne möchten wir anregen, die Gebäudehülle nicht nur auf aktive Energie-Strategien wie auf der Dachfläche, sondern auch auf passive Energienutzung zu optimieren. Durch Ausrichtung des Baukörpers und die Verwendung von mehr transparenten Materialien an den passenden Stellen, lassen sich die solaren Potentiale besser ausnutzen. BauGB §1 (6): „Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen: […] 6. die Belange des Umweltschutzes[…], insbesondere […] die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie, […]“ Darüber hinaus möchten wir die Verwendung ökologischer Baumaterialien für den Weiterbau anregen. Die Baubranche allgemein und Beton als Baustoff verursachen einen erheblichen Anteil am weltweiten CO^2-Ausstoß. Münster muss als eine Stadt mit herausragender Lebensqualität, ein Leuchtturm für Ökologisches Bauen in ganz Nordrhein-Westfalen werden. Wir fordern also das Stadtplanungsamt auf, erneut eingehend zu prüfen welche planungsrechtlichen Mittel zusätzlich in Frage kommen, um weitere emissionsintensive Baustoffe zu vermeiden, und nachhaltige Bauweisen, wie bspw. den Holzbau oder „Cradle-to Cradle“ für den Weiterbau zu fördern. Die Gebäude verlieren so über ihren Lebenszyklus nicht an Wert, sondern können dekonstruiert und verkauft werden. Eine weitere Möglichkeit, um positive Effekte des Gebäudes auf seine Umwelt zu erwirken sehen wir in Fassadenbegrünungen.“*	
3.92. Öffentlichkeit 17846	
„[…] hiermit beziehe ich Stellung zu dem oben genannten Planvorhaben (B-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP). Meine Einwendungen gegen das von Ihnen vorgelegte Vorhaben möchte ich im Folgenden gerne ausführlich begründen. Hierbei möchte ich eingangs auf den Klimabeschluss des Stadtrats Bezug nehmen, auf dem meine Argumentationen gegen den besagten Bebauungsplan in erster Linie gründen. Im weiteren Verlauf meiner Stellungnahme werde ich die Themenkomplexe Ernährung, Wohnen, Grünflächen sowie Verkehr/Mobilität abhandeln und jeweils darstellen, weshalb ich mit dem Bebauungsplan nicht einverstanden bin. Konstruktive Vorschläge alternativer Nutzungsmöglichkeiten, die einen positiven städtebaulichen Beitrag zu einer nachhaltigen, sozial und ökologisch	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.5, a.7, b.2, b.3, b.4, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, c.3, c.5, c.8, d.1, d.4, d.5, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.7, e.8, e.9, e.11, f.1, f.2, g.1, h.1, h.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
verträglichen Entwicklung im Hansaviertel leisten könnten, schließen die genannten Bereiche in kursiv ab. Ein Fazit fasst meine Einwände grob zusammen. Beim Stichwort ökologischer Nachhaltigkeit möchte zunächst jedoch daran erinnern, dass Münster den Klimanotstand ausgerufen hat. Der Stadtrat hat am 22.5.2019 beschlossen, „dass die bisherige erfolgreiche städtische Klimapolitik weiter entwickelt werden muss“ und somit anerkannt, „dass die Eindämmung des anthropogenen Klimawandels in der städtischen Politik eine hohe Priorität besitzt und bei allen Entscheidungen grundsätzlich zu beachten ist“ (Öffentliche Beschlussvorlage V/0482/2019, S. 1). Der Rat der Stadt hat beschlossen, dass Münster bis 2050, vorzugsweise bis 2030, klimaneutral werden muss und dafür den „Masterplan 100 % Klimaschutz“ (V/0689/2017, Anlage 1) erarbeitet, aus dem ich im weiteren Verlauf meiner Einwendung ebenfalls zitieren werde. Auch auf die „Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030“ (V/0669/2019/1) werde ich Bezug nehmen. Der Bauleitplanung kommt bei der Umsetzung eine gesonderte Verantwortung zu, weil sie die städtische Infrastruktur gestaltet und die zukünftige Entwicklung eines Viertels durch ihre Entscheidungen maßgeblich bestimmt. Möchte man den Weg ebnen für ein zukunftsfähiges Hansaviertel, so darf auf der hier letzten großen Freifläche der „HafenMarkt“ als solcher keinesfalls realisiert werden. Will man etwas gegen die Klimakrise unternehmen und die damit einhergehenden Gefahren eindämmen – wie es der Stadtrat zumindest auf dem Papier zu verfolgen scheint – , so muss auch die städtische Bauleitplanung die „Eindämmung des anthropogenen Klimawandels“ aktiv voranbringen statt diesen durch ihre Planung zu befeuern (Öffentliche Beschlussvorlage V/0482/2019, S. 1). Das Gebiet und die dort vorhanden Rohbauten müssten in diesem Sinne weiterentwickelt, d.h. die bisherige Planung grundlegend verändert werden. Eine dabei entstehende, verbesserte Infrastruktur könnte, wie nachfolgend beschrieben, zur Umsetzung des städtischen Beschlusses zum Klimanotstand beitragen. Ernährung Dass das OVG NRW die Planung vor drei Jahren für unwirksam erklärte, basiert auf stichhaltigen Argumenten. Die namentliche Änderung des „Hafencenters“ in „HafenMarkt“ kann ebenso wenig wie der „Pocketpark“ oder das stets betonte „Markthallenkonzept“ über das im Grunde kaum veränderte Vorhaben hinwegtäuschen. Während 3.700 m² für Dienstleistungsnutzungen vorgesehen sind, handelt es sich mit 4.450 m² Gesamtverkaufsfläche – auch laut Begründungsentwurfs – immer noch um großflächigen Einzelhandel. 87 % Verkaufsfläche verbleiben als Verbrauchermarkt im EDEKA-Stil. Dabei befinden sich in zwei hinreichend dimensionierte Lebensmittelmärkte in unmittelbarer Nähe: Der Rewe-Markt ist etwa 150 Meter Luftlinie, der Penny-Markt keine 50 Meter vom geplanten „HafenMarkt“ entfernt. Zusätzlich befindet sich ein weiterer Rewe-Markt an der Wolbecker Straße. Bei der „Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen- , Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“, bei der ermittelt wurde, welche Punkte den Menschen im Viertel missfallen, wird	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*der Aspekt „fehlende Einkaufsmöglichkeiten“ nicht genannt, stattdessen aber „zu viel Kommerz“ (Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). Das Thema „Bau des Hafencenters“ schafft es hingegen – wohlgemerkt bei offener Fragestellung – auf den zweiten Platz (ebd.). Abgesehen davon, dass ein weiterer Supermarkt im Hansaviertel – insb. angesichts der Wohnraumproblematik – alles andere als nötig ist, steht die Ansiedelung eines großflächigen Einzelhandelszentrums einerseits einer nachhaltigen Ernährungswende im Weg und gefährdet andererseits die umliegenden Geschäfte. Durch neue, wie auch im Konzept vorgesehene, Großmärkte geraten andere Supermärkte in der Umgebung, so etwa der bestehende Rewe oder Penny, in Notlage. Etwaige Schließungen führen zu Leerständen, die schwierig weiter zu nutzen sind. Sowohl ökologisch als auch stadtplanerisch stellt das Vorhaben daher einen Fehler dar. Anders als die Bezeichnung „Markthalle“ intendiert, sollen keine Standplätze frei vergeben werden und Anbieter*innen mit ähnlichen Sortimenten miteinander konkurrieren. Die L. Stroetmann Lebensmittel GmbH & Co. KG als Investor ist Partner der Edeka-Gruppe, des umsatzstärksten Lebensmittelhändlers in Deutschland. Bei einer bereits jetzt bestehenden übersättigten Versorgungssituation der Bürger*innen im Viertel, würde die Stadt Münster mit der Umsetzung der Investorenpläne den Weg für ein weiter wachsendes Lebensmittelüberangebot nach überkommenen, klimaschädlichen Produktions- und Konsummustern ebnen, obwohl sie in ihrer „Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030“ festhält: „Die Stadt Münster verfolgt das Ziel einer zukunftsorientierten Wirtschaftsentwicklung, in der ökonomische Wettbewerbsfähigkeit im Einklang steht mit der ökologischen Tragfähigkeit und sozialer Verantwortung“ und „ist Vorbild für zukünftige Produktions- und Konsummuster (weniger, einfach, besser)“ (V/0669/2019/1, Anlage A, S. 1). Im Teilbereich B könnte eine echte Markthalle etabliert werden. Die allseits beliebten Wochenmärkte in Münster steigern nicht nur die Attraktivität des Ortes, sondern unterstützen ebenfalls lokale Betriebe. Auch im besagten Gebiet könnten Erzeuger*innen aus dem Umland regionale Lebensmittel vermarkten. Einerseits ginge eine solche Flächengestaltung mit der Reduktion von Transport- und Verarbeitungsaufwand einher, die angesichts der gegenwärtigen Klimakatastrophe und der zusammenhängenden Klimapolitik der Stadt nur konsequent wäre. Es lassen sich zahlreiche weitere Argumente gegen das Edeka-Center anführen. Um hier nur ein zweites zu nennen, steht ein solcher Supermarkt einer Förderung der Ernährungssouveränität durch lokale Strukturen entgegen. Dabei haben die zeitweise leeren Regale während der Corona-Pandemie die Fragilität der vorherrschenden zentralistischen Versorgungsstrukturen, mit ihren energieintensiven, komplexen und für Störungen anfälligen Lieferketten, bewiesen.*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Wohnen *Es mangelt im Hansaviertel, wie eben dargestellt, nicht an einem XXL-Supermarkt eines Monopolisten, sondern an bezahlbarem Wohnraum. Weiterhin fehlen in der hochverdichteten Stadt Grünflächen und Spielplätze. V.a. im Hansaviertel existieren im Vergleich zur dortigen Einwohner*innenzahl zu wenige Spielplatzflächen. Auch, dass ein „vitales Stadtquartier" (Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 106) durch einen riesigen Parkplatz entstehen kann, halte ich für unplausibel. Ein Vorhaben, das keine Wohnnutzung vorsieht, stößt bei mir nicht nur vor diesem Hintergrund auf Unverständnis: Während die Entgrünung von Innenhöfen und bauliche Nachverdichtung zwecks Schaffung dringend benötigter Wohnräume Realität ist, sollen laut Bebauungsplan auf insgesamt 22.000 m² Fläche lediglich 34 Wohnungen entstehen. Die Diskrepanz zwischen der für den Einzelhandel ausgewiesene und der für Wohnungen vorhergesehenen Fläche ist viel zu groß. Dabei ließe sich auf der Fläche des „HafenMarktes" durch höhergeschossige Bebauung auf weniger versiegelter Grundfläche sowie einer Nutzung der geplanten Büro- und Gewerbeflächen als Wohnraum über 10.000 m² Wohnfläche realisieren. Auf diese Weise würde die bislang für Wohnnutzung im Plangebiet vorgesehene Fläche mehr als verdoppelt werden. In der derzeitig angespannten Wohnungssituation ist es außerdem wichtig und dringend einen angemessenen Anteil an gefördertem Wohnungsbau vorzusehen und im Bebauungsplan festzuschreiben. Weil Zementherstellung dem Klima nachhaltig schadet, sollten bereits errichtete Gebäudeteile als Ausgangspunkt für Wohnungen genutzt und nicht abgerissen oder zugeschüttet werden. Auch wenn das Gebiet keine ausgewiesene Grünschneise o.Ä. vorsieht, müsste deutlich mehr Begrünungsanteil her.* *Grünflächen* *Die Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen sehen sich ohnehin mit einem Mangel an Grünflächen konfrontiert. In Zukunft wird sich gar eine Reduktion der bestehenden Grünflächen, bspw. durch den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals, vollziehen. Der mittlerweile im Konzept enthaltene, lediglich aus einigen Bäumen bestehende „Pocketpark", kann ebenso wenig wie die großzügige Verwendung von Grün in den Renderings, über das Greenwashing des Vorhabens hinwegtäuschen. Den Bebauungsplan „HafenMarkt" betreffend, weist das Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit zunächst auf folgendes hin: „Die Festsetzung 1.5.1. sieht auch großkronige Bäume vor. Dies steht im Widerspruch zur Begründung und ist auch fachlich nicht umsetzbar. Es können auf der Tiefgarage maximal klein-mittelkronige Bäume verwendet werden. Für alle Baumpflanzungen ist eine Substrathöhe von mindestens 1,0*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*m vorgeschrieben. Pro Baum sollte auch ein erforderliches Substratvolumen von mindestens 7,5 m³ festgesetzt werden“ (Stellungnahme des Amtes für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 07.04.2020, S. 2). Dieser Aufforderung sollte Folge geleistet werden. Auch den weiteren Anmerkungen des Amts für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit muss Beachtung geschenkt werden. So wäre zu prüfen, ob die für die Dachbegrünung festgesetzte Fläche von 6.000 m² im Sinne des Klimaschutzes mit Photovoltaikanlagen gepaart werden kann oder zumindest „zu klären, […] warum diese Möglichkeit nicht in Betracht gezogen werden soll“ (ebd., S. 2- 3). Weiterhin müsste die in Anlageblatt 2 angedeutete begrünte Wand zwischen Stellplätzen und Zufahrt „in den textlichen Festsetzungen konkretisiert werden […] oder […] aus der Animation entfernt werden, wenn die Umsetzung nicht gesichert ist“ (ebd., S. 2). Anstelle einer weiteren Versiegelung der Fläche oder deren Aufrechterhaltung sollten im Gebiet dringend erforderte Grünflächen als Aufenthalts-, Freizeit- und Erholungsort für die Bürger*innen der Stadt entstehen.* *Verkehr und Mobilität* *Die vorgelegte Planung widerspricht dem oben zitierten Beschluss insofern, als dass der geplante großflächige Supermarkt mit hohem Transportaufwand beliefert werden muss und viele zusätzliche Pkw-Bewegungen, Lärm- und Schadstoffe verursachen würde. Dass Wohnnutzung weniger Autoverkehr hervorbringt als ein Einkaufszentrum in der geplanten Größenklasse, ist offensichtlich. Anstatt die „auf dem Hansaring bereits heute […] hohe Verkehrsbelastung“ (Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 38) zu entschärfen, stellt die Planung mit knapp 4.500 m² Einzelhandel und zusätzlich 3.700 m² Büronutzung diesbezüglich einen Rückschritt dar. Dies wird im Begründungsentwurf selbst offenbart: „Rechnerisch werden mit den Nutzungen im HafenMarkt insgesamt 4.400 Kfz-Fahrten/24 h erzeugt“ (Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 37). Weiter steht dort geschrieben: „Im Hinblick auf die integrierte zentrale Lage des Planstandortes im Umfeld dichter Wohnbebauungen sind wesentliche Verbund- und Mitnahmeeffekte bei der Berechnung und Beurteilung der Verkehrsstärken zu betrachten. Demnach bilden von den 4.400 Kfz-Fahrten/24 h nur rund die Hälfte der Fahrten (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) tatsächliche Neuverkehre“ (ebd.). Abgesehen davon, dass die Aussage den erwartenden zusätzlichen Fahrten nicht gerecht wird, ist insb. letztere Behauptung, die ebenfalls in der nts-Verkehrsuntersuchung vom 16.9.2020 aufgestellt wird, nicht nachvollziehbar. Weshalb die Zahl der prognostizierten Verkehrsströme von 4.400 Fahrten/24h auf 2.200 Fahrten/24h minimiert wird, erschließt sich mir nicht. Die in den später erdachten Szenarien genannten mutmaßlichen „Entlastungseffekte“ besitzen ebenso wenig Plausibilität. Es ist bspw. zweifelhaft, ob – wie etwa in „Prognose 2035“ angegeben – eine*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*neue Bahnunterführung in der Hafenstraße, von der weder klar ist ob noch wann sie gebaut werden soll (vgl. ebd.), eine Minderung der Verkehrsbelastung bewirken würde. Und selbst wenn dem so wäre, halte ich die Reduktion der Kfz-Bewegungen innerhalber einer Zeitspanne von 14 Jahren für alles andere tragbar. Auch die Annahme, dass „sich mit Realisierung der Vorhabennutzung Verdrängungseffekte einstellen“ würden und „die prognostizierten Neuverkehre (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) somit nicht als Zusatzbelastung auf dem Hansaring direkt wiederzufinden“ seien (ebd., S. 38), leuchtet mir nicht ein. Falls die Stadt der These der „Verkehrsverdrängung“ Glauben schenkt, sollte sie beginnen an überlasteten Straßenabschnitten verkehrserzeugende Vorhaben durchzuführen. Ein Ausweichen auf andere Routen in der Scheitelkurve des Hansarings, wo der „HafenMarkt“ entstehen soll, ist jedoch einerseits nicht realisierbar. Andererseits wird sich die „Zusatzbelastung“ – selbst wenn Autofahrer*innen, entgegen allgemeiner Erwartungen, von den ihnen bekannten oder von Navigationsgeräten vorgegebenen Strecken abweichen könnten – zwar nicht direkt „auf dem Hansaring“ wiederfinden, aber doch zumindest im Hafenviertel. Und dieser Stadtteil sieht sich ohnehin bereits mit verkehrsbedingten Kapazitätsproblemen konfrontiert. Diese Tatsache lässt sich dem Begründungsentwurf selbst entnehmen: Die Knotenpunkte rund um das Vorhaben liegen an den Belastungsgrenzen oder haben sie gar übertreten (vgl. ebd., S. 40). Nicht ohne Grund wurde die Route der Ringlinie vom Hansaring kürzlich auf die Wolbecker Straße verlegt. Der alltägliche Stau auf dem alten Verkehrsweg im Abschnitt des Hansarings führte nämlich bereits ohne zusätzliches Einkaufszentrum regelmäßige Verspätungen des Busses 33/34 herbei. Die bereits errichtete Tiefgarage hilft nach der bisherigen Planung keineswegs, den Verkehr im Viertel zu reduzieren. Sowohl die geplante überdimensionierte Tiefgarage mit 350 Parkplätzen als auch die zusätzlichen 103 oberirdischen Stellplätze stellen ein neues Verkehrsziel. Das riesige Marktkonzept bildet dabei den zentralen Anreiz für Pendler*innen aus dem Umland, die für ihren Einkauf – ob an Wochenenden oder Werktagen – mit dem Auto in das Quartier fahren. Hier lässt sich erneut auf die „Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“ verweisen, nach der weitere Einkaufsmöglichkeiten im Viertel keineswegs benötigt werden (vgl. Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). Trotz städtischer Zuschüsse in Höhe von mehreren Millionen Euro, verbleiben alle 350 Stellplätze, außerdem selbst für Anwohner*innen, kostenpflichtig. Da kein Parkplatz-Kontingent für Anwohner*innen vorgesehen ist, wird sich weder eine Reduktion des jetzt schon bestehenden Parkdrucks noch der Parksuchverkehre – wie im Begründungsentwurf immer wieder betont (vgl. etwa Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 33) – nicht einstellen. Die Suche nach einem Parkplatz im*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Wohngebiet, wird solange die Tatsache besteht, dass Anwohner*innen möglichst nah an ihrer Wohnung parken möchten und im Wohngebiet (teils mit, teils ohne Bewohner*innen-Parkausweis) unverändert kostenlos Parkplätze zur Verfügung stehen, an erster Stelle erfolgen. Dass Angebot im Verkehrssektor Nachfrage schafft, gilt schon lange als Faktum. Weitere Stellplätze und der Ausbau von Straßenkapazitäten evozieren eine Steigerung der Verkehrsbewegungen im jeweiligen Gebiet, keine Reduktion. In jedem Fall wird das durch das Vorhaben generierte erhöhte Verkehrsaufkommen (vgl. ebd., S. 37) sowohl die Schadstoff- als auch die Lärmbelastung im Viertel nochmals erheblich steigern. Der schon jetzt zumutbare Verkehr am Hansaring würde weiter zunehmen. Trotz bagatellisierter Prognose der Verkehrsströme sagt die Lärmuntersuchung der Fa. Zech am Hansaring eine Lärmbelastung mit >70dB(A) tags und >60dB(A) nachts (vgl. ebd., S. 70) voraus. Die genannten Werten befinden sich nicht nur oberhalb der Lärmgrenzwerte, sondern auch eindeutig im gesundheitsgefährdenden Bereich. Da die die Daten für Verkehrslärm- und Schadstoffgutachten auf den mangelhaften Verkehrsuntersuchungen fußen, ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Belastungen bei der Realisierung des Vorhabens weitaus höher ausfallen werden. Doch bereits mit der dem Begründungsentwurf zu Grunde gelegten unzureichenden Analyse – „in der engeren Umgebung der neuen Ampel liegen die Verkehrslärmsteigerungen […] teilweise auch im Bereich oberhalb von 70/60 dB“ (ebd.) – ist der Aussage, die „Auswirkungen [seien] erheblich“, nur beizupflichten. Der darauffolgenden Behauptung, sie seien „aber unvermeidlich“ (ebd.) widerspreche ich jedoch vehement. Um die Verhärtung von Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffproblemen im besagten Stadtteil zu vermeiden oder gar eine Reduktion der Problematiken zu bewirken, statt diese zu zementieren, bedarf es lediglich einer alternativen Planung. Gerade bei einem derart großen, zentralen Plangebiet sollte eine effektive und größtmögliche Verbesserung verfolgt und die rechtswidrige Belastungssituation nicht weiter verschärft werden. Dass dies dem Wunsch der Anwohner*innen entspräche, zeigt sich erneut in den Ergebnissen der „Haushaltebefragung im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“: Die „Verkehrssituation“ nimmt – ohne Vorgabe an Antwortmöglichkeiten –, gefolgt vom „Bau des Hafencenters“, den ersten Platz in Bezug auf Punkten, die den Bürger*innen im Viertel nicht gefallen, ein (Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). An Ideen und Möglichkeiten, das Gelände zwischen Hansaring und Hafenweg in einer Weise zu nutzen, die die Verkehrssituation im Hansaviertel anhaltend entschärfen kann, mangelt es nicht. Bevor ich jedoch auf alternative Nutzungsmöglichkeiten zu sprechen komme, möchte ich zunächst noch die Verkehrssicherheit und Flächengerechtigkeit thematisieren. Die Realisierung des Vorhabens ist notwendigerweise mit Lieferver-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*kehr verknüpft. Die Belieferung der Gebäudeteile A und B erfolgt über eine, hinter dem geplanten E-Center verlaufende, einspurige Fahrbahn. Diese kann nur in eine Richtung – vom Hafenweg zur Schillerstraße – befahren werden. Alle täglich eintreffenden 25 LKWs (vgl. nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020, S. 30), die übrigens ebenso zur Schadstoff- und Lärmbelastung im Viertel beitragen, fahren über den Hafenweg an das Gebiet heran. Dies resultiert in einer Überlastung des ohnehin besonders engen und regelmäßig zugeparkten Hafenwegs. Jeder einfahrende LKW kann anschließend lediglich über die Schillerstraße abfahren. Jene Straße ist jedoch dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten. Die mit dem Anlieferungskonzept des „HafenMarktes" einhergehenden täglichen Schwertransport- Ströme verstoßen gegen den Widmungszweck der Schillerstraße als Fahrradstraße. Zwar ist kann ein Befahren der Straße von Kraftfahrzeugen genehmigt werden, die LKWs würden den Radverkehr als dominierende Verkehrsart aber verdrängen. Ferner gefährden die beschriebenen Verkehrsbewegungen insb. die Sicherheit von Verkehrsteilnehmenden, die zu Fuß oder mit dem Radunterwegs sind, enorm. Jede Abfahrt der LKWs führt neben dem Wohnhaus in der Schillerstraße 106 vorbei; eine Überquerung des Gehwegs beim Einbiegen in die enge Straße ist unvermeidlich. Dabei befinden sich die Hansa- Kollegschule, ihr Schulhof und die zugehörigen Fahrradstellplätzen in unmittelbarer Nähe, keine 100 Meter entfernt. Die Planung zieht für die Schüler*innen und Lehrkräfte – neben der Lärmbelästigung während des Unterrichts – eine dauerhafte Gefährdung auf ihrem Schulweg nach sich. Die mit den Verkehrsströmen einhergehenden Einbußen an Verkehrssicherheit betreffen primär auch Spaziergänger*innen und Radfahrer*innen, etwa auf ihrem Weg zum naheliegenden Kanal, zur Kleingärtenanlage oder zum Sportverein TuS Saxonia. Lärm- sowie Schadstoffbelastungen, die mit den Verkehrsbewegungen des geplanten „HafenMarktes" verbundenen sind, schränken die Freizeit- und Erholungsfunktion der genannten Gebiete in ihrer Qualität zusätzlichen enorm ein. An dieser Stelle lässt sich festhalten, dass das mit dem „HafenMarkt" verbundene Verkehrsaufkommen weder einen ernstzunehmenden Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität noch zur Flächengerechtigkeit oder Verkehrssicherheit im Viertel darstellt. Der Verkehrssektor, darunter der Autoverkehr und die LKW-Logistik, ist mit einem Anteil von knapp 20 % an den CO2-Emissionen in Deutschland erheblich mitverantwortlich für die Klimakatastrophe. Mit 168 Millionen Tonnen jährlich (2018) übersteigt der genannte Bereich das jährliche CO2-Kontingent, welches der gesamten Bundesrepublik für Ernährung, Wärme, Strom und Mobilität in Anspruch nehmen darf. Die mit der Planung einhergehenden Schadstoffbelastungen stehen der längst überfälligen Klimawende und der lebenswichtigen Einhaltung der 1,5 °C-Marke aus dem Pariser Klimaabkommen entgegen. Anstelle der in den Gebäudeteilen A und C im Erdgeschoss geplanten vorgesehen Einzelhandelsnutzungen (textliche Fest-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*setzungen 1.1.1 und 1.1.3) könnten soziale Einrichtungen, bspw. Stadtteilbüros, Beratungsstellen oder Kindertagesstätten vorgesehen werden, von denen die Bürger*innen profitieren würden. Eine solche Nutzung würden allenfalls einen geringen Pkw-Verkehr mit sich bringen. Die Fläche über der Tiefgarage, auf der zurzeit ein Parkplatz geplant ist, sollte einer gründlichen Prüfung unterzogen werden. Falls dort keine Begrünung möglich ist, dann womöglich die Errichtung nachhaltiger Wohnräume. Überdies sollte die schon vorhandene Tiefgarage als echte Quartiersgarage gestaltet und zwecks Beitrag zum städtischen „Masterplan 100 % Klimaschutz" mit kommunalen Carsharing-Angeboten gepaart werden. Hier heißt es: „Fußgängern, dem Fahrrad, öffentlichen Verkehrsmitteln und alternativen klimaneutralen Sharing-Konzepten wird schrittweise mehr Fläche eingeräumt" (V/0689/2017, Anlage 1, S. 137). Die Stellplätze in der Tiefgarage sollten mit dem Bewohnerparkausweis (ohne Aufpreis) genutzt werden dürfen, sodass die Anzahl der teilweise über längere Zeiträume geparkten, aber insb. Gehwege blockierende Autos im Viertel entscheidend abnimmt. Die Gehwege im Hansaviertel sind ohnehin viel zu schmal, wie die „verkehrstechnische Untersuchung zum VBP Nummer 609 in Münster" beweist (vgl. nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020, S. 10). *Statt weiterhin eine mutlose Verkehrspolitik zu verfolgen, könnten Sie die Stellplätze am Hansaring oder zumindest in den Wohnstraßen bis zur Wolbecker Straße – mit Ausnahme von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung – umfunktionieren. Die Gehwege könnten ausgebaut werden und die Anwohner*innen hätten insgesamt mehr Platz vor ihren Häusern. Gegenwärtig existieren in der „Parkzone H" zwischen Hansaring, Wolbecker Straße und Bremer Straße etwa 740 Parkplätze. Bei 12 m² pro Stellplatz blockieren parkende Autos somit 9.000 m² das Viertel. Die „hohe Flächeninanspruchnahme durch den MIV steht dem konsequenten Ausbau der Fahrradinfrastruktur und auch der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Weg" (V/0689/2017, Anlage 1, S. 137). Der „Masterplan 100 % Klimaschutz" sieht dabei auch „restriktive Maßnahmen" wie die „Einschränkung der Parkmöglichkeiten des MIV" vor (ebd.). Wie über 30 lokale Initiativen während vergangener „Park(ing) Days" im Hansaviertel unter beachtlichen Zuspruch der Anwohner*innen forderten, sollte der von den Autos blockierte öffentliche Raum begrünt werden und als Aufenthaltsort dienen. Den Autofahrenden wäre die Nutzlosigkeit der Parkplatzsuche folglich bewusst, weshalb der Verkehr im Viertel nahezu zum Erliegen kommen würde. Ferner würde die Stadt Münster durch die genannten Maßnahmen ihren selbstgesteckten Klimazielen näherkommen. Laut „Masterplan 100 % Klimaschutz" sollen „insbesondere im Innenstadtring" schrittweise autofreie Wohnquartiere etabliert werden (ebd.). „Die positiven Erfahrungen der Stadt Münster mit der autofreien Siedlung Weißenburg sollten dabei in die zukünftigen Planungen einflie-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
ßen“ (ebd.). *Fazit* *Gemäß der momentanen Planung habe ich persönlich, wie alle um das geplante Wohngebiet anliegenden privaten Anwohner*innen, massive Einbußen hinsichtlich der Wohnqualität Erholungs- und Wohnqualität gegenüber der bisherigen Wohnsituation hinzunehmen. Lärmbelästigung, Unruhe und Luftverschmutzung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen stellen eine Gesundheitsgefährdung für Bewohner*innen dar und mindern im Allgemeinen die Lebensqualität im Viertel. Dass die Stadtpolitik wirtschaftliche Interessen von Investoren über das Wohlbefinden der Menschen im Quartier stellt und die Interessen sowie der Bestandsschutz der privaten und gewerblichen Anlieger*innen bei der Planung in keiner Weise berücksichtigt, stößt bei mir auf Unverständnis. Dabei war es Oberbürgermeister Markus Lewe selbst, der in Zusammenhang mit der Planung des Großstadtbahnhofs während der online-Diskussion für das Hansator betonte, die Menschen seien immer mit zu bedenken. Bereits vor sieben Jahren haben sich 4.500 Bürger*innen mit ihrer Unterschrift gegen das Bauvorhaben „ECenter“ ausgesprochen. Die große Mehrheit der Anwohner*innen hat auf zahlreichen Informationsveranstaltungen ihren Widerspruch gegen die Planung der Firma Stroetmann kundgegeben. Zudem musste die Stadtverwaltung 560 schriftliche Einwände gegen den Bebauungsplan bearbeiten. Die Gründe, weshalb das OVG Münster das Vorhaben nach einer Bewohner*innen-Klage 2018 für unwirksam erklärte, bleiben vornehmlich unverändert. Auch der neue Bebauungsplan stellt die Interessen der Menschen in den Stadtvierteln Herz-Jesu und Hansa-Hafen hinter jene des Vorhabenträgers oder ignoriert sie regelrecht (vgl. Umfragen der Stadt Münster; Veranstaltungsdokumentationen zur frühzeitigen Beteiligung vom 03.03.2020). Dies zeigen insb. die bereits erwähnten Umfrageergebnisse der „Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“: An der „Verkehrssituation“, gefolgt vom „Bau des Hafencenters“, finden die Menschen im Quartier – ohne jegliche Vorgaben an Antwortmöglichkeiten – am wenigsten Gefallen (Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). Fehlende Einkaufsmöglichkeiten werden in den TOP 30 nicht genannt (vgl. ebd.). Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das gesamte Bauvorhaben ein Zeichen gegen die Bestrebungen im Sinne einer sozio-ökologischen Wende und einer Transformation in Richtung Nachhaltigkeit setzen würde und somit der Klimapolitik der Stadt (vgl. Öffentliche Beschlussvorlage V/0482/2019; „Masterplan 100 % Klimaschutz“ V/0689/2017, Anlage 1; „Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030“ V/0669/2019/1)*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
vehement widerspricht. In Zeiten, in denen wir uns von Klimakrise und Ressourcenübernutzung konfrontiert sind, verkörpert das Bauvorhaben, welches einer dringend erforderlichen Verkehrs-, Ernährungs- und Klimawende und den damit einhergehenden Bestrebungen der Stadt diametral entgegensteht, geradezu eine verfehlte Stadtplanung. Den vorhabenbezogenen Bebauungsplan lehne ich aus den in meiner Stellungnahme dargelegten Gründen mit Nachdruck ab. Ich fordere, dass die Stadt ihre eigens formulierten Klima-Ziele bezüglich Luftverschmutzung, Flächenversiegelung, Überhitzung der Stadt und Verkehr ernst nimmt und die Planung folgerichtig aufgibt. Das Viertel benötigt eine echte Quartiersanlage, bezahlbaren Wohnraum und eine Verbesserung der Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastung. Oben dargestellte alternativen Nutzungsmöglichkeiten könnten eine vitale Nutzung des großen, zentralen Geländes für die Allgemeinheit gewährleisten. Die mit meiner Stellungnahme mitgeteilten Aussagen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gelten für die 97. Änderung des Flächennutzungsplan gleichermaßen. Der Weitergabe meiner persönlichen Daten an Dritte (Gutachter, Investor, etc.) widerspreche ich hiermit nachdrücklich."	
3.93. Öffentlichkeit 17847	
„[…] hiermit teile ich Ihnen meine Einwendungen gegen den Bebauungsplan mit: *- Verschlechterung der Lebens- und Wohnsituation im Viertel* *- Zunahme der Verkehrsbelastung im Viertel* *- Gesundheitsgefährdung der Anwohner durch höhere Lärmbelastung* *- Immense Überversorgung des Viertels* *- Schädliche Konkurrenz für kleine Läden im Viertel* *Es stehen bei diesem Vorhaben allein die Interessen der Investoren im Vordergrund!"*	s. Kap. II a.7, b.2, c.1, c.3, e.1, g.1
3.94. Öffentlichkeit 17848	
„[…] als Anwohnerin dieses schönen und charmanten Viertels äußere ich mich gern zu den vorgestellten Plänen. Für mich ist es absolut nicht nachvollziehbar, welchen Mehrwert dieser Hafenmarkt bringen soll. Ich brauche weder	s. Kap. II b.2, c.1, e.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
einen weiteren Super- noch Drogeriemarkt. Dieser Überfluss an Waren und Lebensmitteln, die wahrscheinlich auch zu großen Teilen weggeworfen werden müssen, lässt mich nur mit dem Kopf schütteln. Das erhöhte Verkehrsaufkommen ist absolut unzumutbar für uns Anwohner. Das geplante Center würde unserem Viertel Charme nehmen und die Lebensqualität seiner Anwohner deutlich senken! Wir brauchen hier weder mehr Einkaufsmöglichkeiten noch mehr Verkehr noch mehr Beton! Bitte begrabe endlich die Pläne zum Hafenmarkt!!!“	
3.95. Öffentlichkeit 17849 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin 72 Jahre alt und wohne seit 40 Jahren in diesem Viertel, dem Hansaviertel. Durch meine Erkrankung bin ich auf die Benutzung eines Rollators angewiesen und kann nur kurze Strecken zurücklegen. So vermisse ich schmerzlich in der Nähe Grünanlagen. Nicht nur aus ökologischer Sicht sondern auch aus rein praktisch für mich (und nicht nur für mich) wäre eine größere Grünanlage wesentlich mehr Lebensqualität als ein zusätzlicher riesengroßer Einkaufs-/Markt. Ebenso macht es mir große Sorgen, dass die Häuser um uns herum (Papenburger Straße) immer mehr den Immobilienhaien zum Opfer fallen und vorwiegend Studenten in die Altbauten ziehen zu horrenden Mieten. Insofern fehlen bezahlbare Wohnungen im Viertel und diese sollten auf dem Gelände gebaut werden. Des Weiteren empfinde ich die Situation für Kinder im Viertel ungenügend, da die Spielplätze besonders der Elisabeth Spielplatz viel zu beengt sind. In der derzeitigen Planung sehe ich keinerlei Bewegungsflächen für Kinder oder Jugendliche und das ist ein gravierender Mangel. Auch die Verkehrssituation am Hansaring, wenn ich mit meinem Rollator und meiner kleinen Enkelin dort laufe, ist es einfach schrecklich. Ich bitte Sie diese gesamten Einwendungen zu berücksichtigen.“	s. Kap. II b.2, b.4, b.10, d.6, e.1, e.2, e.10, i.3
3.96. Öffentlichkeit 17855	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Die Ringlinie der Stadtwerke Münster fährt aktuell wegen der jetzt schon zu hohen Verkehrsbelastung nicht über den Hansaring. Folglich ist die jetzige Verkehrssituation schon ein unhaltbarer Zustand. Mit dem Bauvorhaben wird dieser Zustand weiter verschlechtert, mindestens aber eine Lösung und Verbesserung erschwert. Das Bauvorhaben ist deshalb abzulehnen.	s. Kap. II e.1, e.7, f.1, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Statt einer Busbucht (siehe Seite 43, Verkehrstechnische Untersuchung), die den Busverkehr benachteiligt, ist ein Buskap vorzusehen. Die Planung ist für eine Verbesserung des ÖPNV nicht zielführend und dringend abzuändern. Im Bereich Hansaring sind Busspuren vorzusehen, um die Gegebenheiten für den ÖPNV zu verbessern. Da diese im Kreuzungsbereich zum Hafenmarkt nicht vorgesehen sind, ist dieser Teil des Bauvorhabens für eine Verbesserung des ÖPNVs hinderlich und damit abzulehnen. So kommt es zu untragbar hohen CO2 Belastungen den Anwohnern gegenüber“	
3.97. Öffentlichkeit 17856 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Da ich selbst auf dem Hansaring wohnhaft bin befürchte ich, dass durch die Zufahrt zum Hafencenter der ohnehin schon stark befahrener Hansaring zu einer noch unruhigeren und für das Viertel gefährlichen Straße wird. Besonders die dadurch zusätzlich entstehenden Abgase und auch der damit verbundene Lärm werden die Nutzung unseres Balkons und die damit verbundene Erholungsnutzung einschränken. Wir als Mieter in unmittelbarer Nähe (Beginn des Hansarings, circa 500m Entfernung) befürchten eine negative Entwicklung des Wohnortes und sind betroffen darüber, dass diese Planung umgesetzt werden soll, obwohl es auf unterschiedlichsten Ebenen Argumente gibt, die dagegen sprechen.“	s. Kap. II b.2, e.1, g.1, h.1, i.1
3.98. Öffentlichkeit 17858	
„[…] Münster hat mehr als genug Einkaufsmöglichkeiten!!! Wir wollen Freiraum statt Versiegelung. Grünflächen statt Grauer Beton!“	s. Kap. II b.7, c.1
3.99. Öffentlichkeit 17859	
„[…] als Anwohner des Hansaviertels liegt mir die Entwicklung bezüglich der Umsetzung des Hafenmarktes am Herzen. Ich fürchte ein enorm erhöhtes Verkehrsaufkommen durch den unnötigen Markt. Unnötig, weil direkt in der Umgebung bereits ein Rewe-Markt und ein Penny- Markt vorhanden sind. Sinnvoller wäre bezahlbarer Wohnraum an dieser Stelle, da dieser in Münster enorm knapp ist. Oder auch mehr Grünflächen, um z.B. dem Insektensterben	s. Kap. II a.7, b.7, c.1, e.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*entgegen zu wirken! Ich wünsche mir die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bürger*innen und nicht die eines Investoren!!! Die Vielzahl an Einsendungen diesbezüglich sollte Ihnen zeigen, wie wichtig den Bürger*innen ein Mitspracherecht ist.“*	
3.100. Öffentlichkeit 17860	
„[…] für das E-Center / Hafen Center würde ich mir als Bewohnerin des Hansaviertels folgendes wünschen: *- Grünflächen / Spielplätze / (Skate-)Parks / Sportplatz (mit Kraftgeräten)* *- Sozialwohnungen* *- Räumlichkeiten ähnlich dem PG Haus / dem Anna Krückmann Haus für Familien* *- Begegnungsstätten* *- Kita & Pflegeheim in einem Haus (vgl. Haus für Jung und Alt in Moers)* *- Fahrradstraßen* *- Wohngruppen für diverse Personengruppe“*	s. Kap. II b.7, b.8
3.101. Öffentlichkeit 17861	
„[…] durch das Bauvorhaben wird ein Teil des jetzt schon vorhandenen motorisierten Individualverkehrs auf der Fahrradstraße Schillerstraße/Lütkenbecker Weg/Lindberghweg verstetigt bzw. sogar erhöht. Da die Belastung dort jetzt schon zu hoch ist, wird das Bauvorhaben zu einer Verschärfung der jetzigen Situation und folglich zu einer erhöhten Gefährdung der Radfahrer:innen führen. Fahrradfahrer:innen sind übrigens auch keine lebenden Bremsschwellen. Fahrradstraßen sind, wie der Name schon sagt, für Fahrradfahrer:innen gedacht. Ein Anteil an motorisiertem Individualverkehr durch die Anwohner:innen kann dabei toleriert werden, aber sicher kein durch ein Einkaufscenter ausgelöster Durchgangsverkehr. Das wäre aber bei der Schillerstraße über den Lütkenbecker Weg bis raus zum Lindberghweg der Fall. Das Bauvorhaben ist deshalb abzulehnen.“	s. Kap. II e.1, e.2, e.5

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.102. Öffentlichkeit 17862	
„[…] Ich wohne in direkter Nähe des geplanten Hafenmarktes (Leerer Str. 12) und möchte mich daher zu den Plänen äußern. Weder ich, die anderen Bewohner des Hauses und Nachbarn, mit denen ich über den Hafenmarkt gesprochen habe, möchten einen Hafenmarkt. An Lebensmittelgeschäften gibt es im gesamte Viertel mehr als genug. Es stehen in Sichtweite ein Penny und ein Rewe zur Verfügung. Außerdem befinden sich an der Wolbecker Straße ein weiterer Rewe und ein Netto Markt. Weiter Lebensmittelgeschäfte braucht niemand hier! Von weiterer Gastronomie ganz zu schweigen. Der geplante Einzelhandel ist bereits in der Innenstadt vertreten und somit überflüssig. Die Verkehrssituation am Hansaring und allen angrenzenden Straßen ist derzeit auch ohne ein Hafenmarkt sehr angespannt. Zu den Stoßzeiten ist der gesamte (!) Hansaring voll mit Autos. Das resultiert in einer dementsprechenden Lärm- und Geruchsbelästigung. Wenn Sie ernsthafte Stadtplanung betreiben, sollten Sie sich darum kümmern, dass am Hafenmarkt ausschließlich Wohnung gebaut werden. Alternativ könnte ein Park entstehen oder die Schwache Infrastruktur ausgebaut werden. Aber weitere Gastro, Lebensmittelmärkte oder Büros braucht niemand im Viertel.“	s. Kap. II a.7, b.7, c.1, d.1, e.1, f.1, i.1
3.103. Öffentlichkeit 17863	
„[…] hiermit möchte ich meinen Unmut über die Pläne vom Hafencenter äußern. Die Erhaltung und Aufbesserung der Viertels wird nicht über die Unterstützung der sowieso erhöhten Verkehrsaufkommens zur LKWs und PKWs erreicht. Die Lebens- und Wohnqualität des Hansaviertels ist schon jetzt durch Abgase und die sehr hohe Lärmbelästigung stark eingeschränkt. Der geplante Hafenmarkt wird diese hohe Verkehrsbelastung nur verschlimmern und die Gesundheit der Anwohnenden gefährden. Und all das, obwohl es überhaupt keinen Bedarf an noch mehr Lebensmittelläden gibt. Das Projekt bietet keinen Raum für die wirklich unterstützenswerten Dinge, die hier im Viertel gebraucht werden: Wohn- und Kulturraum. Ich bitte Sie, die Pläne zu überdenken und an die Interessen der Menschen im Quartier anzupassen.“	s. Kap. II a.7, b.2, b.7, b.8, c.1, e.1, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.104. Öffentlichkeit 17864 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich lebe seit vielen Jahren und das gern im Hansaviertel. Im Laufe der Jahre hat allerdings die Belastung durch den Autoverkehr im Viertel sehr stark zugenommen. Es vergeht kaum ein Werktag, an dem es nicht zu Staus, insbesondere auf dem Hansaring bis hin zu Rückstaus auf der Hafenstraße, kommt. Dies kann ich täglich auf dem Rückweg von der Arbeit beobachten. Mittlerweile empfinde ich das als belastend und auch störend. Die steigende Zahl der Pkw führt einfach zu mehr Lärm, zu einem höheren Schadstoffausstoß, was langfristig auch gesundheitliche Auswirkungen hat. Die Versorgung mit Lebensmittelgeschäften im Viertel ist auch bisher schon gut und völlig ausreichend. Der Lidl bzw. das Edekacenter mit Aldi Markt auf der Friedrich-Ebert-Straße sind auch noch gut zu erreichen. Die Lebensqualität würde durch das geplante Vorhaben für uns Bewohner des Viertels deutlich sinken. Dies empfinde ich als nicht akzeptabel.“	s. Kap. II b.2, c.1, e.1, e.3, f.1, h.1, i.1
3.105. Öffentlichkeit 17872	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: *1. Die Stadt Münster hat den Klimanotstand ausgerufen. Der Klimawandel ist jetzt schon nicht mehr komplett aufzuhalten, die Durchschnittstemperatur gerade in den Städten mit hochversiegelten Flächen wird sich weiter erhöhen. Vor diesem Hintergrund wäre es logisch, Frischluftschneisen und Stadtgrün zu schaffen, damit die Stadt bewohnbar bleibt. Das Bauvorhaben steht für das genaue Gegenteil: Es führt zu einer weiteren Verdichtung, zu mehr Verkehr und zu höheren Temperaturen in diesem Stadtviertel und ist auch deshalb abzulehnen.* *2. Die Fläche soll stattdessen genutzt werden, um das lebendige Hansaviertel weiterzuentwickeln. Statt Einkaufszentrum und zubetonierter Flächen benötigt das Viertel dringend weitere Grünflächen, die insbesondere auch als Aufenthaltsflächen für Familien und Kinder gestaltet sein sollte. Dies ist auch deshalb notwendig, weil im Osten der Stadt, insbesondere durch die Kanalerweiterung, viel Grünfläche verschwunden ist und noch verschwinden wird.*	s. Kap. II a.3, a.7, a.8, b.2, b.3, b.7, b.8, b.10, c.1, c.3, c.4, c.8, d.1, d.2, e.1, e.2, e.5, e.12

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Grünflächen dienen auch dazu, die Klimaresilienz der Stadt zu stärken und ein weiteres Aufhitzen zu verhindern. Teile der Flächen könnten auch für die Schaffung von dringend benötigtem bezahlbaren Wohnraum dienen. Damit endlich eine für alle Bewohner*innen zufriedenstellender Umgang mit der Fläche geschaffen werden kann, sollte eine endgültige Entscheidung durch einen Bürger*innenrat erfolgen. Ferner benötigt es ein neues ehrliches Verkehrsgutachten mit Vorschlägen, wie im Viertel der Lärm und die Feinstaubbelastung verringert werden kann. Die Stadt Münster sollte in Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer treten und Verhandlungen über einen Ankauf der Fläche führen, da nur auf diese Weise die Fläche im Sinne der Bewohner*innen und aller Münsteraner*innen sinnvoll nutzbar gemacht werden kann, sodass mehr Lebensqualität im Viertel geschaffen werden kann.* *3. Es gibt im fraglichen Bereich bereits eine Sättigung des Einzelhandels. Durch die über Jahrzehnte gewachsenen Strukturen, insbesondere durch den direkt neben dem Hafencenter befindlichen Penny und den wenige Meter entfernten Rewe, sowie den Rewe an der Wolbecker Straße, ist das Viertel ausreichend versorgt. Daneben bestehen zahlreiche lokale inhabergeführte Geschäfte, welche, ebenso wie die anderen Supermärkte, durch die geplante Bebauung in ihrer Existenz gefährdet sind. Bereits im Einzelhandelskonzept der Stadt Münster von 2018 wird festgestellt, dass eine Versorgungsquote von 100 % besteht. In einer 2019 von der Stadt Münster durchgeführten Befragung im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel, wurde bei der Frage „was gefällt Ihnen in Ihrem Stadtviertel am wenigsten?“ zuerst der Verkehr und dann der Bau des Hafencenters genannt. Bei der Frage, was den Bewohner*innen am besten gefiele, war die am zweitöftesten genannte Antwort die Einkaufsmöglichkeiten im Viertel. Aus der Umfrage lässt sich also entnehmen, dass die Bewohner*innen keinen weiteren Supermarkt benötigen. In der zitierten Befragung wird vielmehr der Bau des E-Centers als das größte Problem im Stadtviertel benannt. Sollte der Hafenmarkt gebaut werden, sind diese gewachsenen Strukturen existenzgefährdend bedroht. Es bestünde die Gefahr, dass die bereits vorhandenen Einzelhandelsmärkte schließen müssen, da eine Übersättigung des Viertels eintreten wird. Durch die Konzentrationswirkung auf einen zentralen Bereich verlängern sich für viele Bewohner*innen des Viertels die zurückzulegenden Wege, was insbesondere ein Problem für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen ist.* *4. Durch das Bauvorhaben wird ein Teil des jetzt schon vorhandenen motorisierten Individualverkehrs auf der Fahrradstraße Schillerstraße verstetigt, bzw. sogar erhöht. Da die Belastung dort jetzt schon zu hoch ist, das Bauvorhaben zu einer Verschärfung der jetzigen Situation und folglich zu einer erhöhten Gefährdung der Radfahrer_innen*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
führen wird, ist das Bauvorhaben abzulehnen. Fahrradstraßen sind, wie der Name schon sag, für Fahrradfahrer_innen gedacht. Ein Anteil an motorisierten Individualverkehrs durch Anwohner_innen kann dabei toleriert werden, aber sicher kein Durchgangsverkehr, ausgelöst durch ein Einkaufscenter. Das wäre aber bei der Schillerstraße der Fall, das Bauvorhaben ist auch deshalb abzulehnen. *5. Die Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen leiden unter einem Mangel an Grünflächen, existierende Grünflächen werden sogar z.B. durch den Ausbau des Dortmund Ems Kanals noch verkleinert oder fallen weg. Da wäre es das komplett falsche Vorgehen, weitere Flächen zu versiegeln bzw. die Versiegelung aufrecht zu erhalten. Stattdessen sollten auf den Flächen des Bauvorhabens dringend benötigte Grünflächen entstehen. Das Bauvorhaben, das sicher nicht zu einer Entsiegelung der Flächen führt, ist auch deshalb abzulehnen. Ein in dem Bauvorhaben inzwischen enthaltener Pocketpark, der nur aus einigen Bäumen besteht, erscheint bei dem eigentlichen Bedarf an Grünflächen allerhöchstens als Tropfen auf den heißen Stein und ist damit zu vernachlässigen."*	
3.106. Öffentlichkeit 17876	
„[…] meine Stellungnahme basiert allein auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz. Das Urteil verpflichtet den Bundestag, ein neues Gesetz zum Klimaschutz zu beschließen. Das hat Folgerungen für die Bundes- und Landespolitik und natürlich auch die Kommunalpolitik. Und das gilt damit auch für Entscheidungen des Rates der Stadt Münster und hier den vorliegenden Bebauungsplan. Dieser widerspricht in fast allen Punkten dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts und muss daher gänzlich neu formuliert werden, damit die Klimaziele auch in Münster eingehalten werden können. Und wenn diese Klimaziele nicht eingehalten werden, bin ich persönlich davon betroffen. Und als Begründung zitiere ich die Pressemitteilung des Gerichts: Verfassungsbeschwerden gegen das Klimaschutzgesetz teilweise erfolgreich Pressemitteilung Nr. 31/2021 vom 29. April 2021 Beschluss vom 24. März 2021 1 BvR 2656/18, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20, 1 BvR 288/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20 Mit heute veröffentlichtem Beschluss hat der Erste Senat des Bundesverfassungsgerichts entschieden, dass die Regelungen des Klimaschutzgesetzes vom 12. Dezember 2019 (Klimaschutzgesetz <KSG>) über die nationalen Klimaschutzziele und die bis zum Jahr 2030 zulässigen Jahresemissionsmengen insofern mit Grundrechten unvereinbar sind, als hinreichende Maßgaben für die weitere Emissionsreduktion ab dem Jahr 2031 fehlen. Im Übrigen wurden die Verfassungsbeschwerden zurückgewiesen. Das Klimaschutzgesetz verpflichtet dazu, die Treibhausgasemissionen bis	s. Kap. II a.3, d.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber 1990 zu mindern und legt durch sektorenbezogene Jahresemissionsmengen die bis dahin geltenden Reduktionspfade fest (§ 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2). Zwar kann nicht festgestellt werden, dass der Gesetzgeber mit diesen Bestimmungen gegen seine grundrechtlichen Schutzpflichten, die Beschwerdeführenden vor den Gefahren des Klimawandels zu schützen, oder gegen das Klimaschutzgebot des Art. 20a GG verstoßen hat. Die zum Teil noch sehr jungen Beschwerdeführenden sind durch die angegriffenen Bestimmungen aber in ihren Freiheitsrechten verletzt. Die Vorschriften verschieben hohe Emissionsminderungslasten unumkehrbar auf Zeiträume nach 2030.Dass Treibhausgasemissionen gemindert werden müssen, folgt auch aus dem Grundgesetz. Das verfassungsrechtliche Klimaschutzziel des Art. 20a GG ist dahingehend konkretisiert, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur dem sogenannten „Paris-Ziel“ entsprechend auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Um das zu erreichen, müssen die nach 2030 noch erforderlichen Minderungen dann immer dringender und kurzfristiger erbracht werden. Von diesen künftigen Emissionsminderungspflichten ist praktisch jegliche Freiheit potenziell betroffen, weil noch nahezu alle Bereiche menschlichen Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden und damit nach 2030 von drastischen Einschränkungen bedroht sind. Der Gesetzgeber hätte daher zur Wahrung grundrechtlich gesicherter Freiheit Vorkehrungen treffen müssen, um diese hohen Lasten abzumildern. Zu dem danach gebotenen rechtzeitigen Übergang zu Klimaneutralität reichen die gesetzlichen Maßgaben für die Fortschreibung des Reduktionspfads der Treibhausgasemissionen ab dem Jahr 2031 nicht aus. Der Gesetzgeber ist verpflichtet, die Fortschreibung der Minderungsziele der Treibhausgasemissionen für Zeiträume nach 2030 bis zum 31. Dezember 2022 näher zu regeln. Sachverhalt: Das Klimaschutzgesetz reagiert auf die vom Gesetzgeber gesehene Notwendigkeit verstärkter Klimaschutzanstrengungen und soll vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels schützen (§ 1 Satz 1 KSG). Grundlagen sind nach § 1 Satz 3 KSG zum einen die Verpflichtung nach dem am 4. November 2016 in Kraft getretenen Übereinkommen von Paris, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, sowie zum anderen das Bekenntnis der Bundesrepublik Deutschland, Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen. Nach § 3 Abs. 1 KSG werden die Treibhausgasemissionen bis zum Zieljahr 2030 im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise um mindestens 55 % gemindert. In § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 sind die der Minderungsquote für das Zieljahr 2030 entsprechenden zulässigen Jahresemissionsmengen in verschiedenen Sektoren geregelt. Eine Regelung über 2030 hinaus enthält das Gesetz nicht. Vielmehr legt nach § 4	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Abs. 6 KSG die Bundesregierung im Jahr 2025 für weitere Zeiträume nach dem Jahr 2030 jährlich absinkende Emissionsmengen durch Rechtsverordnung fest. Mit ihren Verfassungsbeschwerden machen die Beschwerdeführenden vor allem geltend, der Staat habe mit § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 keine ausreichenden Regelungen zur alsbaldigen Reduktion von Treibhausgasen, vor allem von Kohlendioxid (CO2), unternommen, die aber erforderlich seien, um die Erwärmung der Erde bei 1,5 °C oder wenigstens bei deutlich unter 2 °C anzuhalten. Dies sei notwendig, weil bei einem Temperaturanstieg um mehr als 1,5 °C Millionen von Menschenleben sowie das Überschreiten von Kipppunkten mit unabsehbaren Folgen für das Klimasystem auf dem Spiel stünden. Mit der im Klimaschutzgesetz geregelten Reduktion von CO2-Emissionen könne das der Temperaturschwelle von 1,5 °C entsprechende „CO2-Restbudget“ nicht eingehalten werden. Die zum Teil in Bangladesch und Nepal lebenden Beschwerdeführenden stützen ihre Verfassungsbeschwerden vor allem auf grundrechtliche Schutzpflichten aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und aus Art. 14 Abs. 1 GG, auf in Grundrecht auf menschenwürdige Zukunft und ein Grundrecht auf das ökologische Existenzminimum, welche sie aus Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 20a GG und aus Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 Satz 1 GG ableiten. Hinsichtlich der von den Beschwerdeführenden als „Vollbremsung“ bezeichneten künftigen Belastung durch Emissionsminderungspflichten für Zeiträume nach 2030 berufen sich die Beschwerdeführenden allgemein auf die Freiheitsrechte. Wesentliche Erwägungen des Senats: Die Verfassungsbeschwerden haben teilweise Erfolg. I. Soweit die Beschwerdeführenden natürliche Personen sind, sind ihre Verfassungsbeschwerden zulässig. Die beiden Umweltverbände sind hingegen nicht beschwerdebefugt. Sie machen aufgrund von Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 19 Abs. 3 GG und Art. 20a GG im Lichte des Art. 47 GRCh als „Anwälte der Natur“ geltend, der Gesetzgeber habe keine geeigneten Maßnahmen zur Begrenzung des Klimawandels ergriffen und hierdurch verbindliche unionsrechtliche Vorgaben zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen missachtet. Eine solche Beschwerdebefugnis sehen das Grundgesetz und das Verfassungsprozessrecht nicht vor. *II. Dass Schutzpflichten aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 14 Abs. 1 GG wegen der Gefahren des Klimawandels verletzt sind, kann nicht festgestellt werden. Der Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schließt den Schutz vor Beeinträchtigungen durch Umweltbelastungen ein, gleich von wem und durch welche Umstände sie drohen. Die aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG folgende Schutzpflicht des Staates umfasst auch die Verpflichtung, Leben und Gesundheit vor den Gefahren des Klimawandels, etwa vor klimabedingten Extremwetterereignissen wie Hitzewellen, Wald- und Flächenbränden, Wirbelstürmen, Starkregen, Überschwemmun-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
gen, Lawinenabgängen oder Erdrutschen, zu schützen. Sie kann eine objektivrechtliche Schutzverpflichtung auch in Bezug auf künftige Generationen begründen. Da infolge des Klimawandels Eigentum, zum Beispiel landwirtschaftlich genutzte Flächen und Immobilien, etwa aufgrund steigenden Meeresspiegels oder wegen Dürren Schaden nehmen können, schließt auch das Grundrecht auf Eigentum aus Art. 14 Abs. 1 GG eine Schutzpflicht des Staates hinsichtlich der Eigentumsgefahren des Klimawandels ein. Eine Verletzung dieser Schutzpflichten lässt sich angesichts des dem Gesetzgeber bei der Erfüllung zukommenden Spielraums nicht feststellen. Zum grundrechtlich gebotenen Schutz vor den Gefahren des Klimawandels offensichtlich ungeeignet wäre ein Schutzkonzept, das nicht das Ziel der Klimaneutralität verfolgte; die Erderwärmung könnte dann nicht aufgehalten werden, weil jede Erhöhung der CO2- Konzentration in der Atmosphäre zur Erderwärmung beiträgt und einmal in die Atmosphäre gelangtes CO2 dort weitestgehend verbleibt und absehbar kaum wieder entfernt werden kann. Völlig unzulänglich wäre zudem, dem Klimawandel freien Lauf zu lassen und den grundrechtlichen Schutzauftrag allein durch sogenannte Anpassungsmaßnahmen umzusetzen. Beides ist hier nicht der Fall. Im Ergebnis kann auch nicht festgestellt werden, dass der Gesetzgeber seinen Entscheidungsspielraum überschritten hat, indem er das „Paris-Ziel“ zugrunde gelegt hat, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C zu begrenzen ist. Hierbei ist auch von Bedeutung, dass zum Schutz der Grundrechte vor den Gefahren des Klimawandels ein ergänzender Schutz durch Anpassungsmaßnahmen prinzipiell möglich ist. Es kann offen bleiben, ob grundrechtliche Schutzpflichten den deutschen Staat auch gegenüber den in Bangladesch und Nepal lebenden Beschwerdeführenden verpflichten, gegen diese drohenden und bereits eingetretenen Beeinträchtigungen durch den globalen Klimawandel vorzugehen. Denn die Verletzung einer grundrechtlichen Schutzpflicht könnte im Ergebnis auch insoweit nicht festgestellt werden. III. Grundrechte sind aber dadurch verletzt, dass die nach § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 bis zum Jahr 2030 zugelassenen Emissionsmengen die nach 2030 noch verbleibenden Emissionsmöglichkeiten erheblich reduzieren und dadurch praktisch jegliche grundrechtlich geschützte Freiheit gefährdet ist. Als intertemporale Freiheitssicherung schützen die Grundrechte die Beschwerdeführenden hier vor einer umfassenden Freiheitsgefährdung durch einseitige Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgasminderungslast in die Zukunft. Der Gesetzgeber hätte Vorkehrungen zur Gewährleistung eines freiheitsschonenden Übergangs in die Klimaneutralität treffen müssen, an denen es bislang fehlt. *1. Die angegriffenen Regelungen entfalten eingriffsähnliche Vorwirkung auf die durch das Grundgesetz umfassend geschützte Freiheit. Die Möglichkeiten, von dieser Freiheit in einer Weise Gebrauch zu machen, die direkt oder indi-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
rekt mit CO2-Emissionen verbunden ist, stoßen an verfassungsrechtliche Grenzen, weil CO2-Emissionen nach derzeitigem Stand weitestgehend irreversibel zur Erwärmung der Erde beitragen, der Gesetzgeber einen ad Infinitum fortschreitenden Klimawandel aber von Verfassung wegen nicht tatenlos hinnehmen darf. Vorschriften, die jetzt CO2-Emissionen zulassen, begründen eine unumkehrbar angelegte rechtliche Gefährdung künftiger Freiheit, weil sich mit jeder CO2-Emissionsmenge, die heute zugelassen wird, die in Einklang mit Art. 20a GG verbleibenden Emissionsmöglichkeiten verringern; entsprechend wird CO2-relevanter Freiheitsgebrauch immer stärkeren, auch verfassungsrechtlich gebotenen Restriktionen ausgesetzt sein. Zwar müsste CO2-relevanter Freiheitsgebrauch, um den Klimawandel anzuhalten, ohnehin irgendwann im Wesentlichen unterbunden werden, weil sich die Erderwärmung nur stoppen lässt, wenn die anthropogene CO2-Konzentration in der Erdatmosphäre nicht mehr weiter steigt. Ein umfangreicher Verbrauch des CO2-Budgets schon bis 2030 verschärft jedoch das Risiko schwerwiegender Freiheitseinbußen, weil damit die Zeitspanne für technische und soziale Entwicklungen knapper wird, mit deren Hilfe die Umstellung von der heute noch umfassend mit CO2-Emissionen verbundenen Lebensweise auf klimaneutrale Verhaltensweisen freiheitsschonend vollzogen werden könnte. Die Verfassungsmäßigkeit dieser nicht bloß faktischen, sondern rechtlich vermittelten eingriffsähnlichen Vorwirkung aktueller Emissionsmengenregelungen setzt zum einen voraus, dass sie mit dem objektivrechtlichen Klimaschutzgebot des Art. 20a GG vereinbar ist. Grundrechtseingriffe lassen sich verfassungsrechtlich nur rechtfertigen, wenn die zugrundeliegenden Regelungen den elementaren Grundentscheidungen und allgemeinen Verfassungsgrundsätzen des Grundgesetzes entsprechen. Das gilt angesichts der eingriffsähnlichen Vorwirkung auf grundrechtlich geschützte Freiheit auch hier. Zu den zu beachtenden Grundsätzen zählt auch Art. 20a GG. Zum anderen setzt die verfassungsrechtliche Rechtfertigung voraus, dass die Emissionsmengenregelungen nicht zu unverhältnismäßigen Belastungen der künftigen Freiheit der Beschwerdeführenden führen. 2. Derzeit kann nicht festgestellt werden, dass § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 gegen Art. 20a GG verstoßen. *a) Art. 20a GG verpflichtet den Staat zum Klimaschutz und zielt auf die Herstellung von Klimaneutralität. Der Klimaschutz genießt keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen, sondern ist im Konfliktfall in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen. Wegen der nach heutigem Stand weitestgehenden Unumkehrbarkeit des Klimawandels wären Verhaltensweisen, die zu einer Überschreitung der nach dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzziel maßgeblichen Temperaturschwelle führten, jedoch nur unter engen Voraussetzungen – etwa zum Schutz von Grundrechten – zu rechtfertigen. Dabei nimmt das relative Gewicht*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu. Der Klimaschutzverpflichtung aus Art. 20a GG steht nicht entgegen, dass Klima und Erderwärmung globale Phänomene sind und die Probleme des Klimawandels daher nicht durch die Klimaschutzbeiträge eines Staates allein gelöst werden können. Der Klimaschutzauftrag des Art. 20a GG hat eine besondere internationale Dimension. Art. 20a GG verpflichtet den Staat, eine Lösung des Klimaschutzproblems gerade auch auf überstaatlicher Ebene zu suchen. Der Staat könnte sich seiner Verantwortung nicht durch den Hinweis auf die Treibhausgasemissionen in anderen Staaten entziehen. Aus der spezifischen Angewiesenheit auf die internationale Staatengemeinschaft folgt vielmehr umgekehrt die verfassungsrechtliche Notwendigkeit, eigene Maßnahmen zum Klimaschutz tatsächlich zu ergreifen und für andere Staaten keine Anreize zu setzen, das erforderliche Zusammenwirken zu unterlaufen. Auch der offene Normgehalt von Art. 20a GG und die dort explizit formulierte Verweisung auf die Gesetzgebung schließen eine verfassungsgerichtliche Kontrolle der Einhaltung des Klimaschutzgebots nicht aus; Art. 20a GG ist eine justiziable Rechtsnorm, die den politischen Prozess zugunsten ökologischer Belange auch mit Blick auf die besonders betroffenen künftigen Generationen binden soll. Indem der Gesetzgeber das Paris-Ziel in § 1 Satz 3 KSG zur Grundlage erklärt hat, hat er in Wahrnehmung seines Konkretisierungsauftrags und seiner Konkretisierungsprärogative das Klimaschutzziel des Art. 20a GG zulässig dahingehend konkretisiert, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Dies ist auch der verfassungsgerichtlichen Prüfung zugrunde zulegen. *b) Unter Berücksichtigung des Spielraums des Gesetzgebers ist derzeit nicht festzustellen, dass die Regelungen des § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 das verfassungsrechtliche Klimaschutzgebot aus Art. 20a GG verletzen. Die verfassungsrechtlich maßgebliche Temperaturschwelle von deutlich unter 2 °C und möglichst 1,5 °C kann prinzipiell in ein globales CO2-Restbudget umgerechnet werden, das sich dann auf die Staaten verteilen lässt. Der Intergouvernemental Panel on Climate Change (IPCC) hat für verschiedene Temperaturschwellen und verschiedene Eintrittswahrscheinlichkeiten aufgrund eines qualitätssichernden Verfahrens unter Offenlegung der verbleibenden Unsicherheit konkrete globale CO2-Restbudgets benannt. Auf dieser Grundlage hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen auch für Deutschland ein ab 2020 verbleibendes konkretes nationales Restbudget ermittelt, das mit dem Paris-Ziel vereinbar wäre. Aufgrund der hierin enthaltenen Ungewissheiten und Wertungen kann die ermittelte Budgetgröße zwar derzeit kein zahlengenaues Maß für die verfassungsgerichtliche Kontrolle bieten. Dem Gesetzgeber bleibt Entscheidungsspielraum. Diesen darf er jedoch nicht*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
nach politischem Belieben ausfüllen. Besteht wissenschaftliche Ungewissheit über umweltrelevante Ursachenzusammenhänge, erlegt Art. 20a GG dem Gesetzgeber eine besondere Sorgfaltspflicht auf. Danach müssen bereits belastbare Hinweise auf die Möglichkeit gravierender oder irreversibler Beeinträchtigungen berücksichtigt werden. Derzeit kann ein Verstoß gegen diese Sorgfaltspflicht nicht festgestellt werden. Zwar folgt daraus, dass Schätzungen des IPCC zur Größe des verbleibenden globalen CO2-Restbudgets zu berücksichtigen sind, obwohl darin Ungewissheiten enthalten sind. Durch die in § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 geregelten Emissionsmengen würde das vom Sachverständigenrat für Umweltfragen auf der Grundlage der Schätzungen des IPCC ermittelte Restbudget bis zum Jahr 2030 weitgehend aufgebraucht. Das Maß an Verfehlung bildete jedoch verglichen mit den derzeit in der Berechnung des Restbudgets enthaltenen Unsicherheiten keine hinreichende Grundlage für eine verfassungsgerichtliche Beanstandung. 3. § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 4 Abs. 1 Satz 3 KSG in Verbindung mit Anlage 2 genügen jedoch nicht dem aus dem Gebot der Verhältnismäßigkeit folgenden Erfordernis, die nach Art. 20a GG verfassungsrechtlich notwendigen Reduktionen von CO2-Emissionen bis hin zur Klimaneutralität vorausschauend in grundrechtsschonender Weise über die Zeit zu verteilen. *a) Danach darf nicht einer Generation zugestanden werden, unter vergleichsweise milder Reduktionslast große Teile des CO2-Budgets zu verbrauchen, wenn damit zugleich den nachfolgenden Generationen eine radikale Reduktionslast überlassen und deren Leben umfassenden Freiheitseinbußen ausgesetzt würde. Künftig können selbst gravierende Freiheitseinbußen zum Schutz des Klimas verhältnismäßig und verfassungsrechtlich gerechtfertigt sein; gerade deshalb droht dann die Gefahr, erhebliche Freiheitseinbußen hinnehmen zu müssen. Weil die Weichen für künftige Freiheitsbelastungen bereits durch die aktuelle Regelung zulässiger Emissionsmengen gestellt werden, müssen die Auswirkungen auf künftige Freiheit aber aus heutiger Sicht verhältnismäßig sein. Auch der objektivrechtliche Schutzauftrag des Art. 20a GG schließt die Notwendigkeit ein, mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltsamkeit weiter bewahren könnten. Die nach 2030 verfassungsrechtlich gebotene Treibhausgasminderungslast wird erheblich sein. Ob sie so einschneidend ausfällt, dass damit aus heutiger Sicht unzumutbare Grundrechtsbeeinträchtigungen verbunden wären, lässt sich zwar nicht feststellen. Das Risiko gravierender Belastungen ist jedoch hoch und kann mit den künftig betroffenen Freiheitsgrundrechten nur in Einklang gebracht werden, wenn dies mit Vorkehrungen zur grundrechtsschonenden Bewältigung der nach 2030 drohenden Reduktionslast verbunden ist. Das verlangt auch, den Übergang zu Klimaneutralität rechtzei-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
tig einzuleiten. Konkret erforderlich ist, dass frühzeitig transparente Maßgaben für die weitere Ausgestaltung der Treibhausgasreduktion formuliert werden, die für die notwendigen Entwicklungs- und Umsetzungsprozesse Orientierung bieten und diesen ein hinreichendes Maß an Entwicklungsdruck und Planungssicherheit vermitteln. Verfassungsrechtlich unerlässlich ist dafür zum einen, dass weitere Reduktionsmaßgaben rechtzeitig über das Jahr 2030 hinaus und zugleich hinreichend weit in die Zukunft hinein festgelegt werden. Zum anderen müssen weitere Jahresemissionsmengen und Reduktionsmaßgaben so differenziert festgelegt werden, dass eine hinreichend konkrete Orientierung entsteht. *b) Der Gesetzgeber hat die Fortschreibung des Treibhausgasreduktionspfads in § 4 Abs. 6 Satz 1 KSG verfassungsrechtlich unzureichend geregelt. Zwar kann nicht verlangt werden, dass die absinkenden Emissionsmengen bereits jetzt bis zur Erreichung der für 2050 angestrebten Klimaneutralität konkret bestimmt werden. Jedoch genügt es nicht, die Bundesregierung lediglich dazu zu verpflichten, einmal – im Jahr 2025 – durch Rechtsverordnung eine weitere Festlegung zu treffen. Vielmehr müsste zumindest geregelt werden, in welchen Zeitabständen weitere Festlegungen transparent zu treffen sind. Mit dem in § 4 Abs. 6 KSG geregelten Vorgehen ist zudem nicht gesichert, dass der weitere Reduktionspfad rechtzeitig erkennbar ist. So erscheint bereits zweifelhaft, dass die erste weitere Festlegung von Jahresemissionsmengen in Zeiträumen nach 2030 im Jahr 2025 rechtzeitig käme. Auch über diese erste Festlegung hinaus ist die Rechtzeitigkeit nicht gesichert, weil § 4 Abs. 6 Satz 1 KSG nicht gewährleistet, dass die Festlegungen weit genug in die Zukunft reichen. Der Gesetzgeber müsste dem Verordnungsgeber, sofern er an dessen Einbindung festhält, weiterreichende Festlegungen aufgeben; insbesondere müsste er ihn schon vor 2025 zur ersten weiteren Festlegung verpflichten oder ihm wenigstens deutlich früher durch gesetzliche Regelung vorgeben, wie weit in die Zukunft die Festlegungen im Jahr 2025 reichen müssen. Wenn der Gesetzgeber die Fortschreibung des Reduktionspfads vollständig übernimmt, muss er selbst alles Erforderliche entsprechend rechtzeitig weit genug in die Zukunft hinein regeln. c) § 4 Abs. 6 KSG genügt bislang auch nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen aus Art. 80 Abs. 1 GG und dem Grundsatz des Gesetzesvorbehalts. Der Gesetzgeber muss jedenfalls die Größe der festzulegenden Jahresemissionsmengen für Zeiträume nach 2030 selbst bestimmen oder nähere Maßgaben zu deren konkreten Bestimmung durch den Verordnungsgeber treffen.“*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.107. Öffentlichkeit 17878	
*„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplans Nr. 609 geltend: Das Hansaviertel verfügt über ausreichend Einkaufsmöglichkeiten. In unmittelbarer Nähe des Geländes befindet sich ein Penny, ein REWE und einige Meter weiter noch ein REWE an der Wolbecker Straße. Im Einzelhandelskonzept der Stadt Münster wurde 2018 schon festgestellt, dass im Viertel eine Versorgungsquote von 100 % besteht. Das Hansaviertel ist jetzt schon das am dichtesten besiedelte Gebiet in Münster und verfügt daher über wenig Grünflächen. Anstatt den Bremer Platz "aufzuwerten" wäre das Gebiet am Hafen ein idealer Ort, um neue Grünflächen für die Bewohner*innen zu schaffen. Zusätzlich ist die bestehende Verkehrssituation für viele im Viertel schon jetzt eine Belastung wie in der „Haushaltebefragung im „Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel“ 2019" festgestellt wurde. Der Bau des Hafenmarkts würde diese Situation noch verschärfen.“*	s. Kap. II a.3, a.7, b.7, c.1, e.1
3.108. Öffentlichkeit 17879 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Als Anwohner der Wolbecker Straße 105 bin ich direkt von einer erhöhten Verkehrsbelastung des Hansarings betroffen. Bereits jetzt ist die Lärmbelastung enorm hoch, was meine Lebensqualität einschränkt. Als aktiver Fahrradfahrer sorge ich mich zudem um meine Verkehrssicherheit, die durch die Verkehrsbelastung im Rahmen des Projekts "Hafenmarkt" weiter eingeschränkt und so gefährdet würde.“	s. Kap. II b.2, e.1, e.2, e.10, g.1, i.1
3.109. Öffentlichkeit 17880 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Als Anwohnerin der Wolbecker Straße 105 bin ich direkt von einer erhöhten Verkehrsbelastung des Hansarings und damit auch der Wolbecker Straße betroffen. Bereits jetzt ist die Lärmbelastung in den Wohnungen sehr hoch und schränkt meine Lebensqualität enorm ein. Als aktive	s. Kap. II a.7, a.8, b.2, b.7, e.1, e.2, e.10, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Fahrradfahrerin ist es mir ein persönliches Anliegen die Mobilität im Viertel sicherer und nachhaltiger zu gestalten. Das Projekt Hafenmarkt würde diese Entwicklung negativ beeinflussen. Ich möchte als Anwohnerin des Hafenviertels ein Mitspracherecht an der langfristigen Gestaltung des Viertels haben, explizit bei so einschneidenden und großen Entscheidungen wie der Planung des Hafenmarkts. Das Projekt erfüllt in keinem Punkt meine Vorstellungen und Bedürfnisse, die ich an dieses Viertel und die Lebensqualität hier habe. Es gibt viele tolle, gemeinwohlorientierte Visionen und konkrete Pläne, die den Platz, an dem der Hafenmarkt geplant ist, wesentlich besser nutzen würden und ich möchte die Stadt bitten sich mit anderen Plänen intensiv zu befassen. Es kann nicht sein, dass so sehr über die Bedürfnisse der Viertelbewohner*innen hinweg entschieden wird, wenn es diese doch am meisten betrifft. Wir wollen Plätze für Gemeinschaft, für Austausch und kulturelle Angebote, die jeder und jedem offen stehen und nicht durch gewerbliche Flächen exklusiv und ausschließend sind.“*	
3.110. Öffentlichkeit 17883	
*„[…] Durch das Bauvorhaben werden tatsächlich neue Verkehrsziele geschaffen, eine Umfahrung ist weder für die Anwohner*Innen der betroffenen Viertel noch für die Angestellten oder Kunden des Bauvorhabens möglich. Selbst, wenn das möglich wäre, endstünde mindestens in anderen Bereichen der Stadt Münster ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, mittelbar ausgelöst durch das Bauvorhaben. Andere Viertel, auch unseres, würden davon betroffen sein. Der Weg zu meiner Mutter im Hansaviertel (Industrieweg, Albersloher Weg, Hansaring) ist zu bestimmten Zeiten schon jetzt wegen Stau oft nicht möglich.* *Die erhöhte Schadstoffbelastung wird an den Grenzen des Hansaviertels nicht aufhören. Auch wir werden davon betroffen sein. Das ist so nicht hinzunehmen und anachronistisch, das Bauvorhaben ist auch deshalb abzulehnen. Die Stadt Münster hat den Klimanotstand ausgerufen. Der Klimawandel ist jetzt schon nicht mehr komplett aufzuhalten, die Durchschnittstemperatur gerade in den Städten mit hochversiegelten Flächen wird sich weiter erhöhen. Vor diesem Hintergrund wäre es logisch, Frischluftschneisen und Stadtgrün zu schaffen, damit die Stadt bewohnbar bleibt. Das Bauvorhaben steht für das genaue Gegenteil: Es führt zu einer weiteren Verdichtung, zu mehr Verkehr und zu höheren Temperaturen in diesem Stadtviertel und ist auch deshalb abzulehnen.“*	s. Kap. II a.3, b.7, d.1, e.1, e.3, e.11, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.111. Öffentlichkeit 17884	
„[…] ich spreche mich ausdrücklich gegen den Bebauungsplan für den sogenannten „Hafenmarkt“ aus. Auch wenn der Name von „Hafencenter“ in „Hafenmarkt“ oder „Markthalle“ geändert wird – dieser verbale Täuschungsversuch ändert nichts an der Tatsache, dass hier gegen den Willen der Bürger ein vollkommen überflüssiges Einzelhandelszentrum entstehen soll. Die Versorgung des Viertels ist durch 2 Rewe-Märkte und 1 Penny-Markt bereits ausreichend abgedeckt! Außerdem sind die Verkehrs- und Lärmbelastung auf dem Hansaring ohnehin schon extrem hoch und werden durch den „Hafenmarkt“ noch deutlich erhöht! Die Stadt Münster hat den Klimanotstand ausgerufen – wie passt der Plan für den „Hafenmarkt“ dazu? Für mich steht beides in krassem Widerspruch zueinander! *Was wir im Hansaviertel brauchen, sind* *• bezahlbarer Wohnraum (die 34 geplanten Wohnungen auf dem Grundstück des „Hafenmarktes“ sollen nicht preisgebunden sein und werden ganz sicher wieder die finanziellen Möglichkeiten der meisten Menschen übersteigen!)* *• Grünflächen* *• mehr Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer* *Ich lehne das Vorhaben „Hafenmarkt“ ab, da ich es für eine fatale Fehlentscheidung halte, das dem Viertel und allen Anwohnern in starkem Maße schadet! Bitte geben Sie das Vorhaben auf!“*	s. Kap. II a.1, a.3, a.7, b.2, b.7, b.8, c.1, e.1, e.10, f.1, g.1
3.112. Öffentlichkeit 17885 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Als Anwohner seit 27 Jahren (1994) habe ich die stetig wachsende Verkehrs-belastung des Hansarings miterlebt. Es gibt in den letzten Jahren über Tags nur Rückstau bis zur Kreuzung Albersloher Weg I Bremer Str. und in die andere Richtung zähfließenden Verkehr Richtung Warendorfer Straße. Dafür brauche ich kein fadenscheiniges Verkehrsgutachten. Der Hansaring ist mit seinem zweispurigen Querschnitt bereits jetzt überlastet und wird auf keinen Fall irgendeine Mehrbelastung ertragen. Ein vierspuriger Ausbau scheidet aus. Wir kennen auch die bereits lange zurückliegende Heranziehung der Theodor-Scheiwe-	s. Kap. II a.7, a.8, e.1, e.3, e.13, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Straße durch das „Lignum"-Gelände im alten VBB-Verfahren. Diese wurde zunächst als Entlastungsstraße herangezogen und entfiel dann später ersatzlos, da die Eigentümer nicht bereit waren, ohne finanzielle Unterstützung der Stadt für die Erhaltung zuständig zu sein. Somit ergibt sich bei mir die Frage, welche Entlastungsstrecken sie nunmehr heranziehen wollen? Der Hansaring wird es nicht aufnehmen können. Das ist ganz sicher (s .o.) Eine weitere Äußerung möchte ich wirklich an die Stadtverwaltung weitergeben : es ist jetzt seit mind. 3 Jahren ein unerträglicher Zustand am Hansaring mit dieser stillstehenden Baustelle eingetreten. Wenn wir Besuch haben und einen Spaziergang machen, versuche ich schon den Weg zu vermeiden, weil dann wieder Fragen kommen, „was denn da los sei in unserer Stadt. .. " Es ist wirklich peinlich. Es ist ein einziges Versagen dieser Stadtverwaltung. Der Beton versauert vor sich hin, alles beginnt zu rosten. Es wird immer hässlicher ! Wo V ' bleibt da die Professionalität, die ich als Bürger erwarten kann. Wie kann man ein Bauvorhaben beginnen, welches planerisch und rechtlich so unabgesichert ist? Ich möchte, Sie auffordern, diese unsägliche Situation endlich zu beenden und Handlungsschritte einzuleiten. Es muss Priorität haben. Am Ostbahnhof, dessen Genehmigung sehr schnell ging, wird uns eine fürchterlich massive Betonwand vor die Nase gesetzt, die doppelt so hoch wie der Hauptbahnhof ist und maßstäblich gar nicht in die Bremer Straße passt. Ist das noch irgendjemandem begreiflich zu machen ? (aber das ist eine andere Geschichte .....) Die weiter oben genannten Erläuterungen und Äußerungen habe ich nicht selbst verfasst, kann mich ihnen aber anschließen und habe diese aufmerksam gelesen. Es lässt sich ganz einfach, aber präzise zusammenfassen, dass die „Rechnung hier ohne die Anwohner" gemacht wurde und die Stadtplanung in der Zukunft die Bürgerinnen zuvor miteinbeziehen sollte, wobei ich dies nicht bezogen auf alle Planungen meine, da dies den Rahmen sprengen würde. Nur bei den wirklich wichtigen geht es eben nicht ohne die Menschen unserer Stadt. Wünsche einen schönen Tag und machen Sie das Richtige draus! Wünsche gutes Gelingen !“	
3.113. Öffentlichkeit 17887	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Die Verkehrssituation ist schon jetzt untragbar. Der Hansaring ist zu jeder Tageszeit mit im zähflüssigen Verkehr kriechenden Autos verstopft. Dazu kommen die fehlenden Parkmöglichkeiten, die dafür sorgen, dass die schräg am Straßenrand parkenden Autos die Radwege bis zu mehr als die Hälfte versperren. Um der Verkehrssituation auf dem Hansaring auszuweichen, wird schon jetzt die angebliche "Fahrradstraße" Schillerstraße und Lütkenbecker Weg als alternativer "Schleichweg" genutzt. Dies führt zu mitunter verheerenden, gefährlichen Situationen für Radfahrer:innen, insbe-	s. Kap. II a.3, a.7, b.7, b.10, c.1, c.3, c.8, d.1, e.1, e.2, e.5, e.7, e.8, e.11, e.12, f.1, g.1, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*sondere bei Überholvorgängen, vor denen auch auf der Schillerstraßenbrücke nicht Halt gemacht wird. Diese Verkehrsbelastung wird durch das Bauvorhaben erwartungsgemäß noch verschlimmert werden, denn eine Umfahrung ist weder für die Anwohner:innen der betroffenen Viertel noch für die Angestellten oder Kunden:innen des Bauvorhabens möglich. Zudem, wird der ÖPNV in Münster geschwächt. Die Ringlinie der Stadtwerke Münster fährt aktuell wegen der jetzt schon zu hohen Verkehrsbelastung nicht über den Hansaring. Folglich ist die jetzige Verkehrssituation schon ein unhaltbarer Zustand. Mit dem Bauvorhaben wird dieser Zustand weiter verschlechtert, mindestens aber eine Lösung und Verbesserung erschwert. Ferner ist es an der Zeit für ein neues ehrliches (!) Verkehrsgutachten mit Vorschlägen, wie im Viertel der Lärm und die Feinstaubbelastung verringert werden kann. Das Bauvorhaben ist deshalb abzulehnen. Weiterhin leiden die Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen unter einem Mangel an Grünflächen, existierende Grünflächen werden sogar z.B. durch den Ausbau des Dortmund Ems Kanals noch verkleinert oder fallen weg. Da wäre es das komplett falsche Vorgehen, weitere Flächen zu versiegeln bzw. die Versiegelung aufrecht zu erhalten. Stattdessen sollten auf den Flächen des Bauvorhabens dringend benötigte Grünflächen entstehen. Das Bauvorhaben, das sicher nicht zu einer Entsiegelung der Flächen führt, ist auch deshalb abzulehnen. Ein in dem Bauvorhaben inzwischen enthaltener Pocketpark, der nur aus einigen Bäumen besteht, erscheint bei dem eigentlichen Bedarf an Grünflächen allerhöchstens als Tropfen auf den heißen Stein und ist damit zu vernachlässigen. Es gibt zudem im fraglichen Bereich bereits eine Sättigung des Einzelhandels. Durch die über Jahrzehnte gewachsenen Strukturen, insbesondere durch den direkt neben dem Hafencenter befindlichen Penny und den wenige Meter entfernten Rewe, sowie den Rewe an der Wolbecker Straße, ist das Viertel ausreichend versorgt. Daneben bestehen zahlreiche lokale inhabergeführte Geschäfte, welche, ebenso wie die anderen Supermärkte, durch die geplante Bebauung in ihrer Existenz gefährdet sind. Bereits im Einzelhandelskonzept der Stadt Münster von 2018 wird festgestellt, dass eine Versorgungsquote von 100 % besteht. In einer 2019 von der Stadt Münster durchgeführten Befragung im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel, wurde bei der Frage „ was gefällt Ihnen in Ihrem Stadtviertel am wenigsten?“ zuerst der Verkehr und dann der Bau des Hafencenters genannt. Bei der Frage, was den Bewohner*innen am besten gefiele, war die am zweitöftesten genannte Antwort die Einkaufsmöglichkeiten im Viertel. Aus der Umfrage lässt sich also entnehmen, dass die Bewohner*innen keinen weiteren Supermarkt benötigen. In der zitierten Befragung wird vielmehr der Bau des E-Centers als das größte Problem im Stadtviertel benannt. Sollte der Hafenmarkt gebaut werden, sind diese gewachsenen Strukturen existenzgefährdend bedroht. Es bestünde die Gefahr, dass die bereits vorhandenen Einzelhandelsmärkte schließen müssen, da eine Übersättigung des*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Viertels eintreten wird.“	
3.114. Öffentlichkeit 17888 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Ich wohne am Albersloher Weg. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Straße ist bereits unerträglich laut und nicht zuletzt wegen der Abgasbelastung gesundheitsgefährdend. Der Verkehr vor der Kreuzung Albersloher Weg / Hansaring staut sich bereits jetzt immer wieder mehr als 100m weit und das nicht nur zu den Stoßzeiten und direkt vor meiner Wohnung. Da durch den Bau des Hafencenters in der vorgelegten Art eine deutliche Verkehrszunahme zu erwarten ist, wird sich meine Wohnsituation weiter verschlechtern. Alle oben genannten Punkte unterstütze ich voll und ganz. Für das gesamte Viertel sehe ich durch die Planungen einen deutlichen Verlust an Lebensqualität. Ich bitte mit Nachdruck darum, die oben genannten Verbesserungsvorschläge zu berücksichtigen.“	s. Kap. II b.2, e.1, e.3, f.1, g.1, h.1, i.1
3.115. Öffentlichkeit 17889	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o.g. 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) geschaf-	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.7, a.8, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, c.5, c.8, d.1, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.7, e.8, e.10, e.11, f.1, f.2, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
fen 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 Hansaviertel, 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. Anderswo 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	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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 vorgesehen 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	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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 nts 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 Hansa-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
ring, 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 Hafenwegs 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 Hafenweg 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 Hafenweg 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 Hafenmarktes, 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 Schulnähe 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	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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."	
3.116. Öffentlichkeit 17890 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Als Mitglied des B-Side Kulturvereins in Münster muss ich dem Bebauungsplan Nr. 609 entschieden widersprechen, da dieser dem Wunsch nach einer partizipativen, gemeinwohlorientierten Stadtteilplanung unter Berücksichtigung der Klimaverträglichkeit absolut nicht entspricht."	s. Kap. II a.3, a.7, a.8, d.1, i.5
3.117. Öffentlichkeit 17891	
„[…] hiermit bitte ich (Anwohner des Hansaviertels) die Zuständigen dringend, die neuen Pläne für den Hafenmarkt grundsätzlich zu überdenken und bürgernah, demokratisch und partizipativ ein neues, nachhaltiges und lebenswertes Konzept zu erarbeiten. Der Standort des geplanten Hafenmarktes liegt im Herzen eines der lebendigsten, buntesten und innovativsten Viertels Münsters. Hier ein Gewinnorientiertes Projekt umzusetzen, das nur wenigen zu Gute kommt, und dabei die Bedürfnisse vieler anderer Anwohner (Verkehrsbelastung, Umweltfaktoren, Vielfalt und Diversität im Einzelhandel, bezahlbarer Wohnraum...) vernachlässigt, ist stadtplanerisch eine Katastrophe. Wird das Projekt wie bisher umgesetzt, wird man meiner und der Meinung vieler anderer Bewohner des Viertels in den nächsten Jahren zusehen können, wie die Gentrifizierung ihren Lauf nimmt. Das tolle Viertel wird immer teurer werden, die jungen, alternativen Menschen, die das Viertel so lebenswert machen, werden sich die Miete nicht mehr leisten können und über bleibt ein Viertel, das lange nicht so vielseitig, lebensfroh, kulturell und zukunftsweisend ist, wie bisher. Geben Sie dem Viertel eine Chance! Lassen Sie die Bewohner entscheiden, wie viele Supermärkte sie brauchen und welche Bedürfnisse sie erfüllt brauchen. Sorgen sie dafür, dass Münster weiterhin eine lebenswerte Stadt bleibt!"	s. Kap. II a.7, a.8, b.2, b.4, b.5, e.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.118. Öffentlichkeit 17893	
„[…] Jetzt mal ehrlich, dass Projekt ist sowas von unnötig bei uns im Viertel! Es gibt mehr als genug Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe (2 REWE, Penny, Netto und bald einen dritten REWE am HBF) Kenne keinen aus der Nachbarschaft der sich über das Bauprojekt freut! Zu Stoßzeiten sind jetzt schon die Straße am Ring überlastet. Bitte nicht noch mehr damit anlocken.“	s. Kap. II c.1, e.1
3.119. Öffentlichkeit 17894	
„[…] Meine Sorgen, und die vieler Anwohner, sind eine deutlich eingeschränkte Lebensqualität bezüglich des Vorhabens „Hafenmarkt“. Insbesondere befürchte ich persönlich: *- die erhöhte Verkehrsbelastung am und um das Gelände herum* *- die erhöhte Lärmbelastung* *- dass die Diversität der Läden und Gastronomie im Hansaviertel leiden wird.* *Die (noch) freie Fläche am Hansaring ist eine einmalige Chance durch Bürgerbeteiligung unser Hansaviertel noch lebendiger zu machen. Im Anbetracht des Klimawandels und der fortschreitenden Versiegelung der Stadtflächen wünsche ich mir, dass die brachliegende Fläche zum Teil auch Grünfläche wird.“*	s. Kap. II a.8, b.2, b.4, b.7, c.3, d.1, d.2, e.1, g.1
3.120. Öffentlichkeit 17895	
„[…] hiermit spreche ich mich gegen den Bebauungsplan für den geplanten HafenMarkt aus. Unser Viertel ist bereits ausreichend mit Lebensmittelgeschäften versorgt. Ein zusätzlicher Einkaufsmarkt mit einem riesigen Edeka-Center wird nicht mehr gebraucht. Meiner Meinung nach würden dadurch die Lebens- und Wohnsituation in unserem Viertel verschlechtert. Sicher würde dieses zu einem deutlichen Zuwachs an PKW-Verkehr führen, was den ohnehin schon stark belasteten Hansaring, vermutlich extrem überlasten Und auch zu einem Anstieg der Lärm- und Schadstoffbelastung führen würde. Nutzen sie die Fläche für etwas, was wir im Viertel wirklich brauchen. Dies wären meiner Ansicht nach insbesondere bezahlbarer Wohnraum, sowie Grünflächen.“	s. Kap. II b.2, b.7, c.1, d.1, e.1, f.1, g.1, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.121. Öffentlichkeit 17896	
„[…] hiermit beziehe ich Stellung zu dem oben genannten Planvorhaben (B-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP). Meine Einwendungen gegen das von Ihnen vorgelegte Vorhaben möchte ich im Folgenden gerne ausführlich begründen. Hierbei möchte ich eingangs auf den Klimabeschluss des Stadtrats Bezug nehmen, auf dem meine Argumentationen gegen den besagten Bebauungsplan in erster Linie gründen. Im weiteren Verlauf meiner Stellungnahme werde ich die Themenkomplexe Ernährung, Wohnen, Grünflächen sowie Verkehr/Mobilität abhandeln und jeweils darstellen, weshalb ich mit dem Bebauungsplan nicht einverstanden bin. Konstruktive Vorschläge alternativer Nutzungsmöglichkeiten, die einen positiven städtebaulichen Beitrag zu einer nachhaltigen, sozial und ökologisch verträglichen Entwicklung im Hansaviertel leisten könnten, schließen die genannten Bereiche in kursiv ab. Ein Fazit fasst meine Einwände grob zusammen. Beim Stichwort ökologischer Nachhaltigkeit möchte zunächst jedoch daran erinnern, dass Münster den Klimanotstand ausgerufen hat. Der Stadtrat hat am 22.5.2019 beschlossen, „dass die bisherige erfolgreiche städtische Klimapolitik weiter entwickelt werden muss“ und somit anerkannt, „dass die Eindämmung des anthropogenen Klimawandels in der städtischen Politik eine hohe Priorität besitzt und bei allen Entscheidungen grundsätzlich zu beachten ist“ (Öffentliche Beschlussvorlage V/0482/2019, S. 1). Der Rat der Stadt hat beschlossen, dass Münster bis 2050, vorzugsweise bis 2030, klimaneutral werden muss und dafür den „Masterplan 100 % Klimaschutz“ (V/0689/2017, Anlage 1) erarbeitet, aus dem ich im weiteren Verlauf meiner Einwendung ebenfalls zitieren werde. Auch auf die „Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030“ (V/0669/2019/1) werde ich Bezug nehmen. Der Bauleitplanung kommt bei der Umsetzung eine gesonderte Verantwortung zu, weil sie die städtische Infrastruktur gestaltet und die zukünftige Entwicklung eines Viertels durch ihre Entscheidungen maßgeblich bestimmt. Möchte man den Weg ebnen für ein zukunftsfähiges Hansaviertel, so darf auf der hier letzten großen Freifläche der „HafenMarkt“ als solcher keinesfalls realisiert werden. Will man etwas gegen die Klimakrise unternehmen und die damit einhergehenden Gefahren eindämmen – wie es der Stadtrat zumindest auf dem Papier zu verfolgen scheint – , so muss auch die städtische Bauleitplanung die „Eindämmung des anthropogenen Klimawandels“ aktiv voranbringen statt diesen durch ihre Planung zu befeuern (Öffentliche Beschlussvorlage V/0482/2019, S. 1). Das Gebiet und die dort vorhanden Rohbauten müssten in diesem Sinne weiterentwickelt, d.h. die bisherige Planung grundlegend verändert werden. Eine dabei entstehende, verbesserte Infrastruktur könnte, wie nachfolgend beschrieben, zur Umsetzung des städtischen Beschlusses zum Klimanotstand beitragen.	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.5, a.7, b.1, b.2, b.3, b.4, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, c.3, c.5, c.8, d.1, d.4, d.6, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.7, e.8, e.9, e.10, e.11, f.1, f.2, g.1, h.1, h.2, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Ernährung *Dass das OVG NRW die Planung vor drei Jahren für unwirksam erklärte, basiert auf stichhaltigen Argumenten. Die namentliche Änderung des „Hafencenters“ in „HafenMarkt“ kann ebenso wenig wie der „Pocketpark“ oder das stets betonte „Markthallenkonzept“ über das im Grunde kaum veränderte Vorhaben hinwegtäuschen. Während 3.700 m² für Dienstleistungsnutzungen vorgesehen sind, handelt es sich mit 4.450 m² Gesamtverkaufsfläche – auch laut Begründungsentwurfs – immer noch um großflächigen Einzelhandel. 87 % Verkaufsfläche verbleiben als Verbrauchermarkt im EDEKA-Stil. Dabei befinden sich in zwei hinreichend dimensionierte Lebensmittelmärkte in unmittelbarer Nähe: Der Rewe-Markt ist etwa 150 Meter Luftlinie, der Penny-Markt keine 50 Meter vom geplanten „Hafen-Markt“ entfernt. Zusätzlich befindet sich ein weiterer Rewe-Markt an der Wolbecker Straße. Bei der „Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“, bei der ermittelt wurde, welche Punkte den Menschen im Viertel missfallen, wird der Aspekt „fehlende Einkaufsmöglichkeiten“ nicht genannt, stattdessen aber „zu viel Kommerz“ (Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). Das Thema „Bau des Hafencenters“ schafft es hingegen – wohlgemerkt bei offener Fragestellung – auf den zweiten Platz (ebd.). Abgesehen davon, dass ein weiterer Supermarkt im Hansaviertel – insb. angesichts der Wohnraumproblematik – alles andere als nötig ist, steht die Ansiedelung eines großflächigen Einzelhandelszentrums einerseits einer nachhaltigen Ernährungswende im Weg und gefährdet andererseits die umliegenden Geschäfte. Durch neue, wie auch im Konzept vorgesehene, Großmärkte geraten andere Supermärkte in der Umgebung, so etwa der bestehende Rewe oder Penny, in Notlage. Etwaige Schließungen führen zu Leerständen, die schwierig weiter zu nutzen sind. Sowohl ökologisch als auch stadtplanerisch stellt das Vorhaben daher einen Fehler dar. Anders als die Bezeichnung „Markthalle“ intendiert, sollen keine Standplätze frei vergeben werden und Anbieter*innen mit ähnlichen Sortimenten miteinander konkurrieren. Die L. Stroetmann Lebensmittel GmbH & Co. KG als Investor ist Partner der Edeka-Gruppe, des umsatzstärksten Lebensmittelhändlers in Deutschland. Bei einer bereits jetzt bestehenden übersättigten Versorgungssituation der Bürger*innen im Viertel, würde die Stadt Münster mit der Umsetzung der Investorenpläne den Weg für ein weiter wachsendes Lebensmittelüberangebot nach überkommenen, klimaschädlichen Produktions- und Konsummustern ebnen, obwohl sie in ihrer „Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030“ festhält: „Die Stadt Münster verfolgt das Ziel einer zukunftsorientierten Wirtschaftsentwicklung, in der ökonomische Wettbewerbsfähigkeit im Einklang steht mit der ökologischen Tragfähigkeit und sozialer Verantwortung“ und „ist Vorbild für zukünftige Pro-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*duktions- und Konsummuster (weniger, einfach, besser)“ (V/0669/2019/1, Anlage A, S. 1). Im Teilbereich B könnte eine echte Markthalle etabliert werden. Die allseits beliebten Wochenmärkte in Münster steigern nicht nur die Attraktivität des Ortes, sondern unterstützen ebenfalls lokale Betriebe. Auch im besagten Gebiet könnten Erzeuger*innen aus dem Umland regionale Lebensmittel vermarkten. Einerseits ginge eine solche Flächengestaltung mit der Reduktion von Transport- und Verarbeitungsaufwand einher, die angesichts der gegenwärtigen Klimakatastrophe und der zusammenhängenden Klimapolitik der Stadt nur konsequent wäre. Es lassen sich zahlreiche weitere Argumente gegen das Edeka-Center anführen. Um hier nur ein zweites zu nennen, steht ein solcher Supermarkt einer Förderung der Ernährungssouveränität durch lokale Strukturen entgegen. Dabei haben die zeitweise leeren Regale während der Corona-Pandemie die Fragilität der vorherrschenden zentralistischen Versorgungsstrukturen, mit ihren energieintensiven, komplexen und für Störungen anfälligen Lieferketten, bewiesen.* *Wohnen* *Es mangelt im Hansaviertel, wie eben dargestellt, nicht an einem XXL-Supermarkt eines Monopolisten, sondern an bezahlbarem Wohnraum. Weiterhin fehlen in der hochverdichteten Stadt Grünflächen und Spielplätze. V.a. im Hansaviertel existieren im Vergleich zur dortigen Einwohner*innenzahl zu wenige Spielplatzflächen. Auch, dass ein „vitales Stadtquartier“ (Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 106) durch einen riesigen Parkplatz entstehen kann, halte ich für unplausibel. Ein Vorhaben, das keine Wohnnutzung vorsieht, stößt bei mir nicht nur vor diesem Hintergrund auf Unverständnis: Während die Entgrünung von Innenhöfen und bauliche Nachverdichtung zwecks Schaffung dringend benötigter Wohnräume Realität ist, sollen laut Bebauungsplan auf insgesamt 22.000 m² Fläche lediglich 34 Wohnungen entstehen. Die Diskrepanz zwischen der für den Einzelhandel ausgewiesene und der für Wohnungen vorhergesehenen Fläche ist viel zu groß. Dabei ließe sich auf der Fläche des „HafenMarktes“ durch höhergeschossige Bebauung auf weniger versiegelter Grundfläche sowie einer Nutzung der geplanten Büro- und Gewerbeflächen als Wohnraum über 10.000 m² Wohnfläche realisieren. Auf diese Weise würde die bislang für Wohnnutzung im Plangebiet vorgesehene Fläche mehr als verdoppelt werden. In der derzeitig angespannten Wohnungssituation ist es außerdem wichtig und dringend einen angemessenen Anteil an gefördertem Wohnungsbau vorzusehen und im Bebauungsplan festzuschreiben. Weil Zementherstellung dem Klima nachhaltig schadet, sollten bereits errichtete Gebäudeteile als Ausgangspunkt für Wohnungen genutzt und nicht abgerissen oder zugeschüttet werden. Auch wenn das Gebiet keine ausgewiesene Grünschneise o.Ä. vorsieht, müsste deutlich mehr Begrünungsanteil*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
her. *Grünflächen* *Die Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen sehen sich ohnehin mit einem Mangel an Grünflächen konfrontiert. In Zukunft wird sich gar eine Reduktion der bestehenden Grünflächen, bspw. durch den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals, vollziehen. Der mittlerweile im Konzept enthaltene, lediglich aus einigen Bäumen bestehende „Pocketpark", kann ebenso wenig wie die großzügige Verwendung von Grün in den Renderings, über das Greenwashing des Vorhabens hinwegtäuschen. Den Bebauungsplan „HafenMarkt" betreffend, weist das Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit zunächst auf folgendes hin: „Die Festsetzung 1.5.1. sieht auch großkronige Bäume vor. Dies steht im Widerspruch zur Begründung und ist auch fachlich nicht umsetzbar. Es können auf der Tiefgarage maximal klein-mittelkronige Bäume verwendet werden. Für alle Baumpflanzungen ist eine Substrathöhe von mindestens 1,0 m vorgeschrieben. Pro Baum sollte auch ein erforderliches Substratvolumen von mindestens 7,5 m³ festgesetzt werden" (Stellungnahme des Amtes für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 07.04.2020, S. 2). Dieser Aufforderung sollte Folge geleistet werden. Auch den weiteren Anmerkungen des Amts für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit muss Beachtung geschenkt werden. So wäre zu prüfen, ob die für die Dachbegrünung festgesetzte Fläche von 6.000 m² im Sinne des Klimaschutzes mit Photovoltaikanlagen gepaart werden kann oder zumindest „zu klären, […] warum diese Möglichkeit nicht in Betracht gezogen werden soll" (ebd., S. 2- 3). Weiterhin müsste die in Anlageblatt 2 angedeutete begrünte Wand zwischen Stellplätzen und Zufahrt „in den textlichen Festsetzungen konkretisiert werden […] oder […] aus der Animation entfernt werden, wenn die Umsetzung nicht gesichert ist" (ebd., S. 2). Anstelle einer weiteren Versiegelung der Fläche oder deren Aufrechterhaltung sollten im Gebiet dringend erforderte Grünflächen als Aufenthalts-, Freizeit- und Erholungsort für die Bürger*innen der Stadt entstehen.* *Verkehr und Mobilität* *Die vorgelegte Planung widerspricht dem oben zitierten Beschluss insofern, als dass der geplante großflächige Supermarkt mit hohem Transportaufwand beliefert werden muss und viele zusätzliche Pkw-Bewegungen, Lärm- und Schadstoffe verursachen würde. Dass Wohnnutzung weniger Autoverkehr hervorbringt als ein Einkaufszentrum in der geplanten Größenklasse, ist offensichtlich. Anstatt die „auf dem Hansaring bereits heute […] hohe Verkehrsbelastung" (Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 38) zu entschärfen, stellt die Planung mit knapp 4.500 m² Ein-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*zelhandel und zusätzlich 3.700 m² Büronutzung diesbezüglich einen Rückschritt dar. Dies wird im Begründungsentwurf selbst offenbart: „Rechnerisch werden mit den Nutzungen im HafenMarkt insgesamt 4.400 Kfz-Fahrten/24 h erzeugt“ (Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 37). Weiter steht dort geschrieben: „Im Hinblick auf die integrierte zentrale Lage des Planstandortes im Umfeld dichter Wohnbebauungen sind wesentliche Verbund- und Mitnahmeeffekte bei der Berechnung und Beurteilung der Verkehrsstärken zu betrachten. Demnach bilden von den 4.400 Kfz-Fahrten/24 h nur rund die Hälfte der Fahrten (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) tatsächliche Neuverkehre“ (ebd.). Abgesehen davon, dass die Aussage den erwartenden zusätzlichen Fahrten nicht gerecht wird, ist insb. letztere Behauptung, die ebenfalls in der nts-Verkehrsuntersuchung vom 16.9.2020 aufgestellt wird, nicht nachvollziehbar. Weshalb die Zahl der prognostizierten Verkehrsströme von 4.400 Fahrten/24h auf 2.200 Fahrten/24h minimiert wird, erschließt sich mir nicht. Die in den später erdachten Szenarien genannten mutmaßlichen „Entlastungseffekte“ besitzen ebenso wenig Plausibilität. Es ist bspw. zweifelhaft, ob – wie etwa in „Prognose 2035“ angegeben – eine neue Bahnunterführung in der Hafenstraße, von der weder klar ist ob noch wann sie gebaut werden soll (vgl. ebd.), eine Minderung der Verkehrsbelastung bewirken würde. Und selbst wenn dem so wäre, halte ich die Reduktion der Kfz-Bewegungen innerhalber einer Zeitspanne von 14 Jahren für alles andere tragbar. Auch die Annahme, dass „sich mit Realisierung der Vorhabennutzung Verdrängungseffekte einstellen“ würden und „die prognostizierten Neuverkehre (rund 2.200 Kfz-Fahrten/24 h) somit nicht als Zusatzbelastung auf dem Hansaring direkt wiederzufinden“ seien (ebd., S. 38), leuchtet mir nicht ein. Falls die Stadt der These der „Verkehrsverdrängung“ Glauben schenkt, sollte sie beginnen an überlasteten Straßenabschnitten verkehrserzeugende Vorhaben durchzuführen. Ein Ausweichen auf andere Routen in der Scheitelkurve des Hansarings, wo der „HafenMarkt“ entstehen soll, ist jedoch einerseits nicht realisierbar. Andererseits wird sich die „Zusatzbelastung“ – selbst wenn Autofahrer*innen, entgegen allgemeiner Erwartungen, von den ihnen bekannten oder von Navigationsgeräten vorgegebenen Strecken abweichen könnten – zwar nicht direkt „auf dem Hansaring“ wiederfinden, aber doch zumindest im Hafenviertel. Und dieser Stadtteil sieht sich ohnehin bereits mit verkehrsbedingten Kapazitätsproblemen konfrontiert. Diese Tatsache lässt sich dem Begründungsentwurf selbst entnehmen: Die Knotenpunkte rund um das Vorhaben liegen an den Belastungsgrenzen oder haben sie gar übertreten (vgl. ebd., S. 40). Nicht ohne Grund wurde die Route der Ringlinie vom Hansaring kürzlich auf die Wolbecker Straße verlegt. Der alltägliche Stau auf dem alten Verkehrsweg im Abschnitt des Hansarings führte nämlich bereits ohne zusätzliches Einkaufszentrum regelmäßige Verspätungen des Busses 33/34 herbei. Die bereits errichtete Tiefgarage hilft nach der bisherigen Planung keineswegs, den Verkehr im Viertel*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*zu reduzieren. Sowohl die geplante überdimensionierte Tiefgarage mit 350 Parkplätzen als auch die zusätzlichen 103 oberirdischen Stellplätze stellen ein neues Verkehrsziel. Das riesige Marktkonzept bildet dabei den zentralen Anreiz für Pendler*innen aus dem Umland, die für ihren Einkauf – ob an Wochenenden oder Werktagen – mit dem Auto in das Quartier fahren. Hier lässt sich erneut auf die „Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“ verweisen, nach der weitere Einkaufsmöglichkeiten im Viertel keineswegs benötigt werden (vgl. Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). Trotz städtischer Zuschüsse in Höhe von mehreren Millionen Euro, verbleiben alle 350 Stellplätze, außerdem selbst für Anwohner*innen, kostenpflichtig. Da kein Parkplatz-Kontingent für Anwohner*innen vorgesehen ist, wird sich weder eine Reduktion des jetzt schon bestehenden Parkdrucks noch der Parksuchverkehre – wie im Begründungsentwurf immer wieder betont (vgl. etwa Anlage 6 zur Vorlage Nr. V/1062/2020, S. 33) – nicht einstellen. Die Suche nach einem Parkplatz im Wohngebiet, wird solange die Tatsache besteht, dass Anwohner*innen möglichst nah an ihrer Wohnung parken möchten und im Wohngebiet (teils mit, teils ohne Bewohner*innen-Parkausweis) unverändert kostenlos Parkplätze zur Verfügung stehen, an erster Stelle erfolgen. Dass Angebot im Verkehrssektor Nachfrage schafft, gilt schon lange als Faktum. Weitere Stellplätze und der Ausbau von Straßenkapazitäten evozieren eine Steigerung der Verkehrsbewegungen im jeweiligen Gebiet, keine Reduktion. In jedem Fall wird das durch das Vorhaben generierte erhöhte Verkehrsaufkommen (vgl. ebd., S. 37) sowohl die Schadstoff- als auch die Lärmbelastung im Viertel nochmals erheblich steigern. Der schon jetzt zumutbare Verkehr am Hansaring würde weiter zunehmen. Trotz bagatellisierter Prognose der Verkehrsströme sagt die Lärmuntersuchung der Fa. Zech am Hansaring eine Lärmbelastung mit >70dB(A) tags und >60dB(A) nachts (vgl. ebd., S. 70) voraus. Die genannten Werten befinden sich nicht nur oberhalb der Lärmgrenzwerte, sondern auch eindeutig im gesundheitsgefährdenden Bereich. Da die die Daten für Verkehrslärm- und Schadstoffgutachten auf den mangelhaften Verkehrsuntersuchungen fußen, ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Belastungen bei der Realisierung des Vorhabens weitaus höher ausfallen werden. Doch bereits mit der dem Begründungsentwurf zu Grunde gelegten unzureichenden Analyse – „in der engeren Umgebung der neuen Ampel liegen die Verkehrslärmsteigerungen […] teilweise auch im Bereich oberhalb von 70/60 dB“ (ebd.) – ist der Aussage, die „Auswirkungen [seien] erheblich“, nur beizupflichten. Der darauffolgenden Behauptung, sie seien „aber unvermeidlich“ (ebd.) widerspreche ich jedoch vehement. Um die Verhärtung von Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffproblemen im besagten Stadtteil zu vermeiden oder gar eine Reduktion der Problematiken zu bewir-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*ken, statt diese zu zementieren, bedarf es lediglich einer alternativen Planung. Gerade bei einem derart großen, zentralen Plangebiet sollte eine effektive und größtmögliche Verbesserung verfolgt und die rechtswidrige Belastungssituation nicht weiter verschärft werden. Dass dies dem Wunsch der Anwohner*innen entspräche, zeigt sich erneut in den Ergebnissen der „Haushaltebefragung im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“: Die „Verkehrssituation“ nimmt – ohne Vorgabe an Antwortmöglichkeiten –, gefolgt vom „Bau des Hafencenters“, den ersten Platz in Bezug auf Punkten, die den Bürger*innen im Viertel nicht gefallen, ein (Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). An Ideen und Möglichkeiten, das Gelände zwischen Hansaring und Hafenweg in einer Weise zu nutzen, die die Verkehrssituation im Hansaviertel anhaltend entschärfen kann, mangelt es nicht. Bevor ich jedoch auf alternative Nutzungsmöglichkeiten zu sprechen komme, möchte ich zunächst noch die Verkehrssicherheit und Flächengerechtigkeit thematisieren. Die Realisierung des Vorhabens ist notwendigerweise mit Lieferverkehr verknüpft. Die Belieferung der Gebäudeteile A und B erfolgt über eine, hinter dem geplanten E-Center verlaufende, einspurige Fahrbahn. Diese kann nur in eine Richtung – vom Hafenweg zur Schillerstraße – befahren werden. Alle täglich eintreffenden 25 LKWs (vgl. nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020, S. 30), die übrigens ebenso zur Schadstoff- und Lärmbelastung im Viertel beitragen, fahren über den Hafenweg an das Gebiet heran. Dies resultiert in einer Überlastung des ohnehin besonders engen und regelmäßig zugeparkten Hafenwegs. Jeder einfahrende LKW kann anschließend lediglich über die Schillerstraße abfahren. Jene Straße ist jedoch dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten. Die mit dem Anlieferungskonzept des „HafenMarktes“ einhergehenden täglichen Schwertransport- Ströme verstoßen gegen den Widmungszweck der Schillerstraße als Fahrradstraße. Zwar ist kann ein Befahren der Straße von Kraftfahrzeugen genehmigt werden, die LKWs würden den Radverkehr als dominierende Verkehrsart aber verdrängen. Ferner gefährden die beschriebenen Verkehrsbewegungen insb. die Sicherheit von Verkehrsteilnehmenden, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, enorm. Jede Abfahrt der LKWs führt neben dem Wohnhaus in der Schillerstraße 106 vorbei; eine Überquerung des Gehwegs beim Einbiegen in die enge Straße ist unvermeidlich. Dabei befinden sich die Hansa-Kollegschule, ihr Schulhof und die zugehörigen Fahrradstellplätzen in unmittelbarer Nähe, keine 100 Meter entfernt. Die Planung zieht für die Schüler*innen und Lehrkräfte – neben der Lärmbelästigung während des Unterrichts – eine dauerhafte Gefährdung auf ihrem Schulweg nach sich. Die mit den Verkehrsströmen einhergehenden Einbußen an Verkehrssicherheit betreffen primär auch Spaziergänger*innen und Radfahrer*innen, etwa auf ihrem Weg zum naheliegenden Kanal, zur Kleingärtenanlage oder zum*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Sportverein TuS Saxonia. Lärm- sowie Schadstoffbelastungen, die mit den Verkehrsbewegungen des geplanten „HafenMarktes“ verbundenen sind, schränken die Freizeit- und Erholungsfunktion der genannten Gebiete in ihrer Qualität zusätzlichen enorm ein. An dieser Stelle lässt sich festhalten, dass das mit dem „HafenMarkt“ verbundene Verkehrsaufkommen weder einen ernstzunehmenden Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität noch zur Flächengerechtigkeit oder Verkehrssicherheit im Viertel darstellt. Der Verkehrssektor, darunter der Autoverkehr und die LKW-Logistik, ist mit einem Anteil von knapp 20 % an den CO2-Emissionen in Deutschland erheblich mitverantwortlich für die Klimakatastrophe. Mit 168 Millionen Tonnen jährlich (2018) übersteigt der genannte Bereich das jährliche CO2-Kontingent, welches der gesamten Bundesrepublik für Ernährung, Wärme, Strom und Mobilität in Anspruch nehmen darf. Die mit der Planung einhergehenden Schadstoffbelastungen stehen der längst überfälligen Klimawende und der lebenswichtigen Einhaltung der 1,5 °C-Marke aus dem Pariser Klimaabkommen entgegen. Anstelle der in den Gebäudeteilen A und C im Erdgeschoss geplanten vorgesehen Einzelhandelsnutzungen (textliche Festsetzungen 1.1.1 und 1.1.3) könnten soziale Einrichtungen, bspw. Stadtteilbüros, Beratungsstellen oder Kindertagesstätten vorgesehen werden, von denen die Bürger*innen profitieren würden. Eine solche Nutzung würden allenfalls einen geringen Pkw-Verkehr mit sich bringen. Die Fläche über der Tiefgarage, auf der zurzeit ein Parkplatz geplant ist, sollte einer gründlichen Prüfung unterzogen werden. Falls dort keine Begrünung möglich ist, dann womöglich die Errichtung nachhaltiger Wohnräume. Überdies sollte die schon vorhandene Tiefgarage als echte Quartiersgarage gestaltet und zwecks Beitrag zum städtischen „Masterplan 100 % Klimaschutz“ mit kommunalen Carsharing-Angeboten gepaart werden. Hier heißt es: „Fußgängern, dem Fahrrad, öffentlichen Verkehrsmitteln und alternativen klimaneutralen Sharing-Konzepten wird schrittweise mehr Fläche eingeräumt” (V/0689/2017, Anlage 1, S. 137). Die Stellplätze in der Tiefgarage sollten mit dem Bewohnerparkausweis (ohne Aufpreis) genutzt werden dürfen, sodass die Anzahl der teilweise über längere Zeiträume geparkten, aber insb. Gehwege blockierende Autos im Viertel entscheidend abnimmt. Die Gehwege im Hansaviertel sind ohnehin viel zu schmal, wie die „verkehrstechnische Untersuchung zum VBP Nummer 609 in Münster“ beweist (vgl. nts Ingenieurgesellschaft mbH, 16.09.2020, S. 10). Statt weiterhin eine mutlose Verkehrspolitik zu verfolgen, könnten Sie die Stellplätze am Hansaring oder zumindest in den Wohnstraßen bis zur Wolbecker Straße – mit Ausnahme von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung – umfunktionieren. Die Gehwege könnten ausgebaut werden und die Anwohner*innen hätten insgesamt mehr Platz vor ihren Häusern. Gegenwärtig existieren in der „Parkzone H“ zwischen Hansaring, Wolbecker Straße und Bremer Straße etwa 740 Parkplätze. Bei 12 m² pro Stellplatz blockieren parkende Autos somit 9.000 m² das*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Viertel. Die „hohe Flächeninanspruchnahme durch den MIV steht dem konsequenten Ausbau der Fahrradinfrastruktur und auch der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Weg“ (V/0689/2017, Anlage 1, S. 137). Der „Masterplan 100 % Klimaschutz“ sieht dabei auch „restriktive Maßnahmen“ wie die „Einschränkung der Parkmöglichkeiten des MIV“ vor (ebd.). Wie über 30 lokale Initiativen während vergangener „Park(ing) Days“ im Hansaviertel unter beachtlichen Zuspruch der Anwohner*innen forderten, sollte der von den Autos blockierte öffentliche Raum begrünt werden und als Aufenthaltsort dienen. Den Autofahrenden wäre die Nutzlosigkeit der Parkplatzsuche folglich bewusst, weshalb der Verkehr im Viertel nahezu zum Erliegen kommen würde. Ferner würde die Stadt Münster durch die genannten Maßnahmen ihren selbstgesteckten Klimazielen näherkommen. Laut „Masterplan 100 % Klimaschutz“ sollen „insbesondere im Innenstadtring“ schrittweise autofreie Wohnquartiere etabliert werden (ebd.). „Die positiven Erfahrungen der Stadt Münster mit der autofreien Siedlung Weißenburg sollten dabei in die zukünftigen Planungen einfließen“ (ebd.).* *Fazit* *Gemäß der momentanen Planung habe ich persönlich, wie alle um das geplante Wohngebiet anliegenden privaten Anwohner*innen, massive Einbußen hinsichtlich der Wohnqualität Erholungs- und Wohnqualität gegenüber der bisherigen Wohnsituation hinzunehmen. Lärmbelästigung, Unruhe und Luftverschmutzung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen stellen eine Gesundheitsgefährdung für Bewohner*innen dar und mindern im Allgemeinen die Lebensqualität im Viertel. Dass die Stadtpolitik wirtschaftliche Interessen von Investoren über das Wohlbefinden der Menschen im Quartier stellt und die Interessen sowie der Bestandsschutz der privaten und gewerblichen Anlieger*innen bei der Planung in keiner Weise berücksichtigt, stößt bei mir auf Unverständnis. Dabei war es Oberbürgermeister Markus Lewe selbst, der in Zusammenhang mit der Planung des Großstadtbahnhofs während der online-Diskussion für das Hansator betonte, die Menschen seien immer mit zu bedenken. Bereits vor sieben Jahren haben sich 4.500 Bürger*innen mit ihrer Unterschrift gegen das Bauvorhaben „ECenter“ ausgesprochen. Die große Mehrheit der Anwohner*innen hat auf zahlreichen Informationsveranstaltungen ihren Widerspruch gegen die Planung der Firma Stroetmann kundgegeben. Zudem musste die Stadtverwaltung 560 schriftliche Einwände gegen den Bebauungsplan bearbeiten. Die Gründe, weshalb das OVG Münster das Vorhaben nach einer Bewohner*innen-Klage 2018 für unwirksam erklärte, bleiben vornehmlich unverändert. Auch der neue Bebauungsplan stellt die Interessen der Menschen in den Stadtvierteln Herz-Jesu und Hansa-Hafen hinter jene des Vorhabenträgers oder ignoriert sie regel-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
recht (vgl. Umfragen der Stadt Münster; Veranstaltungsdokumentationen zur frühzeitigen Beteiligung vom 03.03.2020). Dies zeigen insb. die bereits erwähnten Umfrageergebnisse der „Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019“: An der „Verkehrssituation“, gefolgt vom „Bau des Hafencenters“, finden die Menschen im Quartier – ohne jegliche Vorgaben an Antwortmöglichkeiten – am wenigsten Gefallen (Stadtplanungsamt: Auswertung der Haushaltebefragung Wohnen und Leben im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel 2019 - Ergänzenden Materialien zur Vorlage V/0106/2020, S. 17-18). Fehlende Einkaufsmöglichkeiten werden in den TOP 30 nicht genannt (vgl. ebd.). Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das gesamte Bauvorhaben ein Zeichen gegen die Bestrebungen im Sinne einer sozio-ökologischen Wende und einer Transformation in Richtung Nachhaltigkeit setzen würde und somit der Klimapolitik der Stadt (vgl. Öffentliche Beschlussvorlage V/0482/2019; „Masterplan 100 % Klimaschutz“ V/0689/2017, Anlage 1; „Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030“ V/0669/2019/1) vehement widerspricht. In Zeiten, in denen wir uns von Klimakrise und Ressourcenübernutzung konfrontiert sind, verkörpert das Bauvorhaben, welches einer dringend erforderlichen Verkehrs-, Ernährungs- und Klimawende und den damit einhergehenden Bestrebungen der Stadt diametral entgegensteht, geradezu eine verfehlte Stadtplanung. Den vorhabenbezogenen Bebauungsplan lehne ich aus den in meiner Stellungnahme dargelegten Gründen mit Nachdruck ab. Ich fordere, dass die Stadt ihre eigens formulierten Klima-Ziele bezüglich Luftverschmutzung, Flächenversiegelung, Überhitzung der Stadt und Verkehr ernst nimmt und die Planung folgerichtig aufgibt. Das Viertel benötigt eine echte Quartiersanlage, bezahlbaren Wohnraum und eine Verbesserung der Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastung. Oben dargestellte alternativen Nutzungsmöglichkeiten könnten eine vitale Nutzung des großen, zentralen Geländes für die Allgemeinheit gewährleisten. Die mit meiner Stellungnahme mitgeteilten Aussagen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gelten für die 97. Änderung des Flächennutzungsplan gleichermaßen. Der Weitergabe meiner persönlichen Daten an Dritte (Gutachter, Investor, etc.) widerspreche ich hiermit nachdrücklich.“	
3.122. Öffentlichkeit 17897	
„[…] Als Mieterin einer Wohnung in der Papenburger Straße 2 bin ich persönlich durch die Planungen betroffen: Schon jetzt ist die Lärm- und Abgasbelastung durch die sich täglich stauenden Fahrzeuge hoch. Den Bau tatsächlich durchzuführen, würde diese körperliche und psychische Belastung noch erhöhen. Aus persönlicher Erfahrung kann ich zudem sagen, dass es genügend Einkaufsmöglichkeiten im näheren Umfeld gibt - selbst, wenn man zu	s. Kap. II c.1, c.4, e.1, e.3, f.1, g.1, h.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Fuß unterwegs ist.“	
3.123. Öffentlichkeit 17898	
„[…] Die Stadt hätte jetzt und hier (Zeitfenster!) die auch städtebaulich zukunftsweisende Gelegenheit, auf kommerzielle Überangebote und Verkehrsüberbelastung zu verzichten. Stattdessen ist eine urban-kulturelle, Hafen und Wohnviertel nicht noch weiter trennende sondern durch Grünflächen verbindende Gestaltung möglich. Die jetzigen Pläne ,,zementieren,, eine phantasielose, rückwärtsgewandte (Beispiel: Freifläche nochmals als PKW-Parkplatz vergeudend), die Attraktivitätszunahme dieser Stadt verhindernde und von den Bürgern von Herz und verstand nicht gewollte Version der Gestaltung.“	s. Kap. II a.3, a.6, a.7, b.2, b.7, c.1, e.1
3.124. Öffentlichkeit 17899	
„[…] Kann ein weiterer Konsumtempel, dadurch noch mehr Autoverkehr und Mehrbedarf an sich in immer heißer werdenden Sommern sich erhitzenden asphaltierten Parkplatzflächen zum Klimaschutz beitragen? Oder zu einem verbindenden, kulturellen wertvollen Miteinander führen? Wohl eher nicht. Was fehlt ist Raum und Baum, das sollte eigentlich heute jedem klar sein.“	s. Kap. II a.3, b.7, c.1, d.1, e.1
3.125. Öffentlichkeit 17900	
„[…] als direkte Anwohner des geplanten Hafenmarktes haben wir einen Blick auf den neuen Bebauungsplan geworfen. Dabei fragen wir uns, was das Bauvorhaben mit einem Markt zu tun haben soll. Unter einem Markt / einer Markthalle stellen wir uns viele kleine Verkaufsstände vor, welche unterschiedliche Waren anbieten. Beispielsweise wie in anderen Städten wie, Freiburg: http://www.markthalle-freiburg.de/ Frankfurt: https://kleinmarkthalle.de/ All dieses können wir in dem Bebauungsplan nicht erkennen. Statt eines Marktes, wie es der neue Name Hafenmarkt des Projektes suggeriert, soll ein großer Verbrauchermarkt entstehen und dazu ein paar Verkaufsstände. Neben den ca. 3000qm Verbrauchermarkt, kommen noch ein Discounter mit 900qm sowie ein Drogeriemarkt mit 550qm Verkaufsfläche hinzu. Zusammen sind dies ca. 4500qm Verkaufsfläche. Mit einem Hafenmarkt hat dies aus unserer Sicht nichts zu tun. Ganz klar steht hier der klassische Verbrauchermarkt mit langen Regalreihen im Vordergrund. Die nächste Frage die sich uns stellt ist, wozu diese riesige Verkaufsfläche an diesem Standort benötigt wird. In	s. Kap. II a.1, a.2, a.6, a.7, b.2, b.5, c.1, c.3, c.4, c.5, d.1, e.1, e.2, e.3, e.11, f.1, g.1, g.3, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*unmittelbarer Nähe befindet sich bereits ein REWE sowie ein Penny Markt. Der Drogeriemarkt an der Wolbecker Straße ist zudem auch nicht weit entfernt. Durch die Größe des gesamten Hafenmarktes sollen nicht nur Kunden aus der direkten Umgebung, sondern auch aus angrenzenden Gebieten angesprochen werden. Diese Kunden müssen jedoch irgendwie zum neuen Hafenmarkt kommen, was i.d.R. wohl mit dem Auto erfolgen wird. Dies führt unweigerlich zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dem eh schon stark befahrenen Hansaring. Wie soll dieser, insbesondere zu Stoßzeiten, die erhöhte Verkehrsbelastung aufnehmen? Im Schalltechnischen Bericht steht dazu auch: „Die vorliegende schalltechnische Untersuchung hat - bei Prognoseberechnung mit maximalem Verkehrsaufkommen - ergeben, dass innerhalb des Bebauungsplangebietes Nr. 609 der Stadt Münster durch die vom Straßenverkehr hervorgerufenen Verkehrslärmeinwirkungen zum Teil Überschreitungen der für Mischgebiete (MI) gültigen schalltechnischen Orientierungswerte während der Tages- und Nachtzeit zu erwarten sind. Betroffen hiervon sind die straßenzugewandten Fassaden der Bebauung am Hansaring und am Hafenweg sowie zum Teil auch die seitlich abknickenden Fassaden am Hansaring sowie Fassaden mit Ausrichtung zur geplanten Erschließungsstraße.“ Für den Neubau sind dazu Schallschutzmaßen vorgeschrieben. Vergessen werden jedoch die unmittelbaren Anwohner. Wie sollen Anwohner vor diesen neuen erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung geschützt werden? Der einzige Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm kann nur weniger Verkehr sein. Etwaige Schallschutzmaßnahmen, wie schalldämmende Fenster, können kein wirklicher Schutz sein. Zum Lüften, insbesondere an wärmeren Tagen, ist es notwendig auch das Fenster zu öffnen. Dies würde durch mehr Verkehr aber immer weiter unmöglich und die Wohnqualität würde damit extrem abnehmen. Insgesamt stellt sich uns auch die Frage, was sich nach dem Gerichtsurteil und dem vorherigen Bebauungsplan / der vorherigen Baugenehmigung an der Verkehrssituation geändert hat. Die Theodor- Scheiwe-Straße ist weiterhin für den Durchgangsverkehr gesperrt. Rein subjektiv als direkte Anwohner des Hansarings hat der Verkehr über die letzten Jahre eher zugenommen. Insbesondere in Stoßzeiten, aber auch wenn die Autofahrer aufgrund von Sperrungen anderer Straßen den Hansaring vermehrt nutzen, kommt es regelmäßig zu einem Verkehrskollaps und lagen Staus. Somit hat der Hansaring eh schon wenig Puffer, um mehr Verkehr aufzunehmen. Diese Situation würde durch weiteren Verkehr zum Hafenmarkt nur noch verschärft. Dieser neue große Verbrauchermarkt kann zu einer Verdrängung von bestehenden Angeboten führen. Auch, wenn die Nahversorgung auch dann theoretisch noch sichergestellt ist, würde diese sich mehr auf einen zentralen Ort fokussieren. Bei vielen verteilten Märkten verteilen sich auch die Kunden und somit der daraus resultierende Verkehr. Durch eine Zentralisierung würde auch der Verkehr auf einen Ort gelenkt und die Belastung an die-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
sem so noch größer werden. Für eine nachhaltige Stadtentwicklung kann es unserer Meinung nach nur viele verteilte Verbrauchermärkte und Einkaufsmöglichkeiten geben. So können Kunden über kurze Wege, häufig auch fußläufig, ihre Erledigungen für den täglichen Bedarf durchführen. So wird die Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung reduziert. Große Center gehören eher außerhalb und an Randlagen der Stadt angesiedelt, wo die Infrastruktur diese erhöhten Belastungen auch ausschalten kann. Als Fazit können wir die Notwendigkeit, insbesondere in der Größe, des Hafenmarktes nicht nachvollziehen. Für die Anwohner wird eine Mehrbelastung, insbesondere an Verkehrslärm, erzeugt, welche in keinem Verhältnis zu etwaigen Vorteilen des Hafenmarktes steht. Es stehen rein die Interessen des Investors im Vordergrund und nicht die der Bewohner vor Ort. Diese müssen aber täglich mit den zusätzlichen Belastungen leben, ohne aber auch von Vorteilen profitieren zu können."	
3.126. Öffentlichkeit 17901	
„[…] hier meine Stellungnahme („Anregung") zum „Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 - Planungen für den neuen HafenMarkt". Ich lehne die Umsetzung dieses Bebauungsplanes entschieden ab. Dieser Plan ist konzeptionell, architektonisch, sowie unter städtebaulichen Aspekten völlig aus der Zeit gefallen. Er repräsentiert in keinster Weise die Wünsche, Bedürfnisse der vor Ort lebenden Menschen und konterkariert die klimapolitischen Ansprüche, Ziele und Notwendigkeiten der Stadt und der Bürgerschaft. Die massiven Verkehrsprobleme im Bereich Hansaring würden durch dieses Projekt wesentlich verschärft und es würde auf Jahre hinaus die Weiterentwicklung der gewachsenen sowie der neu zu schaffenden Wohnviertel hin zu einer lebendigen, modernen, klimaschonenden und diversen Stadtlandschaft massiv behindern. Benötigt wird in diesem Bereich vor allem bezahlbarer (!) Wohnraum, aber auch Entsiegelung, Grünflächen die ihren Namen verdienen sowie Freiräume mit echter Aufenthaltsqualität, echte Bürgerbeteiligung und auch echte Bürger- Verantwortung. Verkehrspolitisch sollte das Ziel eine klare Priorisierung des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV sein. All dem steht das Projekt „Hafenmarkt" mit seiner „Portalhaften" Ausrichtung auf den PKW, sowie der bereits gebauten Tiefgarage diametral entgegen. Die sporadischen „Korrekturen" an dem vorherigen Plan „HafenCenter" ändern daran nichts, sondern verdeutlichen lediglich die in Beton gegossene Hilflosigkeit der Verantwortlichen angesichts einer formidablen Fehlplanung. Just heute titelt der Presseservice der Stadt: „Frische Ideen für Innenstadt und Stadtquartiere gefragt - Fonds fördert Projekte, die Zentren abwechslungsreicher und einladender machen" und Bernadette Spinnen wird zitiert: „Gute Chancen hat, wer mit einem zukunftsweisenden Vorhaben hilft, Angebote im Quartier zu stärken, zu halten oder neu anzusie-	s. Kap. II a.1, a.3, a.7, b.1, b.2, b.7, d.1, e.1, e.7, e.9, e.10, e.14

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
deln". Der „HafenMarkt" der Brüder Stroetmann hätte keine Chancen!"	
3.127. Öffentlichkeit 17902 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Mieter von Wohnung in der Emdener Str. 30 in direkter Nähe (ca. 100 m) des gegenständlichen „Hafencenters" oder von Zufahrtsstraßen dorthin."	s. Kap. II i.1
3.128. Öffentlichkeit 17903	
„[…] Ich empfinde eine weitere Einkaufsmöglichkeit am Hansaring für unnötig. Es gibt bereits einen Rewe und einen Penny in direkter Nähe. Gleichzeitig wird am Bahnhof ein weiterer Rewe gebaut, welches den Bau neuer Supermärkte noch unsinniger macht. Was allerdings fehlt sind Grünanlagen und Parkplätze! Warum wird die Fläche nicht als Park und Parkplatz genutzt. Möglicherweise lässt sich dies mit einer Tiefgarage kombinieren. Ich würde mich freuen wenn sie meine Anregungen in Betracht ziehen."	s. Kap. II b.7, c.1
3.129. Öffentlichkeit 17904 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
*„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Als Anwohnerin der Wolbecker Str. 105 bin ich direkt von einer erhöhten Verkehrsbelastung des Hansarings und damit auch der Wolbecker Straße betroffen. Bereits jetzt ist die Lärmbelastung hier enorm hoch. Sie schränkt meine Lebensqualität erheblich ein. Auch die Verkehrssicherheit würde durch das Vorhaben drastisch reduziert, was mir als aktiver Fahrradfahrerin Sorgen bereitet. Etwaige Vorteile, die sich zur Rechtfertigung dieser Einschränkungen heranziehen ließen, sind für mich nicht ersichtlich. Insbesondere entstünde durch den sogenannten Hafenmarkt ein eher Überangebot, als dass eine bestehende Versorgungslücke gedeckt werden würde. Im Hafenviertel herrscht Mangel an Wohnraum und Erholungsbereichen, nicht an Supermärkten. Als Anwohnerin des Hafenviertels möchte ich ein Mitsprachrecht bei der Gestaltung meiner direkten Umgebung besitzen. Ich wünsche mir ein Viertel, in dem das Wohl der Anwohner*innen der Ausgangspunkt*	s. Kap. II a.3, a.7, a.8, b.2, b.7, c.1, d.1, e.1, e.2, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*jeder Veränderung ist. Die Berücksichtigung des ausgerufenen Klimanotstands ist mir ein weiteres wichtiges Anliegen. Es gibt viele Visionen, die den zur Verfügung stehenden Platz gemeinwohlorientiert und klimagerecht nutzen würden. Ich wünsche mir von der Stadtverwaltung, dass sie sich mit diesen intensiv auseinandersetzt und bei der Entscheidung die aktive und kreative Anwohner*innenschaft miteinbezieht."*	
3.130. Öffentlichkeit 17905	
„[…] ich wünsche mir für die Problematik des Hafenmarkts eine Lösung, die der Mehrheit der Anwohner zugute kommen würde. Ich sehe dies insbesondere durch eine Parkanlage mit inkludierter Tiefgarage. Der Park könnte so ein zentrales Naherholungsgebiet in einem lebhaften Viertel werden. Viele Anwohner sowie Touristen würden davon profitieren. Weiterhin würde ich mir ein kulturelles und gastronomisches Angebot wünschen. Ein Biergarten oder ähnliches wäre ein Beispiel. Weitere Einkaufsmöglichkeiten halte ich für überflüssig, da in unmittelbarer Nähe zwei Supermärkte sind. Demnach wäre ein kulturelles Angebot mit Erholungscharakter wünschenswert."	s. Kap. II b.7, c.1, e.1, e.8, e.9
3.131. Öffentlichkeit 17906	
„[…] Ich bin als Anwohnerin persönlich direkt von dem Projekt „Hafenmarkt" betroffen. Aus täglicher Erfahrung kann ich sagen, dass ein Einkaufszentrum (wie auch weitere Apotheken und hochpreisige Gastronomie) an dieser Stelle überflüssig ist. In unmittelbarer Nähe liegen bereits ein Discounter (Penny) und mit dem Rewe auf der anderen Straßenseite ist auch das Sortiment bedient, welches in ähnlicher Form in einem Edeka zu finden wäre. Weitere Einkaufsmöglichkeiten sind mit der Wolbecker Straße, dem Bahnhofsviertel, der Friedrich-Ebert-Straße und der Hammer Straße auch innerhalb weniger Fahrrad- oder Gehminuten zu erreichen. Hier ist der Bedarf also gut gedeckt. (Ganz im Gegensatz zum Beispiel zum Umfeld der Studierendenwohnanlagen am Horstmarer Landweg und Gemenweg. Selbst ein Freizeitpark oder Spaßbad mit einer großen Rutsche würde an der Stelle mehr Sinn ergeben als der „Hafenmarkt" – immerhin gibt es das nicht schon 50 Meter weiter, auch wenn natürlich andere Gründe dagegen sprechen.) Des weiteren ist der „Hafenmarkt" als ein sehr autofreundliches Projekt ausgelegt. Wer schon einmal am Spätnachmittag unter der Woche am Hansaring gewesen ist, weiß, dass hier jedoch kein Platz für noch mehr Verkehr ist. Im Gegenteil! Der Hansaring ist auch so schon stets stark befahren, es staut sich regelmäßig und der Versuch, die Straße zu überqueren gleicht einer Geduldsprobe. Der Hansaring ist bereits überlastet und der geplante „Hafenmarkt" wird den Autoverkehr nochmals steigern. Die Verkehrslärmbelastung ist am Hansaring	s. Kap. II a.3, a.7, a.8, b.7, b.8, b.10, c.1, d.1, e.1, e.2, e.3, e.8, e.9, e.11, f.1, g.1, i.5

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
schon jetzt sehr hoch und liegt mit Werten von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich. Dazu steht 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." Das sehe ich anders und finde diese Aussage nicht nur respektlos gegenüber den Anwohner:innen, sondern auch grob falsch. Das OVG Münster betonte im Februar 2018, dass „Verkehrslärm, der den Wert von 70 Dezibel tagsüber deutlich überschreitet, [...] grundsätzlich nicht mehr zuzumuten" sei. Demnach ist der Verkehr am Hansaring schnellstmöglich zu reduzieren und eine in Kauf genommene weitere Steigerung auch als Angriff auf die Gesundheit der Anwohner:innen zu sehen. Ein weiteres Thema der bestehenden Verkehrsproblematik ist der hohe Parkdruck im Viertel. Für Anwohner:innen gestaltet sich die Parkplatzsuche regelmäßig als langwierig bis unmöglich. Viele Touristen kommen bereits heute den Hafen mit ihrem Auto besuchen. Das wird mit der weiteren Entwicklung des Quartiers noch zunehmen. Als Resultat werden Rettungswege zugeparkt, Gehwege durch parkende Autos für Menschen mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen unpassierbar. Eine Quartiersparkgarage könnte hier Erleichterung, auch besonders für den nicht-motorisierten Verkehr, bringen. 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 in der Begründung immer wieder angepriesene Verringerung der Parksuchverkehre im übrigen Hansaviertel (vgl. z.B. Begründungsentwurf, S. 33), d.h. in den Wohnstraßen zwischen Wolbecker Straße und Hansaring, wird auf diese Weise absehbar nicht eintreten. Denn solange im Wohnviertel unverändert hunderte kostenlose Parkplätze verfügbar sind, wird es weiterhin immer jemanden geben, die oder der auf der Suche nach einem Parkplatz zunächst dort herumfährt. Auch unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes ist das Projekt nicht sinnvoll. Mit der Ausrufung des Klimanotstandes in Münster (beschlossen durch den Rat der Stadt am 22.5.2019 (V/0482/2019)) stellte der Rat 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 weiterentwickelt 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." Dies wiederspricht der Planung eines autogerechtes Einkaufszentrums in zentraler Lage fun-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
damental und die Stadt muss sich daran halten. In Konsequenz ist das Projekt „Hafenmarkt“ sofort abzubrechen und die Fläche neu zu beplanen. Die Entscheidung des Investors Stroetmann, auch ohne einen gültigen Bebauungsplan durch einen frühen Baubeginn Tatsachen zu schaffen zeugt zudem von einem sehr undemokratischen Verständnis von Stadtentwicklung. Das sollte nicht auf dem Rücken der Anwohner:innen auch noch belohnt werden. Auf der großen Fläche in bester Lage am Hansaring könnte vieles Entstehen: zum Beispiel dringend benötigter bezahlbarer Wohnraum und Grünflächen (richtig nutzbare mit Aufenthaltsqualität, kein sog. „Pocket-Park“). Ich bitte also inständig darum, die Einwände der Anwohner:innen ernst zu nehmen und die Chance zu ergreifen, auf einer der letzten großen Freiflächen unseres Viertels etwas Positives entstehen zu lassen – Münster würde langfristig davon profitieren.“	
3.132. Öffentlichkeit 17907	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o. g. 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 Vorhaben lässt den Verkehr am Hansaring, der bereits jetzt oberhalb der Überlastungsgrenze ist, noch weiter ansteigen. Die Lärmbelastung liegt mit >70dB(A) tags und >60dB(A) nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich. Das geplante E-Center kommt mit einer überdimensionierten Tiefgarage (350 Stellplätze) und zusätzlich einer oberirdischen Stellplatzanlage (weitere 103 Plätze) einher. Diese Nutzungen würden das massive Verkehrsproblem am Hansaring dauerhaft festschreiben. All dies geschieht ohne jede Notwendigkeit, denn in unmittelbarer Nähe zu dem von Ihnen geplanten Vorhaben gibt es in Sichtweite seit vielen Jahren bereits zwei ausreichend dimensionierte Lebensmittelmärkte, der Rewe-Markt ist etwa 150 Meter Luftlinie, der Penny-Markt keine 50 Meter	s. Kap. II a.1, a.2, b.7, b.8, b.10, c.1, c.3, c.4, c.5, d.6, e.1, e.3, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
entfernt. Ein weiterer Rewe-Markt ist an der Wolbecker Straße zu finden. Durch die Umsetzung der Planung ist zu befürchten, dass diese anderen Märkte, gerade an der Wolbecker Straße, in eine wirtschaftliche Schieflage kommen und darunter auch die anderen kleineren Geschäfte leiden werden. Ich befürchte, dass sich so die Versorgungsituation und Angebotsvielfalt im umliegenden Quartier mittelfristig eher verschlechtern und sich stattdessen alles auf den Hafenmarkt konzentrieren wird. 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 Hansaviertel, 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. 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.“	
3.133. Öffentlichkeit 17911	
„[…] Hiermit gebe ich eine Stellungnahme zu den o. g. 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, da sich gegenüber der Planung, die das OVG NRW im Jahr 2018 aus guten Gründen für unwirksam erklärt hat, sich nichts Wesentliches verändert hat. Es handelt sich mit insgesamt 4.450 qm Gesamtverkaufsfläche auch laut des Begründungsentwurfs weiterhin um großflächigen Einzelhandel (durch einen einzigen Anbieter: Edeka - und keine	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, b.7, b.8, c.1, c.5, d.1, d.6, e.1, e.11

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
große, offen nutzbare Markthalle), weitere 3.700 qm sind für Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Das Vorhaben lässt den Verkehr am Hansaring, der bereits jetzt oberhalb der Überlastungsgrenze ist, noch weiter ansteigen. Diese Nutzungen würden das massive Verkehrsproblem am Hansaring dauerhaft festschreiben. All dies geschieht ohne jede Notwendigkeit, denn in unmittelbarer Nähe zu dem von Ihnen geplanten Vorhaben gibt es in Sichtweite seit vielen Jahren bereits zwei ausreichend dimensionierte Lebensmittelmärkte. 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 Hansaviertel, 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. Der Hansaring ist bereits jetzt erheblich überlastet und der geplante Hafenmarkt wird den Autoverkehr nochmals steigern. 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. Zudem wurde von der Stadt Münster der Klimanotstand ausgerufen, der nach wie vor gilt und in allen städtischen Entscheidungen mit berücksichtigt werden muss. Das geplante Vorhaben strebt den Zielen und Notwendigkeiten des Klimanotstandes entgegen. 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.“	
3.134. Öffentlichkeit 17912	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o. g. Planvorhaben (B-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP) ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Das geplante große Einkaufszentrum lehne ich ab. Als Mieter im Haus Hansaring 53 gegenüber bin ich von dem EKZ direkt betroffen, vor allem auch wegen der neuen dort zu errichtenden – angeblich unvermeidlichen - leistungsfähigen Kreuzung. Seit meiner Einwendung gegen ihren inzwischen Bebauungsplan aus dem Jahre 2014 hat sich wenig an meinen Kritik-	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.7, b.7, b.8, c.1, e.1, e.3, e.5, e.6, e.9, e.11, f.1, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
punkten geändert. Das Vorhaben ist bis auf ein bisschen grüne Farbe in den Werbebroschüren noch dasselbe. Das einzige was sich geändert hat, sind die Rahmenbedingungen des Vorhabens. In den letzten sieben Jahren ist die Notwendigkeit von bezahlbarem innenstadtnahem Wohnen gestiegen. Außerdem ist die Dringlichkeit einer Verkehrswende in der Autostadt Münster deutlicher denn je. Hinzu kommt, dass der Rat Münster am 22.5.2019 den Klimanotstand ausgerufen hat, wonach bei allen Entscheidungen die Eindämmung des anthropogenen Klimawandels zu beachten ist. Ihr Bebauungsplan ist ein Entwurf aus dem vergangenen Jahrhundert. Der Hansaring hat seine Belastungsgrenze ohnehin schon erreicht, die Schillerstraße ist eine Fahrradstraße. Wie soll der Lieferverkehr zu dem EKZ abgewickelt werden? Das EKZ wendet sich durch seine schiere Größe an EinwohnerInnen anderer Viertel. Aufgrund der in der Planung enthaltenen großen Parkflächen, geht die Planung offenbar davon aus, dass die Kundinnen des EKZ mit einem Kraftfahrzeug kommen sollen. Wie sollen die Kfz dort hin gelangen, ohne den Verkehrslärm am Hansaring, der jetzt schon über den gesetzlich zulässigen Werten liegt, weiter zu erhöhen? Auf unklare zukünftige Planungen zu verweisen, halte ich für nicht seriös. Gleiches gilt für die leistungsfähige Ampelkreuzung direkt gegenüber meiner Wohnung. Auf sie könnte verzichtet werden, wenn statt des EKZ Wohnungen bzw. ein echter Markt ohne weitere Parkplätze entstünde. Ebenfalls aus dem 20. Jahrhundert stammt die Idee einer von ihnen in Millionenhöhe geförderten „Quartiersgarage“, die von der Firma Stroetmann frei bewirtschaftet werden darf. Sie wird lediglich zu einer noch höheren Belastung des Viertels durch Kfz führen. Leider finde ich in ihrem Bebauungsplan keine Ansätze dazu, eine nachhaltige Verkehrswende im Hansaviertel herbeizuführen oder die Wohnungsnot in Münster zu lindern. Die Erzeugung von mehr Verkehr durch ein zentrales EKZ steht zudem im Gegensatz zum Ziel der Stadt, den menschengemachten Klimawandel einzudämmen. Auch infrastrukturell ergibt ein völlig überdimensionierter weiterer Supermarkt für das Hansaviertel keinen Sinn. Derzeit kann ich - wie die meisten BewohnerInnen des Viertels die drei Supermärkten in weniger als zehn Minuten erreichen, mit dem im sogenannten „Hafentor“ hinterm Bahnhof geplanten Markt, werden es vier sein. Insofern besteht für das Gemeinwohl des Viertels keinerlei Interesse an einem EKZ am Hansaring. Hier geht es lediglich um (wirtschaftliche) Einzelinteressen eines Unternehmens. Aus den genannten Gründen erhebe ich Einspruch gegen den Bebauungsplan und fordere Verwaltung und Rat auf, einen zeitgemäßen, zukunftssicheren Bebauungsplan zu erstellen.“	
3.135. Öffentlichkeit 17913	
„[…] hiermit möchte ich folgende Einwendungen gegen das geplante Hafencenter (97. Änderung des Flächennut-	s. Kap. II a.3, a.7, b.8, c.1,

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*zungsplans, vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609) geltend machen: Die Verkehrssituation ist schon jetzt untragbar. Das Verkehrsgutachten, welches von einer gleichbleibenden Verkehrsbelastung auch nach Realisierung des Bauvorhabens ausgeht, ist offensichtlich fehlerhaft. Dies gilt insbesondere für die Argumentationen, dass auf dem Hansaring bereits derart viel Verkehr fließt, dass sich dieser nach Realisierung dieses Bauvorhabens teilweise dann andere Wege suchen wird und dass große Teile des heutigen Verkehrsaufkommens auch weiterhin am geplanten Hafencenter entlangfließen und die Autofahrer nur „bei Gelegenheit" noch eben am Hafencenter halten. Das Hafencenter schafft aber ein neues Anlaufziel und erzeugt außerdem auch Verkehr durch das dort angestellte Personal (allein der geplante ambulante Pflegedienst wird durch seine zahlreichen Fahrten für deutlich mehr Verkehr sorgen). Selbst wenn man dieser Argumentation folgt, dann entsteht aber mindestens in anderen Bereichen der Stadt Münster ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, mittelbar ausgelöst durch das Bauvorhaben. Das ist so nicht hinzunehmen. Dass bereits jetzt zu viel Verkehr und damit auch zu viel Lärm in dem Gebiet herrscht, zeigen die schalltechnischen Untersuchungen. Die Lärmbelastungen übersteigen bereits jetzt die von der EU festgesetzten Grenzwerte. Dies ist auch nicht ausnahmsweise zumutbar, sondern jetzt schon unzumutbar, wie der Protest der Anwohner*innen der vergangenen Jahre gezeigt hat. Die Anbringung passiven Schallschutzes ist zwar für die Innenräume von Wohnungen möglich, aber nicht für Balkone, Terrassen und Gärten, die Nutzbarkeit wird eingeschränkt bzw. unmöglich. Ferner kann es nicht sein, dass Anwohner*innen keine Fenster mehr öffnen können. Es ist auch davon auszugehen, dass die durch die Erhöhung des Verkehrs die Luftschadstoffgrenzwerte nicht eingehalten werden können. Ferner wird auch die Busanbindung des Bereichs am Hansaring unmöglich gemacht. Schon jetzt umfährt die Ringlinie den Bereich, da die eingetretenen Verspätungen durch den starken Stau nicht hinnehmbar waren und der Busfahrplan nicht eingehalten werden konnte. Auch ist ein weiterer Standort für Einzelhandel in der geplanten Größe weder notwendig (siehe Einzelhandelskonzept der Stadt Münster aus 2018) noch von den Bewohner*innen des Viertels gewünscht (siehe Befragung der Stadt Münster aus dem Jahr 2019). Die dort ansässigen Einzelhändler werden durch die weitere Ansiedlung unnötigen Einzelhandels erheblich in ihrer Existenz gefährdet. Des Weiteren wird die weitere Bebauung und Versiegelung von Flächen im innerstädtischen Bereich von Münster zum weiteren Aufheizen der Stadt führen. Stattdessen sollten Flächen entsiegelt und begrünt werden. Dies gilt vor allem auch deshalb, weil mit der Kanalerweiterung wichtige Grünflächen verschwunden sind und noch verschwinden werden, die in großem Ausmaß als Naherholungsgebiet für viele Münsteraner*innen dienten"*	c.2, c.3, d.1, d.2, e.1, e.7, e.11, f.1, g.1, g.3, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.136. Öffentlichkeit 17915 Die Stellungnahme wird aus der Perspektive des fiktiven „Hasen Hansatel“ vorgetragen. Der Einwender fügte die Stellungnahme, die bereits zur frühzeitigen Beteiligung eingereicht wurde, dieser Stellungnahme nochmals bei (siehe dazu Kapitel III Punkt 1.3.)	
„[…] Ich muss Stellung nehmen, ich Habe Einwände… Es ist ein großer Murks, ein Affront, Etikettenschwindel, eine Farce, ein Trauerspiel, ich… Kübelbäume sind öde Habe so große Ohren, Verkehr ist viel zu laut. 100% vom Areal sind zugebaut. So, Kind. Wir sind da. Das hier ist der Pocketpark. Lass uns die Aufenthaltsqualität dieser teils gastronomisch genutzten Mineralfläche genießen, denn es ist „hochwertig gestalteter grüner Stadtplatz"(vgl.. 6.2.7.). Aber Papa, ich will IN einen Park, hier sehe ich nur diesen mickrigen Pupsbaum VON UNTEN. PAPA! Das ist kein Platz! PAPA! Hier ist es so heiß, ich will weg hier. PAPA, ALLES IST SO GRAU! Schick dich nicht so an. Hier ist nun mal 100% der Fläche versiegelt, weil der Marrrrkt auf dem Schwarzbau des Hafencenters steht. Deal with it. Spiel mit der Wand oder geh shoppen. Papa, wir müssen alle sterben, PAPA!!!! *Die Pflanztröge haben mindestens 1m Substrat sagt das Grünflächenamt, da komme ich nie im Leben hoch. Auf den Bildern sehen die Kübel sogar noch höher aus. Die Bäume sind klein- bis mittelkronig-mickrig. Das kaschiert die Asphaltwüste nicht, das brutzelt im Klimawandelsommer doch alles meine Pfötchen knusprig... Laut 1.5.5. sollen mindestens 15% der Grundstücksfläche in diesem Mischgebiet ebenerdig begrünt sein, aber wo soll das denn sein, wo?!??!!1! ...Ohjeh, das Kind sieht schon ganz deprimiert aus. Angeblich ist sein Spielplatz aus dem vorherigen B-Plan jetzt abgelöst. (Vgl. 8.4.1.: „Ein Ersatz der Spielplatzflächen wird in Abstimmung mit den Fachbehörden der Stadt Münster über einen finanziellen Ausgleich zum Umbau bzw. zur Aufwertung von naheliegenden Spielflächen beigebracht (vgl. Kapitel 6.2.7.)') Dabei regelt §26 des Durchführungsvertrags doch lediglich die 191 m² für die Hafenmarkt-Wohnungen. Etikettenschwindel. Und das fast 20% billiger als der aktuelle Standardpreis. Grässlich.* *Einwand zu §6 Markthallenkonzept* *Die 380 m² sind auch der Eingangsbereich des Verbrauchermarktes, die Zahl ist also Schwindel. Der größte Anbieter der Markthalle ist eine Bäckerei, wie in jedem Supermarkt. Das ist allen irreführend. Ein großflächiger Verbrauchermarkt ist keine Markthalle, sonst wäre eine Umkleide auch ein Schwimmbad, ein Stadthaus ein Freudenhaus, ein Handy eine Rakete und jeder Mittwoch ein Donnerstag. Und dann noch der Lärm, Hase, der Lärm! Wie laut ist denn, dieser Hafenmarkt? Nun, sie sagen, dass es jetzt schon so laut ist und voller Autos sei, und irgendwann käme*	s. Kap. II a.1, b.7, b.10, c.5, d.4, e.1, e.11, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
ein Tunnel, und … Und sie GRZ ist 1,0, Hase… EINS KOMMA NULL! Wie beim Lärm ist die Begründung auch hier, dass der Status Quo ja ohnehin schlimm sei, also ist es so ja auch nicht beschissener. Das tut weh Oh Hase, ich kann nicht mehr. Dieses Grundstück, es hätte so viel mehr sein können. Für Mensch, Umwelt und uns Hasen!“	
3.137. Öffentlichkeit 17949 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen, da ich im Hansaviertel lebe. Bevor ich in die Schillerstraße zog lebte ich einige Jahre am Hansaring. Schon damals war es nicht möglich, zu den Stoßzeiten Fenster zu lüften, da die Lärmbelastung enorm und die Luft nicht erträglich war. Inzwischen lebe ich in der Schillerstraße, mein Arbeitsweg führt mit dem Rad über die Schillerstraße und den Hansaring. Somit bin ich tagtäglich von der zu erwartenden Überlastung des Hansarings betroffen. Schon jetzt staut sich der Verkehr zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Wolbecker Straße und Albersloher Weg auf dem Hansaring so sehr, dass Rettungs- und andere Einsatzfahrzeuge hier häufig nur mit deutlichen Verzögerungen durchkommen. Der ausweichende Verkehr hat schlicht keinen Raum zum ausweichen. Wie stellen Sie sich vor, soll das mit dem zu erwartenden Mehr an Verkehr funktionieren? Schon jetzt wird jede kleinste Freifläche als Parkplatz genutzt und der knappe Raum für Radfahrende und Fußgänger:innen wird immer geringer. Zudem passiere ich mehrere Male täglich die Stelle an der geplanten Ausfahrt des Zulieferverkehrs auf die Schillerstraße, welche eine Fahrradstraße ist. Hier fahren viele Familien mit dem Rad zum Kanal oder dem dort neu angelegten Spielplatz, auch aus anderen Vierteln. Es ist unverantwortlich, täglich 25 mal zu riskieren, dass einer der Zuliefer- LKW eine:n Fußgänger:in oder Radfahrer:in überfährt – insbesondere die rechtmäßig auf dem Gehweg fahrenden Kinder werden für die LKW-Fahrenden nicht zu sehen sein. Das Ziel, Raum im Straßenverkehr zu schaffen, in dem sich Radfahrende sicher fühlen, wäre hier mehr als verfehlt. Wie kann dies ernsthaft in einem Verkehrskonzept vorgesehen und gestattet werden? Das Hansaviertel und auch umliegende Viertel sind supermarkttechnisch perfekt ausgestattet, es gibt schlicht keinen Mehrbedarf an Verkaufsfläche dieser Art. Dem gegenüber steht ein riesiger Bedarf an Freiflächen, an Bewegungsflächen für Kinder und auch Jugendliche. Es muss Eltern möglich sein, innerhalb weniger Minuten mit (nicht „verkehrssicheren“) Kindern Flächen zu erreichen, wo sich bewegen können, auch mal rennen können, ohne direkt auf der Straße zu stehen oder direkt von	s. Kap. II b.7, b.8, c.1, d.6, e.1, e.2, e.3, e.5, e.10, e.11, f.1, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
einem Zaun gebremst zu werden. Für Teenager gibt es im Viertel meines Erachtens nach gar keine Orte, an denen sie sich aufhalten können ohne entweder von feiernden/trinkenden Älteren umgeben zu sein oder als störend empfunden zu werden (Spielplätz etc.). Im Rahmen des Hansaforums suchten wir in den Vergangenen Monaten nach kleinen Freiflächen, um Bürger:innenbeete anzulegen, also Mini-Hochbeetgärten. Dabei wurde deutlich: Es gibt diese Flächen nicht im Hansaviertel. Zwar haben viele Häuser durch die Blockbauweise viele Häuser einen Hinterhof(-Garten), jedoch haben viele Menschen keinen Zugang zu alltagsnahem Grün (erst am Kanal). Sowohl aus ökologischer als auch aus psychologischer Sicht ist es mehr als angezeigt, diese letzte vorhandene, nicht voll verbaute Fläche zu nutzen und jungen und älteren Viertelbewohnenden hier Grün- oder Beetflächen zu schaffen. Hier wäre eine riesige Fläche, auf der von städtischer Seite so viele Bedarfe der Bürger:innen gedeckt werden könnten, die die Lebensqualität immens steigern würde. Werden Sie bitte Ihrer Aufgabe gerecht!“	
3.138. Öffentlichkeit 17951	
„[…] Ich lehne das Planungsvorhaben ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Ich halte das Projekt „Hafenmarkt“ aus den folgenden Gründen für falsch, d.h. schädlich für das Viertel und die Stadt Münster an sich: Die Verkehrssituation auf dem Hansaring ist bereits belastet und das Einkaufszentrum trägt nicht zu einer Verbesserung der Verkehrssituation im Hansaviertel bei. Die bestehenden Einkaufsmöglichkeiten reichen aus um den örtlichen Bedarf zu decken. Es bedarf keines XXL-Supermarkt, der die Verkehrssituation noch verschärft. Die Bedarfsberechnungen gefährden die Existenz schon bestehender quartiersnaher Einkaufsmöglichkeiten. Die nahen Einkaufsmöglichkeiten sind aber zur Aufrechterhaltung um in allen Lebenssituationen, jung und alt, mit und ohne Auto etc. einkaufen sich versorgen zu können. Es gibt viele Möglichkeiten, das große Gelände zwischen Hansaring und Hafenweg in einer sozial und ökologisch verträglichen und sinnvolleren Form zu nutzen. Es sind auch bereits viele Vorschläge mit großem Innovationspotential gemacht worden, wie dort neue Wohnkonzepte und neue Formen der Mischung von Leben und Arbeiten umgesetzt werden können. Vielleicht auch ohne Auto. (siehe Weißenburg Siedlung) Alle Innovativen Lösungen würden dazu beitragen, die Verkehrsbelastung im Hansaviertel dauerhaft zu reduzieren und könnten einen positiven städtebaulichen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung in diesem Stadtteil sein. Deshalb wünsche ich mir und würde ich mich freuen, wenn Herr Stroetmann und die Stadt Münster in diesem Stadtteil und an dieser Stelle gemeinsam neue Wege gehen würden und später auf sich stolz sein könnten. Etwas für diese Zukunftsfähigkeit der Stadt getan zu haben. An jedem Platz und an jeder Stelle,	s. Kap. II a.8, b.2, b.3, b.5, b.7, b.8, c.1, c.3, e.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
etwas besser als gestern.“	
3.139. Öffentlichkeit 17952	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: *-Mangel an Grünflächen* *-HansaHafen ist jetzt schon das am dichtesten besiedelte Gebiet in Münster* *-Flächenentsiegelung wäre nötig* *-Die Verkehrssituation ist jetzt schon untragbar* *-eine Verbesserung der Verkehrssituation ist dringend nötig, das Bauvorhaben verstetigt aber die jetzige Situation bzw. verschlechtert sie sogar* *-die Ringlinie fährt schon jetzt nicht mehr über den Hansaring, weil es dort jetzt schon zu voll ist* *-die Verkehrssituation muss also auch jetzt schon verbessert werden und nicht noch mehr Verkehr durch ein Bauvorhaben erzeugt werden* *-der ÖPNV muss immer Vorrang vor den einzelnen Pkws haben, im geplanten Kreuzungsbereich vor dem Bauvorhaben ist aber keine Busspur vorgesehen* *-Lärmbelastung ist jetzt schon unzumutbar und so nicht tragbar, das Bauvorhaben wird den Lärm aber erhöhen* *-Lärm macht krank, die Stadt Münster muss ihre Bürger*Innen vor Lärm schützen, mehr Verkehr bedeutet auch mehr Luftschadstoffe* *-Das Einkaufszentrum widerspricht dem kürzlich ausgerufenen Klimanotstand* *-Flächen werden durch das Bauvorhaben in Anspruch genommen, die viel besser entsiegelt und begrünt werden könnten* *-die Stadt muss klimaresilient werden, eine weitere Erhöhung der Gebäudedichte ist im am dichtesten besiedelten*	s. Kap. II a.3, a.5, a.7, a.8, b.7, b.10, d.1, d.2, d.3, e.1, e.3, e.7, e.11, e.12, f.1, g.1, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Gebiet Münsters auch aus Klimaschutzgründen nicht hinnehmbar *-Es fand keine richtige Bürgerbeteiligung statt* *-Stadtteilentwicklung funktioniert nur im Dialog mit den Bürger*Innen* *-Das Viertel benötigt: Grünflächen, Aufenthaltsflächen, bezahlbaren Wohnraum* *-Neues ehrliches Verkehrsgutachten mit Vorschlägen zur verkehrstechnischen Entlastung“*	
3.140. Öffentlichkeit 17954	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Zuallererst möchte ich Sie daran erinnern, dass sich die Stadt Münster zum Ziel gesetzt hat bis zum Jahr 2030 klimaneutral zu werden. Dieses Ziel sehe ich im Bezug auf den geplanten Hafenmarkt in Gefahr. Denn mit Blick auf die offengelegten Pläne soll es etliche Parkmöglichkeiten für Autos geben. Dies steht meiner Meinung nach ganz klar im Kontrast zur dringend benötigten Verkehrswende weg vom Auto hin zu mehr Fahrrad und ÖPNV. Anstelle der Vielzahl an Parkplätzen könnte man Bäume pflanzen und Grünflächen anlegen, die auch für mich als direkten Anwohner (Emdenerstr. 30) eine wesentlich höhere Lebensqualität bewirken würden als weitere Parkplätze für PKW. Außerdem senken entsiegelte Flächen die Durchschnittstemperatur im Viertel und wir brauchen nicht noch mehr versiegelte Fläche in der Stadt. *Dadurch, dass ich unmittelbar am geplanten Hafenmarkt wohne, mache ich mir vor der erhöhten Lärmbelastung Sorgen, da zweifelsohne der Verkehr am Hansaring zunehmen wird. Lärm macht nachweislich krank, dies kann auf keinen Fall im Interesse der Stadt Münster sein.* *Damit endlich eine für alle Bewohner*innen zufriedenstellender Umgang mit der Fläche geschaffen werden kann, sollte eine endgültige Entscheidung durch einen Bürger*innenrat erfolgen. Die Stadt Münster sollte in Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer treten und Verhandlungen über einen Ankauf der Fläche führen, da nur auf diese Weise die Fläche im Sinne der Bewohner*innen und aller Münsteraner*innen sinnvoll nutzbar gemacht werden kann, sodass mehr Lebensqualität im Viertel geschaffen werden kann. Ich möchte mich zusammenfassend noch einmal nachdrücklich gegen den geplanten Bau des Hafenmarktes aussprechen, denn dieses Bauvorhaben ist längst nicht mehr zeitgemäß und wird von ganz vielen Menschen abgelehnt.“*	s. Kap. II a.3, a.7, a.8, b.7, b.10, d.1, d.2, e.1, e.10, f.1, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.141. Öffentlichkeit 17959	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o. g. Planvorhaben (B-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP) ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Zunächst einmal kann ich die Stadtplanerische Entwicklung im Hansaviertel, ein weiteres großes Einzelhandels-Angebot zu schaffen, nicht nachvollziehen. Ich wohne am Bremer Platz und kann fußläufig zwei Rewe (Hansaring, Wolbecker Str.), einen Netto (Wolbecker Str.), einen Penny (Hansaring), zwei dm Drogeriemärkte (Wolbecker Str., Bahnhof) sowie ab Ende des Jahres im neuen Hansator einen weiteren Rewe erreichen. Auch die angrenzenden Viertel haben eine ähnliche Versorgungslage. Als Bürgerin bekomme ich den Eindruck, dass hier nicht die Deckung der Grundversorgung für die stadtplanerischen Entscheidungen im Fokus steht, sondern ein Unternehmen, das sich noch am Markt in Münster stärker platzieren möchte. Eine Entscheidung zur gemeinwohlorientierten Entwicklung des Viertels ist dies nicht. Die Anpassungen hin zu einem Wochenmarktkonzept sind prinzipiell zu begrüßen, aber es scheint kein transparenter Zugang von regionalen Anbietern möglich. Hier wäre es schöner, wenn die Stadtplanung im Sinne der Quartiersentwicklung und Steigerung der Lebensqualität einen wirklichen (Feierabend)-Markt beispielsweise zur weiteren Aufwertung des Hansaplatzes oder des neugestalteten Bremer Platzes anstoßen könnte. Dieser würde auch die von Ihrem Amt geplanten Vorhaben der Grünflächenentwicklung stärken. Insbesondere im „Problembereich“ Bremer Platz, wo die Neugestaltung des Bremer Platzes ein gemeinsames Miteinander der SchülerInnen, „Szene“ und BürgerInnen anstrebt. Ich kann keine gutachterliche Einschätzung zu der verkehrlichen Situation am Hansaring abgeben, nur meine Eindrücke als Bürgerin erläutern. Die Verlegung der Ringlinie aufgrund von zuverlässiger Linienführung, die Staubildung zu Stoßzeiten sowohl auf dem Hansaring als auch auf der Wolbeckerstraße und der hohe Parkdruck und Parksuchverkehr, lassen mich nicht nachvollziehen, dass ein neues großes Einzelhandels-Angebot nicht zur weiteren Steigerung der Lärmbelästigung und des Verkehrsaufkommens führt. Auch befürchte ich ein weiteres Ausweichen des MIV auf die Fahrradstraße Schillerstraße. Die (gefühlte) Verkehrssicherheit insbesondere für zu Fußgehende ist sowohl am Hansaring als auch an der Wolbeckerstraße bereits jetzt nicht hoch, dort kommt es regelmäßig zu Konflikten mit dem Radverkehr und MIV. Hier sollte gegengesteuert und nicht weiterer Verkehr geschaffen werden. 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 es ist kein Kontingent für An-	s. Kap. II a.6, b.5, b.7, b.8, b.10, b.11, c.1, c.3, c.5, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.7, e.8, e.9, e.10, f.1, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
wohnerparken reserviert. Die in der Begründung immer wieder angepriesene Verringerung der Parksuchverkehre im übrigen Hansaviertel (vgl. z.B. Begründungsentwurf, S. 33), d.h. in den Wohnstraßen zwischen Wolbecker Straße und Hansaring, wird auf diese Weise absehbar nicht eintreten und eine Entlastung der Wohnviertel ist nicht ersichtlich. Die konsequente Entwicklung der Tiefgarage als Quartiersgarage würde sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Aufenthaltsqualität im Viertel stärken. Wenn die 350 Stellplätze für BewohnerInnen des Viertels zur Verfügung stünden, könnten in folgenden Bereichen öffentliche Stellplätze mehrheitlich wegfallen: – Fahrradstraße Schillerstraße: zwischen Bahnhof und Hansaring können die Stellplätze entfallen und die Fahrbahnbreite angepasst werden und der damit verbundene Standard für Fahrradstraßen der Stadt Münster wird umgesetzt – Hansaring: hier kann der gewonnene Raum den Gastronomen für Außengastronomie zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin können die Seitenbereiche neu strukturiert werden, sodass die Gehwege und Radwege nach RASt-Standart angelegt werden können – Wolbeckerstraße: durch den Wegfall aller Stellplätze Ecke Bremer Straße bis zum Ring kann eine konsequente und konfliktfreie Führung des Radverkehrs auf der Straße erfolgen, dies reduziert die Konfliktsituation deutlich und stärkt die Sicherheit der zu Fußgehenden im Seitenbereich, weiterhin kann auch hier die Außengastronomie ausgeweitet werden. In den anliegenden Wohnstraßen können Parkplätze klar baulich abmarkiert werden, sodass kein wildes Parken im Viertel möglich ist. Weiterhin können Radabstellanlagen geschaffen werden, um die Gehwege vom ruhenden Verkehr freizuhalten. Die Kompetenz zu der Festlegung der Gebühren für Anwohnerparken wird in diesem Jahr von der Landesregierung auf die NRW Kommunen übertragen, dies ermöglicht der Stadt Münster kostendeckende Gebühren für die Ausstellung von Anwohnerparkausweisen festzulegen und zu generieren. Eine Festlegung ermöglicht Einnahmen nach Marktpreisen, sodass Kosten für den Betrieb einer Quartiersgarage gedeckt werden könnten. Parallel dazu sollte der Bereich zwischen Hansaring und Wolbecker Straße und Hafenkai flächendeckend zu Bewohnerparkzonen ausgewiesen werden, sodass der Bereich klar gegliedert und nicht mehr fremdgenutzt wird von Besuchern der Hafengastronomie oder Arbeitnehmern. Diese haben ausreichend Parkmöglichkeiten im Bereich Kino und Stadtwerke. Ungelöst ist die Frage des Parkplatzbedarf für die SchülerInnen des Hansa-Berufs-Kolleg auch mit dem geplanten Bauvorhaben, hier sind deutlich zu wenig Stellplätze errichtet, während nebenan ca. 450 kostenpflichtige Stellplätze geschaffen werden und keine Synergien zu den Bedarfen des Hansa-Berufs-Kollegs entstehen. Die SchülerInnen parken stattdessen im Seitenraum der Schillerstraße (Fahrradstraße!) sowie im Quartier und erhöhen den Parksuchverkehr im Viertel insbesondere in den Morgenstunden. Dies führt zu gefährlichen Situationen auf der Fahrradstraße für Kinder auf dem Weg zur Schule – aus Gremmen-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*dorf sind morgens zwischen 7:15 und 8 Uhr sehr viele Kinder auf der Fahrradstraße Richtung Schulen in der Innenstadt unterwegs. Die Nutzung des Rohbaus der Tiefgarage als Quartiersgarage kann dazu ein Angebot von alternativen Mobilitätsformen bereitstellen, wie Car-Sharing, Lastenradverleih, Bike-Sharing etc. und den Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote fördern. Die weitere Stärkung des Umweltverbunds ist Ziel der Zukunftsstrategie der Stadt Münster und Kern des Masterplans Mobilität 2030+. Mit einer „Quartiersgarage Hansaviertel" könnte die Stadt ein Modellprojekt starten und nachhaltig die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Die weiteren oben skizzierten Maßnahmen würden zu einer echten verkehrlichen Verbesserung des Hansaviertels und zu einer konsequenten Stärkung der Nahmobilität beitragen und die Planungen der autoarmen Innenstadt auch in die Wohnquartiere weiterführen. Über die Genehmigung bzw. Planung der Anlieferung des Edeka-Marktes über die Schillerstraße mit täglich bis zu 25 LKWs kann ich mich nur wundern. Die Schillerstraße ist als Fahrradstraße ausgewiesen, dies bedeutet laut der StVO und den Qualitätskriterien der Stadt Münster für den Radverkehr gegenüber dem MIV bevorrechtigte Straßen – das Fahrrad ist das dominierende Verkehrsmittel. Weiterhin sind andere Verkehrsarten in Fahrradstraßen nur aufgrund von Zusatzzeichen erlaubt – dieses ist derzeit nicht für Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen ausgewiesen. Die Logistik eines Einzelhandels-Angebot mit LKWs über eine Fahrradstraße zu planen ist nicht im Sinne der StVO. 3,5-Tonner setzen auf die Schillerstraße an einer undurchsichtigen Stelle und müssen dann sowohl Fuß- aus auch Radverkehr kreuzen. Dies halte ich für eine große Gefahr für die Verkehrssicherheit in diesem Bereich. Weiterhin ist hier ein ausgewiesener Schulweg vom Hansa-Berufs-Kolleg sowie der Schulweg von Kindern aus Gremmendorf zu weiterführenden Schulen in der Innenstadt. Weiterhin soll die Anlieferung über den Hafenweg erfolgen, welcher als Verkehrsweg entwickelt werden soll. Auch hier zeigt sich derzeit ein deutlich anderer Nutzungsbedarf der Bevölkerung ab: Eine Flaniermeile zwischen Hafen und Kanalpromenade. Dieses hohe Fuß- und Radverkehrsaufkommen sollte in den Planungen gegenüber den singulären Interessen des MIV bzw. Anlieferverkehr berücksichtigt werden. Ein Auszug aus dem Beschluss zu den Qualitätskriterien von Fahrradstraßen der Stadt Münster besagt: „Durch die formulierten Qualitätsstandards erhalten die Münsteraner Fahrradstraßen einen spürbaren Gewinn an Sicherheit, Komfort, Reisezeit und Aufenthaltsqualität (verbesserte Straßenraum- und Stadtgestaltung)" Dies sollte auch für die Schillerstraße gelten und schließt somit eine Anlieferung von Waren über die Schillerstraße aus. Weiterhin steht in Qualitätsstandards der Stadt Münster für Fahrradstraßen „Gerade weil einige Fahrradstraßen vom Kfz-Verkehr als Schleichwege genutzt werden, ist zu prüfen, ob der Kfz-Verkehr eingeschränkt werden kann. So könnten die betreffenden Fahrradstraßen nur für den Anliegerverkehr freigegeben oder Sackgassen sowie Einbahnstraßenregelungen	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
eingeführt werden." Dieses ist im Rahmen der Entwicklung der Velo-Routen und des erhöhten Verkehrsaufkommens zwingend zu prüfen. Im Ersten Schritt wurde bereits ein Überholverbot auf der Schillerstraße im Bereich Hansaring bis nach der Schillerbrücke erlassen. Die Schillerstraße ist eine zentrale Radverkehrsverbindung aus dem Stadtteil Gremmendorf in Richtung Innenstadt bzw. für ArbeitnehmerInnen in den Gewerbegebieten Loddenheide/Höltkenweg, die aus der Kernstadt kommen. In den Planungen der Veloradrouten für Münster spielt die Verbindung eine große Bedeutung für Pendler aus Wolbeck und Everswinkel – Ziel ist die Pendler zum Umstieg vom Auto auf das Rad zu bewegen. Das heißt neben dem bisher bestehenden sehr starken Radverkehrsaufkommen ist eine Erhöhung des Radverkehrsaufkommens in den kommenden Jahren zu erwarten. Weiterhin wird auf den Fahrradstraßen und insbesondere in der Schillerstraße seit Anfang 2020 für die Reduzierung des Verkehrs geworben („Fahrradstraße - Autos zu Gast") sowie zur Einhaltung von Tempo 30 geworben und regelmäßig kontrolliert. Ein Edeka-Markt in direkter Nähe und mit Anbindung über diese Fahrradstraße und mit der Folge der Erhöhung des MIV-Aufkommens in diesem Bereich ist nicht nachvollziehbar und vereinbar mit den Planungen zum Radverkehr in der Stadt Münster. *Ich persönlich bin betroffen, da mein Vierteil mir am Herzen liegt, ich möchte eine Reduzierung des Verkehrs, eine Steigerung der Aufenthaltsqualität insbesondere durch Grünflächen. Ich habe keinen Balkon oder Gartennutzung zur Verfügung und wünsche mir daher mehr Möglichkeiten zum Verweilen – ohne Konsumzwang. Dieses wird nicht befriedigt durch die Planung eines kleinen Grünstücks, welches Städtebaulich sehr zweifelhaft platziert ist. Ich möchte ungern zwischen Parkplatz und Durchgangsstraße verweilen. Ein echtes Grünflächenangebot im Kern eines – statt einer gewerblichen Entwicklung – reinem Wohnbereichs wäre eine Aufwertung für das Viertel. Gerade die Corona- Pandemie hat den Bedarf an wohnumfeldnahen Erholungsflächen noch verstärkt. Der neu errichtete Spielplatz an der Schillerbrücke verdeutlicht die Bedürfnisse der BewohnerInnen des Hansaviertels, da der Spielplatz seit Tag 1 sehr intensiv genutzt wird. Dieser Bedarf wird meiner Meinung nach auch nicht durch die Neugestaltung des Bremer Platz gedeckt werden, da sich auch hier die Erholung direkt am Hbf., an einer Schule und eines stark befahrenen Straßenabschnitts abbilden würde. Darin liegt für mich persönlich wenig Reiz längere Erholung zu suchen. Auch die Verbreiterung des Kanals wird langfristig zum Verlust für Erholungsflächen im Viertel sorgen. Weiterhin fürchte ich durch das geplante überdimensionierte Angebot an Vollsortimentern eine Verdrängung alteingesessener Einzelhändler und ein geringeres Interesse am Standort Hansaviertel von neuen, innovativen Verkaufskonzepten. Aber gerade kleine, individuelle, kreative Unternehmen machen das Hansaviertel lebenswert und bilden*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
die Stärke des Quartiers. Mit dem neuem Einzelhandels- Angebot werden aus meiner Sicht nur externe „bequeme" Einkäufer im PKW angezogen, die die Unternehmen im Viertel nicht nachhaltig stärken. Ziel für eine sozial- und umweltverträgliche Entwicklung des Viertels sollte sein, mehr bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, der Familien, Studierenden und einkommensschwächeren Menschen ein attraktives Leben im Viertel ermöglichen. Die Potentiale sind bei der Fläche gegeben. Die hier zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemachten Aussagen gelten für die 97. Änderung des Flächennutzungsplan gleichermaßen."	
3.142. Öffentlichkeit 17960	
„[…] hiermit erhebe ich Einspruch gegen das Hafencenter. Das Bauvorhaben ist absolut nicht zeitgemäß und überflüssig. Verkehr: der Verkehr am Hansaring ist heute schon schwer zu ertragen und wir mit dem Angebot des Hafencenters zunehmen. Wohnungsmangel: Das Projekt bietet zu wenig Wohnraum, der dringend in Der Stadt benötigt wird. *Konsum: Es existieren ausreichend Einkaufsmöglichkeiten mit vergleichbarem Angebot."*	s. Kap. II a.3, b.7, b.8, c.1, e.1
3.143. Öffentlichkeit 17961	
„[…] 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 allen der Bereich des Klimaschutzes zunehmend bedeutsam. Gerade hat die Bundesregierung die Verpflichtung zur Reduktion der klimabeeinflussenden 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	s. Kap. II a.3, b.7, c.1, c.5, c.8, d.1, d.2, e.1, e.5, e.6, e.7, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
neuen Stadtbereichszentrums induziert Neuverkehr. Dass 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	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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.“	
3.144. Öffentlichkeit 17962	
„[…] Der Souverän = die Bürger_innen lehnen den nun sogenannten ´Hafenmarkt´, der letztlich nicht entscheidend verändert zum vormals sogenannten ´Hafencenter/ E-Center´ konzipiert ist sowie entstehen würde, definitiv AB. Warum versteht die Stadtverwaltung dies nicht bzw. warum zeigt diese den Bürger_innen immer wieder, dass es ihnen egal zu sein scheint?! Diverse Info-Veranstaltungen, Diskussions-Runden, Kundgebungen, kreative Demo- und Protestaktionen, Zeitungs-Leserbriefe, Foren- Beiträge im Internet und Sozialen Medien und auch persönliche Gespräche zeigen, dass direkt betroffene und auch nicht direkt betroffene Bürger_innen das insgesamt gleiche Konzept ´Hafenmarkt/ Hafencenter/ ECenter ´ (weiterhin) vollumfänglich ablehnen. Unterstützt wird dies durch eine größere Bürger_innen- Befragung der B-Side aus der Vergangenheit und ausgerechnet auch eine große Bürger_innen-Befragung der Stadt Münster selbst (!), in der diese Ablehnung ebenfalls mit großer Mehrheit deutlich wird. Wofür werden Bürger_innen-Befragungen und -Beteiligungen initiiert, wenn aus Sicht der Bürger_innen keine Rücksicht darauf genommen wird?! Dadurch entsteht mehr als nur der Eindruck, dass hier Investoren- Interessen vor die Interessen der Bürger_innen gestellt werden und die Stadt vielleicht auch die Meinung vertritt, dass man die Entscheidungen der Vergangenheit entgegen allem Widerstand hier durchsetzen müsse. Stattdessen erfordert es eine auf Werte basierende Neuausrichtung sowie Mut und Größe, richtigerweise eine Kurskorrektur vorzunehmen und den ´Hafenmarkt´ zugunsten eines ganz anderen Konzeptes zu verhindern - leider scheint die aktuelle Stadtverwaltung diese Merkmale nicht aufzuweisen... In dem Bauvorhaben zum nun sogenannten ´Hafenmarkt´ sollen NUR 34 neue Wohnungen entstehen - keine davon mit öffentlicher Förderung und damit ohne Preisbindung. Wie kann das sein, wo in Münster sowie auch in dem betreffenden Stadt-Viertel stattdessen dringend Wohnraum benötigt wird und dabei vor allem BEZAHLBARE Wohnungen entstehen müssen! Statt des ´Hafenmarktes´ mit seinen unnötigen, weiteren Verkaufsflächen und den vielen einhergehenden Nachteilen wird an der Stelle des Bauvorhabens also ein ganz anderes Konzept benötigt, welches in erster Linie neuen, bezahlbaren Wohnraum schafft. Zugleich könnten dort Flächen mit Bepflanzung und einhergehend Aufenthaltsqualität entstehen (und nicht diese lä-	s. Kap. II a.1, a.3, a.6, a.7, b.7, b.8, b.10, c.1, d.1, e.1, e.2, e.5, e.7, e.8, e.10, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
cherliche, dreiste Planung eines angeblich aufwertenden ´Pocket-Parks´...!!!), die dringend in dem Viertel benötigt werden, weshalb auch deshalb der ´Hafenmarkt´ abzulehnen ist. Die Stadt Münster ruft (richtigerweise) den Klimanotstand aus und will dann weiterhin zulassen, dass so ein Vorhaben wie der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ weiterhin realisiert werden soll? Dies passt überhaupt nicht zusammen! Der ´Hafenmarkt´ zieht mehr motorisierten Individualverkehr an, denn der hier vorkommende, größere Einkauf wird nicht fußläufig oder mit ÖPNV oder Fahrrad abtransportiert, während die Waren zudem alle per Lkw angeliefert werden (zumal die Anwohner_innen die ausreichend bestehenden Einzelhandelsgeschäfte nutzen und den ´Hafenmarkt´ ganz sicher meiden werden). Mehr Verkehr dieser Artbedeutet aber mehr klimaschädliche Umweltbelastung und damit negative Auswirkungen, die der Klimanotstand gerade bekämpfen sollte. Daher ´NEIN´ zum Hafenmarkt. Die Investoren fangen trotz Scheitern des beklagten Bebauungsplanes vor dem Oberlandesgericht Münster damit an, den ´Hafenmarkt´ zu bauen und deshalb sagen politisch Verantwortliche, dass man doch schließlich keine Bauruine über Jahre hinweg wolle und man von dem einmal eingeschlagenen Weg nicht mehr abkommen könne? Geht´s noch?! DAS kann doch kein Grund für ein ´Trotzdem immer weiter´ sein! Und dann äußern manche Vertreter_innen aus Politik und Wirtschaft noch den versteckten, teilweise aber auch offenkundigen Vorwurf, die gegen ´Hafenmarkt/ Hafencenter/ E-Center´ engagierten Bürger_innen seien an der jetzigen, verfahrenen Situation schuld, hätten früher schon anders agieren können oder sogar müssen und versucht damit, das Verursacher-Prinzip umzukehren und auch Inkompetenz in der Sache zu attestieren. Am Ende bleibt aber die Tatsache, dass der ´Hafenmarkt´ aktuell (sowie weitestgehend auch schon in der Vergangenheit) falsch ist, nicht benötigt wird, nicht gewollt ist, nicht in die jetzige Zeit passt, bei weitem mehr Nachteile als Vorteile für direkt betroffene Bürger_innen und auch darüber hinaus darstellt sowie insgesamt - bei allen einhergehenden Schwierigkeiten - nun verhindert werden muss. Durch das Bauvorhaben wird es zu mehr Verkehr auf der Schillerstraße inkl. dortiger Kanalbrücke kommen, wofür diese bereits als ´Fahrradstraße´ (!) ausgewiesene Straße überhaupt nicht geeignet ist. Bereits jetzt ergeben sich dort immer wieder gefährliche Situationen insbesondere für Fahrradfahrer_innen, was die sicherlich steigende Verkehrsbelastung durch den nun sogenannten ´Hafenmarkt´ in dem betreffenden Bereich weiter verschärfen würde.“	
3.145. Öffentlichkeit 17963	
„[…] hier meine Stellungnahme ("Anregung") zum "Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 - Planungen für den neuen HafenMarkt". Ich lehne die Umsetzung dieses Bebauungsplanes entschieden ab. Dieser Plan ist kon-	s. Kap. II a.1, a.3, a.7, b.7, b.8, d.1, e.1, e.3, e.7, e.8,

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
zeptionell, architektonisch, sowie unter städtebaulichen Aspekten völlig aus der Zeit gefallen. Er repräsentiert in keinster Weise die Wünsche, Bedürfnisse der vor Ort lebenden Menschen und konterkariert die klimapolitischen Ansprüche, Ziele und Notwendigkeiten der Stadt und der Bürgerschaft. Die massiven Verkehrsprobleme im Bereich Hansaring würden durch dieses Projekt wesentlich verschärft und es würde auf Jahre hinaus die Weiterentwicklung der gewachsenen sowie der neu zu schaffenden Wohnviertel hin zu einer lebendigen, modernen, klimaschonenden und diversen Stadtlandschaft massiv behindern. Benötigt wird in diesem Bereich vor allem bezahlbarer (!) Wohnraum, aber auch Entsiegelung, Grünflächen die ihren Namen verdienen sowie Freiräume mit echter Aufenthaltsqualität, echte Bürgerbeteiligung und auch echte Bürger- Verantwortung. Verkehrspolitisch sollte das Ziel eine klare Priorisierung des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV sein. All dem steht das Projekt "Hafenmarkt" mit seiner "Portalhaften" Ausrichtung auf den PKW, sowie der bereits gebauten Tiefgarage diametral entgegen. *Die sporadischen "Korrekturen" an dem vorherigen Plan "HafenCenter" ändern daran nichts, sondern verdeutlichen lediglich die in Beton gegossene Hilflosigkeit der Verantwortlichen angesichts einer formidablen Fehlplanung. Just heute titelt der Presseservice der Stadt: "Frische Ideen für Innenstadt und Stadtquartiere gefragt - Fonds fördert Projekte, die Zentren abwechslungsreicher und einladender machen" und Bernadette Spinnen wird zitiert: "Gute Chancen hat, wer mit einem zukunftsweisenden Vorhaben hilft, Angebote im Quartier zu stärken, zu halten oder neu anzusiedeln". Der "HafenMarkt" der Brüder Stroetmann hätte keine Chancen!“*	e.10, e.14
3.146. Öffentlichkeit 17964	
„[…] zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 bringe ich Gedanken, Ideen und Bedenken vor und bitte Sie andere Lösungen anzustreben, die zu einer so wunderbaren Stadt wie Münster besser passen würden. Ziel eines Bebauungsplanes für dieses Viertel sollte es sein Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg zum entspannten Wohnen, Bummeln und Flanieren einzuladen. Eine für den Hansaring quartiersangepasste Lösung ist daher erstrebenswert! Weitere große Lebensmittelgeschäfte für dieses Viertel sind m.E. nicht erforderlich, da diese in Konkurrenz zu den bereits vorhandenen Geschäften stehen würden. Das Quartier ist durch die ansässigen Geschäfte bestens versorgt. Eine Zunahme des Autoverkehrs für dieses Viertel wäre zudem die Konsequenz. Es ist bereits jetzt verkehrsmäßig überlastet. Für das Viertel sind weniger Konsum, sehr viel weniger Verkehrsaufkommen und somit weniger Verkehrslärm und gesundheitsbelastende Emissionen wünschenswert. Mehr bezahlbarer Wohnraum ist	s. Kap. II a.3, a.6, b.2, b.5, b.7, b.8, c.1, c.3, d.1, e.1, e.8, e.10, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
dringend erforderlich. Schön wären autofreie Zonen, entspanntes Genießen des Hansarings mit all seinen schönen Ecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Mehr Leben, kulturelle Erlebnisse, Erholungsflächen mit viel Grün. Es sollten sich viele kleine konkurrenzlose, edle, interessante und ansprechende Geschäfte auf dem Platz etablieren wie z.B. Eisdiele, Tee-, Kaffee-, Weinstube, Kreativhaus (stricken, basteln, malen), Anziehungspunkt für kreative Köpfe, Backstube, kleine Boutiquen, gemütliches (!) Restaurant etc. Die bereits fertiggestellte Tiefgarage sollte den Quartiersbewohnern zum Einstellen ihrer Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden, das Parken auf dem Hansaring nur begrenzt erlaubt sein. Straße und Gehwege würden von den seit Jahren dort verkehrswidrig und behindernd abgestellten Fahrzeugen entlastet und somit dem fließenden Autoverkehr, den Fußgängern und Radfahrenden wieder gefahrlos zur Verfügung stehen. Sollte die Gestaltung des derzeit noch brach liegenden Geländes so oder ähnlich gelingen, stünde das im guten Einklang mit dem Hafenweg / der Hafenpromenade und wäre ein Gewinn für das Viertel und für Münster, sehr viel attraktiver als der Bau einer nicht erforderlichen Markthalle. Manchmal kann es erforderlich sein, Beschlüsse, die vor sehr langer Zeit gefasst wurden, zu überdenken und der gegebenen Situation und Zeit anzupassen. Münster kann noch lebenswerter werden!!!“	
3.147. Öffentlichkeit 17965 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Die Situation an der Kreuzung (Hansaring, Albersloher Weg) ist schon jetzt besonders chaotisch und führt regelmäßig zu Rück-Stau, der teilweise bis zur MCC Halle Münsterland reicht. Dadurch entsteht in meiner Wohngegend eine erhöhte Feinstaubbelastung, die durch die Errichtung des Hafen-Markts noch verstärkt würde. Ohnehin gibt es im Hafen-Viertel genügend Einkaufsmöglichkeiten für alle Einkommensklassen. Es mangelt hingegen an Grünflächen und Naherholungsorten. Ich sehe meine persönliche Lebensqualität daher durch den Bau eines neuen Einkaufs- Zentrums eingeschränkt.“	s. Kap. II b.2, b.7, c.1, e.1, e.3, h.1, i.1
3.148. Öffentlichkeit 17966	
„[…] Was Münster – und darin sind sich wirklich ALLE einig – dringend benötigt, ist bezahlbarer Wohnraum! Die Planungen am Hafen sehen aber nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl an neuen Wohnungen vor, während eine	s. Kap. II a.1, a.2, a.7, b.5, b.7, b.8, c.1, e.1, e.3, e.5, e.6,

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
große Menge an gewerblicher Fläche, insbesondere in dieser Größenordnung wirklich nicht benötigte Einzelhandelsfläche, neu geschaffen wird. Und hier sticht der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ nochmals negativ hervor: In selbigem Bauvorhaben sollen nur 34 neue Wohnungen entstehen, aber keine davon mit öffentlicher Förderung und damit ohne Preisbindung. Entsprechend sorgt der zu wenig regulierte Wohnungsmarkt wieder dafür, dass es eben nicht die dringender benötigten, bezahlbaren Wohnungen werden. Daher wird statt des ´Hafenmarktes´ an dieser Stelle ein ganz anderes Konzept benötigt und ist das Bauvorhaben in der vorliegenden Form anzulehnen. Ein Gerichtsprozess, Bürger_innen-Initiativen, Leserbriefe, Protestaktionen, Demonstrationen, Diskussions- Runden, Wahrergebnisse u.v.m. zeigen eindeutig, dass die Münsteraner_innen weder ´E-Center´, noch ´Hafen-Center´, noch den nun sogenannten ´Hafenmarkt´ haben möchten! Was muss denn aber noch alles passieren, bis Stadtverwaltung und Politik dies verstehen?! Auch der neue und definitiv in keinster Weise ´geheilte´ Bebauungsplan dürfte auf jeden Fall beklagt werden und es bestehen sehr wahrscheinlich große Chancen dafür, dass es vor Gericht erneut zu einer Ablehnung kommt. Wie kann man vor diesem Hintergrund weiter an dem ganzen Projekt festhalten, anstatt endlich den Mut für einen völlig anderen Weg aufzubringen? NEIN zum sogenannten ´Hafenmarkt´ und JA zu einem anderen Bebauungsplan mit mehr Wohnraum und Grünflächen! Der Bebauungsplan zum nun sogenannten ´Hafenmarkt´ wird zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen und dieses überfordert die Verkehrssituation und die Verkehrsmöglichkeiten im Hansa-, Hafen-, Herz-Jesu-Viertel. Der motorisierte Individualverkehr und insbesondere auch der Lkw-Verkehr zur steigenden Warenanlieferung wird den Hansaring, den Hafenweg und die Schillerstraße inkl. ihrer Brücke überfordern – kein Gutachten und kein Argument ist in irgendeiner Weise dahingehend überzeugend, dass dies angeblich nicht so kommen würde. Und dann gäbe es keine Lösung für dieses Problem. Stattdessen erscheint es so, als wenn die direkt und auch darüber hinaus betroffenen Bürger_innen der Stadtverwaltung egal zu sein scheinen. Einzige Lösung: Der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ muss bis zuletzt mit allen möglichen, legitimen Mitteln verhindert werden! In der Politik in Münster hieß es vielerorts oftmals, dass doch keiner die entstandene Bauruine über viele Jahre hinweg haben wollen würde und deshalb nicht mehr von dem Projekt abgewichen werden könne. Fakt ist aber, dass der bisherige Bebauungsplan vor Gericht umfänglich gescheitert ist und der Investor dann erst TROTZDEM mit dem Bau begonnen hat! Und weil diese Fakten in Stein nun geschaffen wurden, kann man unter dem Verweis auf eine Bauruine nicht mehr von dem eingeschlagenen Weg abweichen? Dies kann und darf nicht das entscheidende Argument sein. Aus Sicht vieler BürgerInnen war das Projekt schon in der Vergangenheit falsch und ist es weiterhin. Es wird kein ´Hafenmarkt´ gebraucht und dieser bringt mehr Nachteile, als dass es	e.11

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
zu etwas Gutem führt. Auch wenn es nun schwieriger ist, den eingeschlagenen Weg zu verlassen und ein mutigeres, vor allem sinnvolleres Konzept zu initiieren, so muss doch genau das passieren. Durch das Bauvorhaben wird es zu mehr Verkehr auf der Schillerstraße inkl. dortiger Kanalbrücke kommen, wofür diese bereits als ´Fahrradstraße´ (!) ausgewiesene Straße überhaupt nicht geeignet ist. Bereits jetzt ergeben sich dort immer wieder gefährliche Situationen insbesondere für Fahrradfahrer_innen, was die sicherlich steigende Verkehrsbelastung durch den nun sogenannten ´Hafenmarkt´ in dem betreffenden Bereich weiter verschärfen würde."	
3.149. Öffentlichkeit 17975	
„[…] Das Viertel, in dem der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ entstehen soll, benötigt vor allem bezahlbaren Wohnraum und mehr Grünflächen mit Aufenthaltsqualität statt mehr Verkaufs- und Gewerbeflächen (inkl. dieses unsäglichen ´Pocket-Parks´, den der Bebauungsplan nun vorsieht und der nur eine Augen-Wischerei sowie Greenwashing darstellt). Daher ist auch diese Version des Bebauungsplanes hinsichtlich des nun sogenannten ´Hafenmarktes´ abzulehnen. Münster´s Zentrum und insbesondere auch das Hansa-, Hafen-, Herz-Jesu-Viertel müssen autoärmer werden, da Verkehrs-, Lärm- und Umweltbelastungen jetzt schon am Limit sind. Was entsteht aber durch dieses Bauvorhaben in der aufgezeigten Form? Mehr Verkehr (denn die Besucher des nun sogenannten ´Hafen-Marktes´ werden natürlich nicht überwiegend Anwohner_innen sein und zu Fuß kommen...; vom Lkw-Anlieferungs-Verkehr einmal ganz abgesehen), mehr Lärm und mehr Umweltbelastungen. Niemand kann uns – auch nicht durch ein anzuzweifelndes Verkehrsgutachten – erzählen, dass dieses Bauvorhaben nicht zu Mehrbelastungen in der genannten Hinsicht führen wird. Daher ist dieses Bauvorhaben abzulehnen! Die gewachsene und mehr als ausreichend gut vorhandene, dabei vielfältige Einzelhandels-Struktur im betreffenden Stadt-Viertel wird durch den unnötigen ´Hafenmarkt´ akut gefährdet, da die Übersättigung zu einem Verdrängungs-Wettbewerb führen könnte. Der u.a. entstehende Vollsortimenter-Einkaufsladen - genau dies wird es trotz der Augenwischer-Benennung eines vermeintlichen ´Markthallen´-Konzeptes sein - wird auch gemäß Einzelhandelskonzept der Stadt von 2018 nicht benötigt; dies auch in keiner Weise, wenn es neue Anwohner_innen durch die wenigen, geplanten Wohnungen, sowie Arbeitnehmer_innen durch neue Geschäftsräume am Hafen gibt bzw. geben wird. Stattdessen gilt es, dass die Stadt die vorhandene und ausreichende Einzelhandels-Struktur schützen muss, weshalb der sog. ´Hafenmarkt´ abzulehnen ist. Die Stadt Münster ruft (richtigerweise) den Klimanotstand aus und will dann weiterhin zulassen, dass so ein Vorhaben wie der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ weiterhin realisiert werden soll? Dies passt überhaupt nicht	s. Kap. II a.2, a.3, a.7, b.5, b.7, b.8, c.1, c.2, c.3, c.5, d.1, e.1, e.11, e.12, f.1, f.2, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
zusammen! Der ´Hafenmarkt´ zieht mehr motorisierten Individualverkehr an, denn der hier vorkommende, größere Einkauf wird nicht fußläufig oder mit ÖPNV oder Fahrrad abtransportiert, während die Waren zudem alle per Lkw angeliefert werden (zumal die Anwohner_innen die ausreichend bestehenden Einzelhandelsgeschäfte nutzen und den ´Hafenmarkt´ ganz sicher meiden werden). Mehr Verkehr dieser Art bedeutet aber mehr klimaschädliche Umweltbelastung und damit negative Auswirkungen, die der Klimanotstand gerade bekämpfen sollte. Daher ´NEIN´ zum Hafenmarkt. Ein Gerichtsprozess, Bürger_innen-Initiativen, Leserbriefe, Protestaktionen, Demonstrationen, Diskussions- Runden, Wahrergebnisse u.v.m. zeigen eindeutig, dass die Münsteraner_innen weder ´E-Center´, noch ´Hafen-Center´, noch den nun sogenannten ´Hafenmarkt´ haben möchten! Was muss denn aber noch alles passieren, bis Stadtverwaltung und Politik dies verstehen?! Auch der neue und definitiv in keinster Weise ´geheilte´ Bebauungsplan dürfte auf jeden Fall beklagt werden und es bestehen sehr wahrscheinlich große Chancen dafür, dass es vor Gericht erneut zu einer Ablehnung kommt. Wie kann man vor diesem Hintergrund weiter an dem ganzen Projekt festhalten, anstatt endlich den Mut für einen völlig anderen Weg aufzubringen? NEIN zum sogenannten ´Hafenmarkt´ und JA zu einem anderen Bebauungsplan mit mehr Wohnraum und Grünflächen!“	
3.150. Öffentlichkeit 17976	
„[…] In dem betreffenden Stadtviertel gibt es mehr als ausreichend Einkaufsmöglichkeiten und dies gilt auch für die kommende Zukunft, in der weitere Bewohner_innen und Arbeitnehmer_innen in den neuen Gebäuden am Hafen wohnen und arbeiten werden. Daher ist ein weiterer, großer Vollsortiments-Einkaufsmarkt definitiv nicht notwendig, führt aber erhöhte Pkw- und vor allem Lkw-Verkehrsbelastungen nach sich sowie viele weitere Nachteile und wird vor allem von den Anwohner_innen abgelehnt. Hierzu fand KEINE Bürger_innen-Beteiligung statt, denn OB Lewe sagte bei der Veranstaltung zum nun sogenannten ´Hafenmarkt´ bereits, dass es ja nur noch um eine Informierung ginge! Die Bürger_innen haben mehr als deutlich auf allen Kanälen und wiederholt gezeigt, dass auch das leicht veränderte, im Kern gleiche Bauvorhaben dort ABGELEHNT wird - hier gilt es, den SOUVERÄN = die Bürger_innen ernst zu nehmen! Das vermeintlich neue Konzept des nun sogenannten ´Hafenmarktes´ ist eine Augenwischerei und will die Bürger_innen an der Nase herumführen. In der Veranstaltung zur frühzeitigen ´Bürgerbeteiligung´ (den Namen hatte es in keiner Weise verdient, wie die Realität dann zeigte!) zum neuen ´Hafenmarkt´-Konzept am 03.03.2020 hat Max Stroetmann im Gespräch mit interessierten und engagierten Bürger_innen – nach einigem ´auf den Zahn fühlen´ und während er sich aber in überheblicher Sicherheit wog – letztlich ZUGEGEBEN, dass auf der	s. Kap. II a.1, a.5, a.7, a.8, b.7, b.8, c.1, c.2, c.3, c.5, e.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
´Fläche mit Markthallen-Charakter´ am Ende trotzdem die Regalwände stehen werden, wie sie im ursprünglich gedachten Vollsortiments-Markt vorkommen. Die angeblich zugunsten des Markthallen-Charakters verkleinerte Verkaufsfläche des zuvor sogenannten Hafencenters/ E-Centers bleibt also nur unter anderem Namen gleich! Hier werden die Bürger_innen (und die Vertreter_innen der Stadtverwaltung oder wissen es diese sogar...?!) an der Nase herumgeführt und durch Worthülsen und Präsentations-Bildchen geblendet. Letztlich soll der Hafencenter/ E-Center entstehen, nur unter dem Tarn- Namen ´Hafenmarkt´ und dies darf so nicht geschehen! Die Planungen zum nun sogenannten ´Hafenmarkt´ stellen einen großen Eingriff in das Hansa-, Hafen, Herz-Jesu-Viertel und darüber hinaus dar, weshalb hier Anwohner-Interessen umfänglich berücksichtigt werden müssen. Für die Anwohner und sicherlich die wenigen, neu hinzukommenden Bewohner sowie Arbeitnehmer der entstehenden Gewerbeflächen verfügt das betreffende Viertel über eine mehr als ausreichende, vielfältige und dabei gewachsene Einzelhandels-Struktur. Diese würde durch den ´Hafenmarkt´ wegen Überversorgung und Wettbewerb gefährdet. Zudem zeigen auch die Einzelhandelskonzepte der Stadt sowie diesbezügliche Auswertungen, dass die Verkaufsflächen des ´Hafenmarktes´ nicht benötigt werden und dafür aber in anderer Hinsicht zu viele Risiken, Nachteile und Belastungen mit sich bringen werden. Daher ´NEIN´ zum Hafenmarkt. In der Politik in Münster hieß es vielerorts oftmals, dass doch keiner die entstandene Bauruine über viele Jahre hinweg haben wollen würde und deshalb nicht mehr von dem Projekt abgewichen werden könne. Fakt ist aber, dass der bisherige Bebauungsplan vor Gericht umfänglich gescheitert ist und der Investor dann erst TROTZDEM mit dem Bau begonnen hat! Und weil diese Fakten in Stein nun geschaffen wurden, kann man unter dem Verweis auf eine Bauruine nicht mehr von dem eingeschlagenen Weg abweichen? Dies kann und darf nicht das entscheidende Argument sein. Aus Sicht vieler BürgerInnen war das Projekt schon in der Vergangenheit falsch und ist es weiterhin. Es wird kein ´Hafenmarkt´ gebraucht und dieser bringt mehr Nachteile, als dass es zu etwas Gutem führt. Auch wenn es nun schwieriger ist, den eingeschlagenen Weg zu verlassen und ein mutigeres, vor allem sinnvolleres Konzept zu initiieren, so muss doch genau das passieren. In dem Bauvorhaben zum nun sogenannten ´Hafenmarkt´ sollen NUR 34 neue Wohnungen entstehen - keine davon mit öffentlicher Förderung und damit ohne Preisbindung. Wie kann das sein, wo in Münster sowie auch in dem betreffenden Stadt-Viertel stattdessen dringend Wohnraum benötigt wird und dabei vor allem BEZAHLBARE Wohnungen entstehen müssen! Statt des ´Hafenmarktes´ mit seinen unnötigen, weiteren Verkaufsflächen und den vielen einhergehenden Nachteilen wird an der Stelle des Bauvorhabens also ein ganz anderes Konzept benötigt, welches in erster Linie neuen, bezahlbaren Wohnraum schafft. Zugleich könnten dort Flächen mit Bepflanzung und	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
einhergehend Aufenthaltsqualität entstehen (und nicht diese lächerliche, dreiste Planung eines angeblich aufwertenden ´Pocket-Parks´...!!!), die dringend in dem Viertel benötigt werden, weshalb auch deshalb der ´Hafenmarkt´ abzulehnen ist.“	
3.151. Öffentlichkeit 17977	
„[…] Münster´s zentrale Stadtviertel benötigen dringend mehr entsiegelte Flächen und es besteht ein großer Mangel an Grünflächen, damit diese schon allzu dicht besiedelten Bereiche in mannigfacher Weise mehr und besser ´Aufatmen´ können. Der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ steht dem drastisch entgegen und sollte im Sinne aller im Stadtgebiet von Münster lebenden Menschen verhindert werden, damit Platz für andersartige, moderne und besser geeignete Konzepte in diesem Bereich entstehen könnten. Für diesen Wechsel in die richtige Richtung ist es noch nicht zu spät. Die Stadtverwaltung stellt Münster als ´die schönste Stadt der Welt´ dar und man versteht sich als eine der größten ´Fahrradstädte´ Deutschlands, während schon vor einiger Zeit (richtigerweise) der Klimanotstand ausgerufen wurde. Gleichzeitig soll das Bauvorhaben dieses nun sogenannten ´Hafenmarktes´ mit seinen unausweichlichen, umwelt- und klimafeindlichen Mehrbelastungen für die betreffenden Stadtviertel aufgrund steigenden Auto- und Lkw-Verkehrs entgegen der Mehrheit der Bürger_innen-Interessenweiterhin durchgesetzt werden – dies passt nicht zusammen! NEIN zum ´Hafenmarkt´ und JA zu einem ganz anderen Konzept an Ort und Stelle. In der Politik in Münster hieß es vielerorts oftmals, dass doch keiner die entstandene Bauruine über viele Jahre hinweg haben wollen würde und deshalb nicht mehr von dem Projekt abgewichen werden könne. Fakt ist aber, dass der bisherige Bebauungsplan vor Gericht umfänglich gescheitert ist und der Investor dann erst TROTZDEM mit dem Bau begonnen hat! Und weil diese Fakten in Stein nun geschaffen wurden, kann man unter dem Verweis auf eine Bauruine nicht mehr von dem eingeschlagenen Weg abweichen? Dies kann und darf nicht das entscheidende Argument sein. Aus Sicht vieler BürgerInnen war das Projekt schon in der Vergangenheit falsch und ist es weiterhin. Es wird kein ´Hafenmarkt´ gebraucht und dieser bringt mehr Nachteile, als dass es zu etwas Gutem führt. Auch wenn es nun schwieriger ist, den eingeschlagenen Weg zu verlassen und ein mutigeres, vor allem sinnvolleres Konzept zu initiieren, so muss doch genau das passieren. Die Planungen zum nun sogenannten ´Hafenmarkt´ stellen einen großen Eingriff in das Hansa-, Hafen, Herz-Jesu-Viertel und darüber hinaus dar, weshalb hier Anwohner-Interessen umfänglich berücksichtigt werden müssen. Für die Anwohner und sicherlich die wenigen, neu hinzukommenden Bewohner sowie Arbeitnehmer der entstehenden Gewerbeflächen verfügt das betreffende Viertel über	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.7, b.7, b.8, c.1, c.2, c.3, d.1, d.2, e.1, e.3, e.5, e.6, e.11, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
eine mehr als ausreichende, vielfältige und dabei gewachsene Einzelhandels-Struktur. Diese würde durch den ´Hafenmarkt´ wegen Überversorgung und Wettbewerb gefährdet. Zudem zeigen auch die Einzelhandelskonzepte der Stadt sowie diesbezügliche Auswertungen, dass die Verkaufsflächen des ´Hafenmarktes´ nicht benötigt werden und dafür aber in anderer Hinsicht zu viele Risiken, Nachteile und Belastungen mit sich bringen werden. Daher ´NEIN´ zum Hafenmarkt. Der Bebauungsplan zum nun sogenannten ´Hafenmarkt´ wird zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen und dieses überfordert die Verkehrssituation und die Verkehrsmöglichkeiten im Hansa-, Hafen-, Herz-Jesu-Viertel. Der motorisierte Individualverkehr und insbesondere auch der Lkw-Verkehr zur steigenden Warenanlieferung wird den Hansaring, den Hafenweg und die Schillerstraße inkl. ihrer Brücke überfordern – kein Gutachten und kein Argument ist in irgendeiner Weise dahingehend überzeugend, dass dies angeblich nicht so kommen würde. Und dann gäbe es keine Lösung für dieses Problem. Stattdessen erscheint es so, als wenn die direkt und auch darüber hinaus betroffenen Bürger_innen der Stadtverwaltung egal zu sein scheinen. Einzige Lösung: Der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ muss bis zuletzt mit allen möglichen, legitimen Mitteln verhindert werden! Ein Gerichtsprozess, Bürger_innen-Initiativen, Leserbriefe, Protestaktionen, Demonstrationen, Diskussions- Runden, Wahrergebnisse u.v.m. zeigen eindeutig, dass die Münsteraner_innen weder ´E-Center´, noch ´Hafen-Center´, noch den nun sogenannten ´Hafenmarkt´ haben möchten! Was muss denn aber noch alles passieren, bis Stadtverwaltung und Politik dies verstehen?! Auch der neue und definitiv in keinster Weise ´geheilte´ Bebauungsplan dürfte auf jeden Fall beklagt werden und es bestehen sehr wahrscheinlich große Chancen dafür, dass es vor Gericht erneut zu einer Ablehnung kommt. Wie kann man vor diesem Hintergrund weiter an dem ganzen Projekt festhalten, anstatt endlich den Mut für einen völlig anderen Weg aufzubringen? NEIN zum sogenannten ´Hafenmarkt´ und JA zu einem anderen Bebauungsplan mit mehr Wohnraum und Grünflächen! Was Münster – und darin sind sich wirklich ALLE einig – dringend benötigt, ist bezahlbarer Wohnraum! Die Planungen am Hafen sehen aber nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl an neuen Wohnungen vor, während eine große Menge an gewerblicher Fläche, insbesondere in dieser Größenordnung wirklich nicht benötigte Einzelhandelsfläche, neu geschaffen wird. Und hier sticht der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ nochmals negativ hervor: In selbigem Bauvorhaben sollen nur 34 neue Wohnungen entstehen, aber keine davon mit öffentlicher Förderung und damit ohne Preisbindung. Entsprechend sorgt der zu wenig regulierte Wohnungsmarkt wieder dafür, dass es eben nicht die dringender benötigten, bezahlbaren Wohnungen werden. Daher wird statt des ´Hafenmarktes´ an dieser Stelle ein ganz anderes Konzept benötigt und ist das Bauvorhaben in der vorliegenden Form anzulehnen.“	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.152. Öffentlichkeit 17978	
„[…] Das Verkehrsgutachten zum Bauvorhaben des nun sog. ´Hafenmarkt´ kann mehr als nur angezweifelt werden und daher ist entgegen der ´Einschätzung´ von einem erhöhten Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung auszugehen. Entsprechend wird die Luftschadstoffbelastung - entgegen des hierfür vorliegenden Gutachtens, da es von keiner Erhöhung des Verkehrs ausgeht - ebenfalls so weit steigen, dass es zu einer erhöhten Gesundheitsgefährdung der im Umfeld lebenden Münsteraner_innen kommen wird. Hier ist die Stadt in der Pflicht, diese Gesundheitsgefährdung zu verhindern, weshalb der ´Hafenmarkt´ auch aus diesem Grund abzulehnen ist. Das Viertel, in dem der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ entstehen soll, benötigt vor allem bezahlbaren Wohnraum und mehr Grünflächen mit Aufenthaltsqualität statt mehr Verkaufs- und Gewerbeflächen (inkl. dieses unsäglichen ´Pocket-Parks´, den der Bebauungsplan nun vorsieht und der nur eine Augen-Wischerei sowie Greenwashing darstellt). Daher ist auch diese Version des Bebauungsplanes hinsichtlich des nun sogenannten ´Hafenmarktes´ abzulehnen. Die Stadtverwaltung stellt Münster als ´die schönste Stadt der Welt´ dar und man versteht sich als eine der größten ´Fahrradstädte´ Deutschlands, während schon vor einiger Zeit (richtigerweise) der Klimanotstandausgerufen wurde. Gleichzeitig soll das Bauvorhaben dieses nun sogenannten ´Hafenmarktes´ mit seinen unausweichlichen, umwelt- und klimafeindlichen Mehrbelastungen für die betreffenden Stadtviertel aufgrund steigenden Auto- und Lkw-Verkehrs entgegen der Mehrheit der Bürger_innen-Interessen weiterhin durchgesetzt werden – dies passt nicht zusammen! NEIN zum ´Hafenmarkt´ und JA zu einem ganz anderen Konzept an Ort und Stelle. Münster´s zentrale Stadtviertel benötigen dringend mehr entsiegelte Flächen und es besteht ein großer Mangel an Grünflächen, damit diese schon allzu dicht besiedelten Bereiche in mannigfacher Weise mehr und besser ´Aufatmen´ können. Der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ steht dem drastisch entgegen und sollte im Sinne aller im Stadtgebiet von Münster lebenden Menschen verhindert werden, damit Platz für andersartige, moderne und besser geeignete Konzepte in diesem Bereich entstehen könnten. Für diesen Wechsel in die richtige Richtung ist es noch nicht zu spät.“	s. Kap. II a.1, a.3, a.7, b.7, c.1, d.1, e.1, e.5, e.6, e.11, f.1, f.2, g.1, g.4, h.1, h.2
3.153. Öffentlichkeit 17979	
„[…] Obwohl der Hansaring im Lärmaktionsplan für Lärmreduzierungsmaßnahmen bereits vorgesehen ist und die Lärmbelastungs-Grenzen bereits jetzt überschritten werden, soll das Bauvorhaben ´Hafenmarkt´ umgesetzt werden, welches aber definitiv die Lärmbelastung für die dortigen Anwohner_innen erhöhen wird (dies zeigt auch das zuge-	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.7, b.7, e.1, e.5, e.6, e.11, e.12, f.2, g.1, g.4

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
hörige Gutachten). Aus diesem Grund ist das Bauvorhaben auch in der jetzigen Form anzulehnen! Der nun sogenannte „Hafenmarkt“ wird definitiv mehr Individualverkehr anziehen, denn die Anwohner_innen haben bereits genug vor Ort befindliche Einkaufsmöglichkeiten und werden – wie der Widerstand auf allen Kanälen zeigte – den „Hafenmarkt“ zukünftig NICHT aufsuchen. Dieser erhöhte Verkehr wird die bereits jetzt unerträgliche Verkehrssituation im Viertel Hansa-Hafen-Herz-Jesu weiter verschärfen und dabei unausweichlich auch zu mehr Durchgangsverkehr auf der Schillerstraße sowie Schillerstraßenbrücke führen. Wie allerdings soll diese Fahrradstraße (...!) und vor allem diese enge Brücke ein solches zusätzliches Verkehrsaufkommen bewältigen? Im Ergebnis wird diese Fahrradstraße eine Fahrradfahrer_innen – Gefährdungsstraße mit entsprechend hohen Verkehrsunfallgefahren. Wie soll dies bitte zum Selbstverständnis der Stadt Münster als „Fahrrad-Stadt“ passen? Auch wegen dieser massiv zusätzlichen Gefährdungen ist das Bauvorhaben in seiner jetzigen Form weiterhin abzulehnen. *Ein Gerichtsprozess, Bürger_innen-Initiativen, Leserbriefe, Protestaktionen, Demonstrationen, Diskussions- Runden, Wahrergebnisse u.v.m. zeigen eindeutig, dass die Münsteraner_innen weder ´E-Center´, noch ´Hafen-Center´, noch den nun sogenannten ´Hafenmarkt´ haben möchten! Was muss denn aber noch alles passieren, bis Stadtverwaltung und Politik dies verstehen?! Auch der neue und definitiv in keinster Weise ‘geheilte´ Bebauungsplan dürfte auf jeden Fall beklagt werden und es bestehen sehr wahrscheinlich große Chancen dafür, dass es vor Gericht erneut zu einer Ablehnung kommt. Wie kann man vor diesem Hintergrund weiter an dem ganzen Projekt festhalten, anstatt endlich den Mut für einen völlig anderen Weg aufzubringen? NEIN zum sogenannten ´Hafenmarkt´ und JA zu einem anderen Bebauungsplan mit mehr Wohnraum und Grünflächen! In der Politik in Münster hieß es vielerorts oftmals, dass doch keiner die entstandene Bauruine über viele Jahre hinweg haben wollen würde und deshalb nicht mehr von dem Projekt abgewichen werden könne. Fakt ist aber, dass der bisherige Bebauungsplan vor Gericht umfänglich gescheitert ist und der Investor dann erst TROTZDEM mit dem Bau begonnen hat! Und weil diese Fakten in Stein nun geschaffen wurden, kann man unter dem Verweis auf eine Bauruine nicht mehr von dem eingeschlagenen Weg abweichen? Dies kann und darf nicht das entscheidende Argument sein. Aus Sicht vieler BürgerInnen war das Projekt schon in der Vergangenheit falsch und ist es weiterhin. Es wird kein ´Hafenmarkt´ gebraucht und dieser bringt mehr Nachteile, als dass es zu etwas Gutem führt. Auch wenn es nun schwieriger ist, den eingeschlagenen Weg zu verlassen und ein mutigeres, vor allem sinnvolleres Konzept zu initiieren, so muss doch genau das passieren.“*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.154. Öffentlichkeit 17980	
„[…] Münsters Zentrum und insbesondere auch das Hansa-, Hafen-, Herz-Jesu-Viertel müssen autoärmer werden, da Verkehrs-, Lärm- und Umweltbelastungen jetzt schon am Limit sind. Was entsteht aber durch dieses Bauvorhaben in der aufgezeigten Form? Mehr Verkehr (denn die Besucher des nun sogenannten ´Hafen-Marktes´ werden natürlich nicht überwiegend Anwohner_innen sein und zu Fuß kommen...; vom Lkw-Anlieferungs-Verkehr einmal ganz abgesehen), mehr Lärm und mehr Umweltbelastungen. Niemand kann uns – auch nicht durch ein anzuzweifelndes Verkehrsgutachten – erzählen, dass dieses Bauvorhaben nicht zu Mehrbelastungen in der genannten Hinsicht führen wird. Daher ist dieses Bauvorhaben abzulehnen! In dem betreffenden Stadtviertel gibt es mehr als ausreichend Einkaufsmöglichkeiten und dies gilt auch für die kommende Zukunft, in der weitere Bewohner_innen und Arbeitnehmer_innen in den neuen Gebäuden am Hafen wohnen und arbeiten werden. Daher ist ein weiterer, großer Vollsortiments-Einkaufsmarkt definitiv nicht notwendig, führt aber erhöhte Pkw- und vor allem Lkw-Verkehrsbelastungen nach sich sowie viele weitere Nachteile und wird vor allem von den Anwohner_innen abgelehnt. Hierzu fand KEINE Bürger_innen-Beteiligung statt, denn OB Lewe sagte bei der Veranstaltung zum nun sogenannten ´Hafenmarkt´ bereits, dass es ja nur noch um eine Informierung ginge! Die Bürger_innen haben mehr als deutlich auf allen Kanälen und wiederholt gezeigt, dass auch das leicht veränderte, im Kern gleiche Bauvorhaben dort ABGELEHNT wird - hier gilt es, den SOUVERÄN = die Bürger_innen ernst zu nehmen! Das vermeintlich neue Konzept des nun sogenannten ´Hafenmarktes´ ist eine Augenwischerei und will die Bürger_innen an der Nase herumführen. In der Veranstaltung zur frühzeitigen ´Bürgerbeteiligung´ (den Namen hatte es in keiner Weise verdient, wie die Realität dann zeigte!) zum neuen ´Hafenmarkt´-Konzept am 03.03.2020 hat Max Stroetmann im Gespräch mit interessierten und engagierten Bürger_innen – nach einigem ´auf den Zahn fühlen´ und während er sich aber in überheblicher Sicherheit wog – letztlich ZUGEGEBEN, dass auf der ´Fläche mit Markthallen-Charakter´ am Ende trotzdem die Regalwände stehen werden, wie sie im ursprünglich gedachten Vollsortiments-Markt vorkommen. Die angeblich zugunsten des Markthallen-Charakters verkleinerte Verkaufsfläche des zuvor sogenannten Hafencenters/ E-Centers bleibt also nur unter anderem Namen gleich! Hier werden die Bürger_innen (und die Vertreter_innen der Stadtverwaltung oder wissen es diese sogar...?!) an der Nase herumgeführt und durch Worthülsen und Präsentations-Bildchen geblendet. Letztlich soll der Hafencenter/ E-Center entstehen, nur unter dem Tarn- Namen ´Hafenmarkt´ und dies darf so nicht geschehen! Der Souverän = die Bürger_innen lehnen den nun sogenannten	s. Kap. II a.1, a.3, a.5, a.7, b.5, c.1, c.5, d.1, e.1, e.5, e.6, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
´Hafenmarkt´, der letztlich nicht entscheidend verändert zum vormals sogenannten ´Hafencenter/ E-Center´ konzipiert ist sowie entstehen würde, definitiv AB. Warum versteht die Stadtverwaltung dies nicht bzw. warum zeigt diese den Bürger_innen immer wieder, dass es ihnen egal zu sein scheint?! Diverse Info-Veranstaltungen, Diskussions-Runden, Kundgebungen, kreative Demo- und Protestaktionen, Zeitungs-Leserbriefe, Foren- Beiträge im Internet und Sozialen Medien und auch persönliche Gespräche zeigen, dass direkt betroffene und auch nicht direkt betroffene Bürger_innen das insgesamt gleiche Konzept ´Hafenmarkt/ Hafencenter/ ECenter ´ (weiterhin) vollumfänglich ablehnen. Unterstützt wird dies durch eine größere Bürger_innen- Befragung der B-Side aus der Vergangenheit und ausgerechnet auch eine große Bürger_innen-Befragung der Stadt Münster selbst (!), in der diese Ablehnung ebenfalls mit großer Mehrheit deutlich wird. Wofür werden Bürger_innen-Befragungen und -Beteiligungen initiiert, wenn aus Sicht der Bürger_innen keine Rücksicht darauf genommen wird?! Dadurch entsteht mehr als nur der Eindruck, dass hier Investoren- Interessen vor die Interessen der Bürger_innen gestellt werden und die Stadt vielleicht auch die Meinung vertritt, dass man die Entscheidungen der Vergangenheit entgegen allem Widerstand hier durchsetzen müsse. Stattdessen erfordert es eine auf Werte basierende Neuausrichtung sowie Mut und Größe, richtigerweise eine Kurskorrektur vorzunehmen und den ´Hafenmarkt´ zugunsten eines ganz anderen Konzeptes zu verhindern - leider scheint die aktuelle Stadtverwaltung diese Merkmale nicht aufzuweisen... Die Investoren fangen trotz Scheitern des beklagten Bebauungsplanes vor dem Oberlandesgericht Münster damit an, den ´Hafenmarkt´ zu bauen und deshalb sagen politisch Verantwortliche, dass man doch schließlich keine Bauruine über Jahre hinweg wolle und man von dem einmal eingeschlagenen Weg nicht mehr abkommen könne? Geht´s noch?! DAS kann doch kein Grund für ein ´Trotzdem immer weiter´ sein! Und dann äußern manche Vertreter_innen aus Politik und Wirtschaft noch den versteckten, teilweise aber auch offenkundigen Vorwurf, die gegen ´Hafenmarkt/ Hafencenter/ E-Center´ engagierten Bürger_innen seien an der jetzigen, verfahrenen Situation schuld, hätten früher schon anders agieren können oder sogar müssen und versucht damit, das Verursacher-Prinzip umzukehren und auch Inkompetenz in der Sache zu attestieren. Am Ende bleibt aber die Tatsache, dass der ´Hafenmarkt´ aktuell (sowie weitestgehend auch schon in der Vergangenheit) falsch ist, nicht benötigt wird, nicht gewollt ist, nicht in die jetzige Zeit passt, bei weitem mehr Nachteile als Vorteile für direkt betroffene Bürger_innen und auch darüber hinaus darstellt sowie insgesamt - bei allen einhergehenden Schwierigkeiten - nun verhindert werden muss. Durch das Bauvorhaben wird es zu mehr Verkehr auf der Schillerstraße inkl. dortiger Kanalbrücke kommen, wofür diese bereits als ´Fahrradstraße´ (!) ausgewiesene Straße überhaupt nicht geeignet ist. Bereits jetzt ergeben sich dort immer wieder	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
gefährliche Situationen insbesondere für Fahrradfahrer_innen, was die sicherlich steigende Verkehrsbelastung durch den nun sogenannten ´Hafenmarkt´ in dem betreffenden Bereich weiter verschärfen würde.“	
3.155. Öffentlichkeit 17981	
„[…] Obwohl der Hansaring im Lärmaktionsplan für Lärmreduzierungsmaßnahmen bereits vorgesehen ist und die Lärmbelastungs-Grenzen bereits jetzt überschritten werden, soll das Bauvorhaben ´Hafenmarkt´ umgesetzt werden, welches aber definitiv die Lärmbelastung für die dortigen Anwohner_innen erhöhen wird (dies zeigt auch das zugehörige Gutachten). Aus diesem Grund ist das Bauvorhaben auch in der jetzigen Form anzulehnen! Der nun sogenannte „Hafenmarkt“ wird definitiv mehr Individualverkehr anziehen, denn die Anwohner_innen haben bereits genug vor Ort befindliche Einkaufsmöglichkeiten und werden – wie der Widerstand auf allen Kanälen zeigte – den „Hafenmarkt“ zukünftig NICHT aufsuchen. Dieser erhöhte Verkehr wird die bereits jetzt unerträgliche Verkehrssituation im Viertel Hansa-Hafen-Herz-Jesu weiter verschärfen und dabei unausweichlich auch zu mehr Durchgangsverkehr auf der Schillerstraße sowie Schillerstraßenbrücke führen. Wie allerdings soll diese Fahrradstraße (...!) und vor allem diese enge Brücke ein solches zusätzliches Verkehrsaufkommen bewältigen? Im Ergebnis wird diese Fahrradstraße eine Fahrradfahrer_innen – Gefährdungsstraße mit entsprechend hohen Verkehrsunfallgefahren. Wie soll dies bitte zum Selbstverständnis der Stadt Münster als „Fahrrad-Stadt“ passen? Auch wegen dieser massiv zusätzlichen Gefährdungen ist das Bauvorhaben in seiner jetzigen Form weiterhin abzulehnen. Das Verkehrsgutachten zum Bauvorhaben des nun sog. ´Hafenmarkt´ kann mehr als nur angezweifelt werden und daher ist entgegen der ´Einschätzung´ von einem erhöhten Verkehrsaufkommen nach Fertigstellung auszugehen. Entsprechend wird die Luftschadstoffbelastung - entgegen des hierfür vorliegenden Gutachtens, da es von keiner Erhöhung des Verkehrs ausgeht - ebenfalls so weit steigen, dass es zu einer erhöhten Gesundheitsgefährdung der im Umfeld lebenden Münsteraner_innen kommen wird. Hier ist die Stadt in der Pflicht, diese Gesundheitsgefährdung zu verhindern, weshalb der ´Hafenmarkt´ auch aus diesem Grund abzulehnen ist. Die gewachsene und mehr als ausreichend gut vorhandene, dabei vielfältige Einzelhandels-Struktur im betreffenden Stadt-Viertel wird durch den unnötigen ´Hafenmarkt´ akut gefährdet, da die Übersättigung zu einem Verdrängungs-Wettbewerb führen könnte. Der u.a. entstehende Vollsortimenter-Einkaufsladen - genau dies wird es trotz der Augenwischer-Benennung eines vermeintlichen ´Markthallen´-Konzeptes sein - wird auch gemäß Einzelhandelskonzept der Stadt von 2018 nicht benötigt; dies auch in keiner Weise, wenn es neue Anwohner_innen durch die wenigen, geplanten Wohnungen, sowie Ar-	s. Kap. II a.1, a.5, a.7, b.7, c.1, c.2, c.3, c.5, d.1, e.1, e.5, e.6, e.11, f.2, g.1, g.4, h.1, h.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
beitnehmer_innen durch neue Geschäftsräume am Hafen gibt bzw. geben wird. Stattdessen gilt es, dass die Stadt die vorhandene und ausreichende Einzelhandels-Struktur schützen muss, weshalb der sog. ´Hafenmarkt´ abzulehnen ist. Das vermeintlich neue Konzept des nun sogenannten ´Hafenmarktes´ ist eine Augenwischerei und will die Bürger_innen an der Nase herumführen. In der Veranstaltung zur frühzeitigen ´Bürgerbeteiligung´ (den Namen hatte es in keiner Weise verdient, wie die Realität dann zeigte!) zum neuen ´Hafenmarkt´-Konzept am 03.03.2020 hat Max Stroetmann im Gespräch mit interessierten und engagierten Bürger_innen – nach einigem ´auf den Zahn fühlen´ und während er sich aber in überheblicher Sicherheit wog – letztlich ZUGEGEBEN, dass auf der ´Fläche mit Markthallen-Charakter´ am Ende trotzdem die Regalwände stehen werden, wie sie im ursprünglich gedachten Vollsortiments-Markt vorkommen. Die angeblich zugunsten des Markthallen-Charakters verkleinerte Verkaufsfläche des zuvor sogenannten Hafencenters/ E-Centers bleibt also nur unter anderem Namen gleich! Hier werden die Bürger_innen (und die Vertreter_innen der Stadtverwaltung oder wissen es diese sogar...?!) an der Nase herumgeführt und durch Worthülsen und Präsentations-Bildchen geblendet. Letztlich soll der Hafencenter/ E-Center entstehen, nur unter dem Tarn- Namen ´Hafenmarkt´ und dies darf so nicht geschehen! Münster´s zentrale Stadtviertel benötigen dringend mehr entsiegelte Flächen und es besteht ein großer Mangel an Grünflächen, damit diese schon allzu dicht besiedelten Bereiche in mannigfacher Weise mehr und besser ´Aufatmen´ können. Der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ steht dem drastisch entgegen und sollte im Sinne aller im Stadtgebiet von Münster lebenden Menschen verhindert werden, damit Platz für andersartige, moderne und besser geeignete Konzepte in diesem Bereich entstehen könnten. Für diesen Wechsel in die richtige Richtung ist es noch nicht zu spät.“	
3.156. Öffentlichkeit 17982	
„[…] Was Münster – und darin sind sich wirklich ALLE einig – dringend benötigt, ist bezahlbarer Wohnraum! Die Planungen am Hafen sehen aber nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl an neuen Wohnungen vor, während eine große Menge an gewerblicher Fläche, insbesondere in dieser Größenordnung wirklich nicht benötigte Einzelhandelsfläche, neu geschaffen wird. Und hier sticht der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ nochmals negativ hervor: In selbigem Bauvorhaben sollen nur 34 neue Wohnungen entstehen, aber keine davon mit öffentlicher Förderung und damit ohne Preisbindung. Entsprechend sorgt der zu wenig regulierte Wohnungsmarkt wieder dafür, dass es eben nicht die dringender benötigten, bezahlbaren Wohnungen werden. Daher wird statt des ´Hafenmarktes´ an dieser Stelle ein ganz anderes Konzept benötigt und ist das Bauvorhaben in der vorliegenden Form abzulehnen. Müns-	s. Kap. II a.1, a.3, a.4, a.7, a.8, b.7, b.8, c.1, c.2, c.3, d.1, e.1, e.11, e.12, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
ter´s Zentrum und insbesondere auch das Hansa-, Hafen-, Herz-Jesu-Viertel müssen autoärmer werden, da Verkehrs-, Lärm- und Umweltbelastungen jetzt schon am Limit sind. Was entsteht aber durch dieses Bauvorhaben in der aufgezeigten Form? Mehr Verkehr (denn die Besucher des nun sogenannten ´Hafen-Marktes´ werden natürlich nicht überwiegend Anwohner_innen sein und zu Fuß kommen...; vom Lkw-Anlieferungs-Verkehr einmal ganz abgesehen), mehr Lärm und mehr Umweltbelastungen. Niemand kann uns – auch nicht durch ein anzuzweifelndes Verkehrsgutachten – erzählen, dass dieses Bauvorhaben nicht zu Mehrbelastungen in der genannten Hinsicht führen wird. Daher ist dieses Bauvorhaben abzulehnen! Die Planungen zum nun sogenannten ´Hafenmarkt´ stellen einen großen Eingriff in das Hansa-, Hafen, Herz-Jesu-Viertel und darüber hinaus dar, weshalb hier Anwohner-Interessen umfänglich berücksichtigt werden müssen. Für die Anwohner und sicherlich die wenigen, neu hinzukommenden Bewohner sowie Arbeitnehmer der entstehenden Gewerbeflächen verfügt das betreffende Viertel über eine mehr als ausreichende, vielfältige und dabei gewachsene Einzelhandels-Struktur. Diese würde durch den ´Hafenmarkt´ wegen Überversorgung und Wettbewerb gefährdet. Zudem zeigen auch die Einzelhandelskonzepte der Stadt sowie diesbezügliche Auswertungen, dass die Verkaufsflächen des ´Hafenmarktes´ nicht benötigt werden und dafür aber in anderer Hinsicht zu viele Risiken, Nachteile und Belastungen mit sich bringen werden. Daher ´NEIN´ zum Hafenmarkt. In der Politik in Münster hieß es vielerorts oftmals, dass doch keiner die entstandene Bauruine über viele Jahre hinweg haben wollen würde und deshalb nicht mehr von dem Projekt abgewichen werden könne. Fakt ist aber, dass der bisherige Bebauungsplan vor Gericht umfänglich gescheitert ist und der Investor dann erst TROTZDEM mit dem Bau begonnen hat! Und weil diese Fakten in Stein nun geschaffen wurden, kann man unter dem Verweis auf eine Bauruine nicht mehr von dem eingeschlagenen Weg abweichen? Dies kann und darf nicht das entscheidende Argument sein. Aus Sicht vieler BürgerInnen war das Projekt schon in der Vergangenheit falsch und ist es weiterhin. Es wird kein ´Hafenmarkt´ gebraucht und dieser bringt mehr Nachteile, als dass es zu etwas Gutem führt. Auch wenn es nun schwieriger ist, den eingeschlagenen Weg zu verlassen und ein mutigeres, vor allem sinnvolleres Konzept zu initiieren, so muss doch genau das passieren. Die Stadtverwaltung stellt Münster als ´die schönste Stadt der Welt´ dar und man versteht sich als eine der größten ´Fahrradstädte´ Deutschlands, während schon vor einiger Zeit (richtigerweise) der Klimanotstand ausgerufen wurde. Gleichzeitig soll das Bauvorhaben dieses nun sogenannten ´Hafenmarktes´ mit seinen unausweichlichen, umwelt- und klimafeindlichen Mehrbelastungen für die betreffenden Stadtviertel aufgrund steigenden Auto- und Lkw-Verkehrs entgegen der Mehrheit der Bürger_innen-Interessen weiterhin durchgesetzt werden – dies passt nicht zusammen! NEIN zum ´Hafenmarkt´ und JA	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
zu einem ganz anderen Konzept an Ort und Stelle.“	
3.157. Öffentlichkeit 17983	
„[…] Das Viertel, in dem der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ entstehen soll, benötigt vor allem bezahlbaren Wohnraum und mehr Grünflächen mit Aufenthaltsqualität statt mehr Verkaufs- und Gewerbeflächen (inkl. dieses unsäglichen ´Pocket-Parks´, den der Bebauungsplan nun vorsieht und der nur eine Augen-Wischerei sowie Greenwashing darstellt). Daher ist auch diese Version des Bebauungsplanes hinsichtlich des nun sogenannten ´Hafenmarktes´ abzulehnen. Die Stadtverwaltung stellt Münster als ´die schönste Stadt der Welt´ dar und man versteht sich als eine der größten ´Fahrradstädte´ Deutschlands, während schon vor einiger Zeit (richtigerweise) der Klimanotstand ausgerufen wurde. Gleichzeitig soll das Bauvorhaben dieses nun sogenannten ´Hafenmarktes´ mit seinen unausweichlichen, umwelt- und klimafeindlichen Mehrbelastungen für die betreffenden Stadtviertel aufgrund steigenden Auto- und Lkw-Verkehrs entgegen der Mehrheit der Bürger_innen-Interessen weiterhin durchgesetzt werden – dies passt nicht zusammen! NEIN zum ´Hafenmarkt´ und JA zu einem ganz anderen Konzept an Ort und Stelle. Münster´s zentrale Stadtviertel benötigen dringend mehr entsiegelte Flächen und es besteht ein großer Mangel an Grünflächen, damit diese schon allzu dicht besiedelten Bereiche in mannigfacher Weise mehr und besser ´Aufatmen´ können. Der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ steht dem drastisch entgegen und sollte im Sinne aller im Stadtgebiet von Münster lebenden Menschen verhindert werden, damit Platz für andersartige, moderne und besser geeignete Konzepte in diesem Bereich entstehen könnten. Für diesen Wechsel in die richtige Richtung ist es noch nicht zu spät.“	s. Kap. II a.1, a.3, a.7, a.8, b.5, b.7, b.10, d.1, e.1, f.1
3.158. Öffentlichkeit 17984	
„[…] Der nun sogenannte „Hafenmarkt“ wird definitiv mehr Individualverkehr anziehen, denn die Anwohner_innen haben bereits genug vor Ort befindliche Einkaufsmöglichkeiten und werden – wie der Widerstand auf allen Kanälen zeigte – den „Hafenmarkt“ zukünftig NICHT aufsuchen. Dieser erhöhte Verkehr wird die bereits jetzt unerträgliche Verkehrssituation im Viertel Hansa-Hafen-Herz-Jesu weiter verschärfen und dabei unausweichlich auch zu mehr Durchgangsverkehr auf der Schillerstraße sowie Schillerstraßenbrücke führen. Wie allerdings soll diese Fahrradstraße (...!) und vor allem diese enge Brücke ein solches zusätzliches Verkehrsaufkommen bewältigen? Im Ergebnis wird diese Fahrradstraße eine Fahrradfahrer_innen – Gefährdungsstraße mit entsprechend hohen Verkehrsunfallgefahren. Wie soll dies bitte zum Selbstverständnis der Stadt Münster als „Fahrrad-Stadt“ passen? Auch	s. Kap. II a.3, a.7, a.8, b.7, b.8, c.1, c.2, c.3, c.5, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
wegen dieser massiv zusätzlichen Gefährdungen ist das Bauvorhaben in seiner jetzigen Form weiterhin abzulehnen. Die gewachsene und mehr als ausreichend gut vorhandene, dabei vielfältige Einzelhandels-Struktur im betreffenden Stadt-Viertel wird durch den unnötigen ´Hafenmarkt´ akut gefährdet, da die Übersättigung zu einem Verdrängungs-Wettbewerb führen könnte. Der u.a. entstehende Vollsortimenter-Einkaufsladen - genau dies wird es trotz der Augenwischer-Benennung eines vermeintlichen ´Markthallen´-Konzeptes sein- wird auch gemäß Einzelhandelskonzept der Stadt von 2018 nicht benötigt; dies auch in keiner Weise, wenn es neue Anwohner_innen durch die wenigen, geplanten Wohnungen, sowie Arbeitnehmer_innen durch neue Geschäftsräume am Hafen gibt bzw. geben wird. Stattdessen gilt es, dass die Stadt die vorhandene und ausreichende Einzelhandels-Struktur schützen muss, weshalb der sog. ´Hafenmarkt´ abzulehnen ist. In dem Bauvorhaben zum nun sogenannten ´Hafenmarkt´ sollen NUR 34 neue Wohnungen entstehen - keine davon mit öffentlicher Förderung und damit ohne Preisbindung. Wie kann das sein, wo in Münster sowie auch in dem betreffenden Stadt-Viertel stattdessen dringend Wohnraum benötigt wird und dabei vor allem BEZAHLBARE Wohnungen entstehen müssen! Statt des ´Hafenmarktes´ mit seinen unnötigen, weiteren Verkaufsflächen und den vielen einhergehenden Nachteilen wird an der Stelle des Bauvorhabens also ein ganz anderes Konzept benötigt, welches in erster Linie neuen, bezahlbaren Wohnraum schafft. Zugleich könnten dort Flächen mit Bepflanzung und einhergehend Aufenthaltsqualität entstehen (und nicht diese lächerliche, dreiste Planung eines angeblich aufwertenden ´Pocket-Parks´...!!!), die dringend in dem Viertel benötigt werden, weshalb auch deshalb der ´Hafenmarkt´ abzulehnen ist.“	
3.159. Öffentlichkeit 17985	
„[…] Der Souverän = die Bürger_innen lehnen den nun sogenannten ´Hafenmarkt´, der letztlich nicht entscheidend verändert zum vormals sogenannten ´Hafencenter/ E-Center´ konzipiert ist sowie entstehen würde, definitiv AB. Warum versteht die Stadtverwaltung dies nicht bzw. warum zeigt diese den Bürger_innen immer wieder, dass es ihnen egal zu sein scheint?! Diverse Info-Veranstaltungen, Diskussions-Runden, Kundgebungen, kreative Demo- und Protestaktionen, Zeitungs-Leserbriefe, Foren- Beiträge im Internet und Sozialen Medien und auch persönliche Gespräche zeigen, dass direkt betroffene und auch nicht direkt betroffene Bürger_innen das insgesamt gleiche Konzept ´Hafenmarkt/ Hafencenter/ ECenter ´ (weiterhin) vollumfänglich ablehnen. Unterstützt wird dies durch eine größere Bürger_innen- Befragung der B-Side aus der Vergangenheit und ausgerechnet auch eine große Bürger_innen-Befragung der Stadt Münster selbst (!), in der diese Ablehnung ebenfalls mit großer Mehrheit deutlich	s. Kap. II a.1, a.3, a.6, a.7, a.8, b.5, b.7, b.8, c.1, c.3, d.1, e.1, e.12, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
wird. Wofür werden Bürger_innen-Befragungen und -Beteiligungen initiiert, wenn aus Sicht der Bürger_innen keine Rücksicht darauf genommen wird?! Dadurch entsteht mehr als nur der Eindruck, dass hier Investoren- Interessen vor die Interessen der Bürger_innen gestellt werden und die Stadt vielleicht auch die Meinung vertritt, dass man die Entscheidungen der Vergangenheit entgegen allem Widerstand hier durchsetzen müsse. Stattdessen erfordert es eine auf Werte basierende Neuausrichtung sowie Mut und Größe, richtigerweise eine Kurskorrektur vorzunehmen und den ´Hafenmarkt´ zugunsten eines ganz anderen Konzeptes zu verhindern - leider scheint die aktuelle Stadtverwaltung diese Merkmale nicht aufzuweisen... Die Stadt Münster ruft (richtigerweise) den Klimanotstand aus und will dann weiterhin zulassen, dass so ein Vorhaben wie der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ weiterhin realisiert werden soll? Dies passt überhaupt nicht zusammen! Der ´Hafenmarkt´ zieht mehr motorisierten Individualverkehr an, denn der hier vorkommende, größere Einkauf wird nicht fußläufig oder mit ÖPNV oder Fahrrad abtransportiert, während die Waren zudem alle per Lkw angeliefert werden (zumal die Anwohner_innen die ausreichend bestehenden Einzelhandelsgeschäfte nutzen und den ´Hafenmarkt´ ganz sicher meiden werden). Mehr Verkehr dieser Art bedeutet aber mehr klimaschädliche Umweltbelastung und damit negative Auswirkungen, die der Klimanotstand gerade bekämpfen sollte. Daher ´NEIN´ zum Hafenmarkt. Die Investoren fangen trotz Scheitern des beklagten Bebauungsplanes vor dem Oberlandesgericht Münster damit an, den ´Hafenmarkt´ zu bauen und deshalb sagen politisch Verantwortliche, dass man doch schließlich keine Bauruine über Jahre hinweg wolle und man von dem einmal eingeschlagenen Weg nicht mehr abkommen könne? Geht´s noch?! DAS kann doch kein Grund für ein ´Trotzdem immer weiter´ sein! Und dann äußern manche Vertreter_innen aus Politik und Wirtschaft noch den versteckten, teilweise aber auch offenkundigen Vorwurf, die gegen ´Hafenmarkt/ Hafencenter/ E-Center´ engagierten Bürger_innen seien an der jetzigen, verfahrenen Situation schuld, hätten früher schon anders agieren können oder sogar müssen und versucht damit, das Verursacher-Prinzip umzukehren und auch Inkompetenz in der Sache zu attestieren. Am Ende bleibt aber die Tatsache, dass der ´Hafenmarkt´ aktuell (sowie weitestgehend auch schon in der Vergangenheit) falsch ist, nicht benötigt wird, nicht gewollt ist, nicht in die jetzige Zeit passt, bei weitem mehr Nachteile als Vorteile für direkt betroffene Bürger_innen und auch darüber hinaus darstellt sowie insgesamt - bei allen einhergehenden Schwierigkeiten - nun verhindert werden muss. Was Münster – und darin sind sich wirklich ALLE einig – dringend benötigt, ist bezahlbarer Wohnraum! Die Planungen am Hafen sehen aber nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl an neuen Wohnungen vor, während eine große Menge an gewerblicher Fläche, insbesondere in dieser Größenordnung wirklich nicht benötigte Einzelhandelsfläche, neu geschaffen wird. Und hier sticht der nun sogenannte	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
´Hafenmarkt´ nochmals negativ hervor: In selbigem Bauvorhaben sollen nur 34 neue Wohnungen entstehen, aber keine davon mit öffentlicher Förderung und damit ohne Preisbindung. Entsprechend sorgt der zu wenig regulierte Wohnungsmarkt wieder dafür, dass es eben nicht die dringender benötigten, bezahlbaren Wohnungen werden. Daher wird statt des ´Hafenmarktes´ an dieser Stelle ein ganz anderes Konzept benötigt und ist das Bauvorhaben in der vorliegenden Form abzulehnen. Die Stadtverwaltung stellt Münster als ´die schönste Stadt der Welt´ dar und man versteht sich als eine der größten ´Fahrradstädte´ Deutschlands, während schon vor einiger Zeit (richtigerweise) der Klimanotstand ausgerufen wurde. Gleichzeitig soll das Bauvorhaben dieses nun sogenannten ´Hafenmarktes´ mit seinen unausweichlichen, umwelt- und klimafeindlichen Mehrbelastungen für die betreffenden Stadtviertel aufgrund steigenden Auto- und Lkw-Verkehrs entgegen der Mehrheit der Bürger_innen-Interessen weiterhin durchgesetzt werden – dies passt nicht zusammen! NEIN zum ´Hafenmarkt´ und JA zu einem ganz anderen Konzept an Ort und Stelle. Münster´s zentrale Stadtviertel benötigen dringend mehr entsiegelte Flächen und es besteht ein großer Mangel an Grünflächen, damit diese schon allzu dicht besiedelten Bereiche in mannigfacher Weise mehr und besser ´Aufatmen´ können. Der nun sogenannte ´Hafenmarkt´ steht dem drastisch entgegen und sollte im Sinne aller im Stadtgebiet von Münster lebenden Menschen verhindert werden, damit Platz für andersartige, moderne und besser geeignete Konzepte in diesem Bereich entstehen könnten. Für diesen Wechsel in die richtige Richtung ist es noch nicht zu spät.“	
3.160. Öffentlichkeit 17986	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: *-Mangel an Grünflächen* *-HansaHafen ist jetzt schon das am dichtesten besiedelte Gebiet in Münster* *-Flächenentsiegelung wäre nötig* *-Die Verkehrssituation ist jetzt schon untragbar* *-eine Verbesserung der Verkehrssituation ist dringend nötig, das Bauvorhaben verstetigt aber die jetzige Situation bzw. verschlechtert sie sogar*	s. Kap. II a.3, a.4, a.5, a.7, a.8, b.7, d.1, d.2, e.1, e.7, e.11, f.1, g.1, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
-die Ringlinie fährt schon jetzt nicht mehr über den Hansaring, weil es dort jetzt schon zu voll ist *-die Verkehrssituation muss also auch jetzt schon verbessert werden und nicht noch mehr Verkehr durch ein Bauvorhaben erzeugt werden* *-der ÖPNV muss immer Vorrang vor den einzelnen Pkws haben, im geplanten Kreuzungsbereich vor dem Bauvorhaben ist aber keine Busspur vorgesehen* *-Lärmbelastung ist jetzt schon unzumutbar und so nicht tragbar, das Bauvorhaben wird den Lärm aber erhöhen* *-Lärm macht krank, die Stadt Münster muss ihre Bürger*Innen vor Lärm schützen, mehr Verkehr bedeutet auch mehr Luftschadstoffe* *-Das Einkaufszentrum widerspricht dem kürzlich ausgerufenen Klimanotstand* *-Flächen werden durch das Bauvorhaben in Anspruch genommen, die viel besser entsiegelt und begrünt werden könnten* *-die Stadt muss klimaresilient werden, eine weitere Erhöhung der Gebäudedichte ist im am dichtesten besiedelten Gebiet Münsters auch aus Klimaschutzgründen nicht hinnehmbar* *-Es fand keine richtige Bürgerbeteiligung statt* *-Stadtteilentwicklung funktioniert nur im Dialog mit den Bürger*Innen* *-Das Viertel benötigt: Grünflächen, Aufenthaltsflächen, bezahlbaren Wohnraum* *-Neues ehrliches Verkehrsgutachten mit Vorschlägen zur verkehrstechnischen Entlastung“*	
3.161. Öffentlichkeit 17988 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen, da ich direkt am Hansaring wohne und arbeite und bereits heute die Lärmbelastung durch Autoverkehr als extrem belastend empfinde.“	s. Kap. II g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.162. Öffentlichkeit 17989	
*„[…] Mit diesem Schreiben geben wir, die Initiative Chico Mendes Münster, eine Stellungnahme zu den o. g. Planvorhaben (B-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP) ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Wir, das sind Menschen einer Initiative, die sich auf lokaler und globaler Ebene für eine klimagerechte Zukunft einsetzen. Wir, das sind Bewohner*innen des Hansa-, Hafen-, und Herz-Jesu Viertels, deren Lebensmittelpunkt sich in eben diesen Vierteln befindet. Wir sind von den o.g. Planvorhaben, die sie unterstützen, auf direkter Weise betroffen und sehen zugleich die negativen Folgen auf kommunaler und gesamtgesellschaftlicher Ebene, die sich aus dem geplanten Bauvorhaben ergeben werden. Wir sehen den Bebauungsplans Nr. 609 der Stadt Münster im Stadtteil Hafen als ein Bauvorhaben, welches die Lebensqualität der Bewohner*innen im Viertel bedroht, als das Resultat einer Politik, die Grund, Boden und Wohneigentum Gegenstand der Kapitalverwertung von Investoren macht und die die Chance zur nachhaltigen und ökologisch tragfähigen Neuausrichtung des Wohn- und Stadtbaus wieder einmal verpasst. Der Plan gibt Kapitalinteressen, Beton und Autos Vorrang vor bezahlbarem Wohnraum, Begegnungsorten im Viertel, der Teilhabe der Bewohner*innen an Entscheidungsprozessen und steht einer nachhaltigen und zukunftsweisenden Mobilitätswende unvereinbar entgegen. Wir möchten Sie daran erinnern, dass Sie als Stadt Münster den Klimanotstand ausgerufen haben, den der Rat der Stadt am 22.5.2019 beschlossen hat (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.“ Wir fordern von Ihnen nun das, was Sie sich mit dem Beschluss zum Klimanotstand selbst zum Ziel gesetzt haben: Die Eindämmung des anthropogenen Klimawandels in der städtischen Politik - nicht die Fortsetzung von klimaschädlicher, gesundheitsgefährdender Bauplanung, die wieder einmal wirtschaftlichen Akteuren den Vorrang vor den Interessen der Bürger*innen Ihrer eigenen Stadt gibt. Als Bewohner*innen der umliegenden Viertel und insbesondere des Hansarings, des Wohnbereichs um die Schillerstraße und der Wolbecker Straße, möchten wir hiermit ganz klar Stellung beziehen: Wir brauchen und wollen kein überdimensionales Einkaufszentrum, wie den geplanten Hafenmarkt! Zum einen gibt es bereits genug Lebensmittelmärkte in unmittelbarer Nähe, durch die wir uns ausreichend versorgt fühlen. Zum anderen*	s. Kap. II a.3, a.7, a.8, b.2, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, d.1, d.3, d.6, e.1, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*ist die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr bereits jetzt an einem gesundheitsgefährdenden Punkt angelangt, die durch den hohen Transportaufwand des geplanten Supermarkts und Einzelhandels, sowie den zusätzlichen Pkw-Bewegungen, die diese Geschäfte anziehen werden, zu noch mehr unnützem Lärm und Schadstoffbelastung führen würden, den wir jetzt schon für untragbar halten! Die Knotenpunkte rund um das Bauvorhaben liegen bereits an den Belastungsgrenzen oder haben diese klar überschritten und sind überlastet. So jedenfalls steht es in Ihrem eigenen Begründungsentwurf. Und um Sie noch einmal an den Ratsbeschluss vom 22.05.2019 zu erinnern: Bei allen Entscheidungen, die die städtische Politik trifft, sei die Eindämmung des anthropogenen Klimawandels grundsätzlich zu beachten. Wir fordern Sie hiermit dazu auf, Ihren Entscheidungen Taten folgen zu lassen und es nicht bei symbolpolitischen Handlungen zu belassen. Eine nachhaltige und ökologische Stadtpolitik zeigt sich nicht in der Planung eines riesigen Einkaufszentrums, der Zubetonierung einer Fläche, auf der Parks oder Spielplätze entstehen könnten, mit Tiefgaragenstellplätzen für 350 Autos (die die Anwohner*innen nicht einmal kostenlos benutzen dürfen) zusätzlich zu dem oberirdischen Stellplatz mit weiteren 100 Parkplätzen. Wir dachten Sie wollten sich den Titel der fahrradfreundlichsten Stadt Deutschlands wieder zurückholen? Es sollte der Stadt Münster doch selbst hinreichend bekannt sein, was in unseren Vierteln eigentlich fehlt: bezahlbarer Wohnraum und mehr sozialer Wohnungsbau, Kitas, Grünflächen und Spielplätze, Freiräume für Kunst und Kultur, und vieles mehr. Hier haben Sie also nun die größte noch freie Fläche, die das Hansaviertel zur Verfügung hat, auf der Sie all die Defizite, Missstände und Möglichkeiten, auf die Sie die Bürger*innen der betroffenen Viertel seit Jahren hinweisen, durch Ihre Bauplanungspolitik zu beseitigen bzw. umzusetzen und einen positiven städtebaulichen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung in diesem hoch belasteten Stadtteil zu leisten. Und was tun Sie? Sie wollen angrenzend an die Parkplätze für 450 Autos (!) einen Pocketpark errichten. Ein winziges Stück Grünfläche also, das in die Hosentasche passt. Ist das wirklich Ihre Vorstellung von Nachhaltigkeit und Klimaschutz? Der lächerliche Pocketpark ist für uns kein Kompromiss in puncto nachhaltiger Flächennutzung, sondern gehört ganz klar in die Kategorie des Greenwashings. Wer möchte sich dort freiwillig länger aufhalten, wenn direkt hinter mir Autos ein- und ausparken und direkt vor mir der zukünftige Besitzer einer der geplanten Privatwohnungen mit seinem SUV in den Seiteneingang der Tiefgarage manövriert, weil der Hansaring schon wieder aus allen Nähten platzt? Bisher konnte man am Hafenweg noch in aller Ruhe spazieren gehen, dies wird dann offensichtlich nicht mehr möglich sein. Da ohnehin schon mit dem Bau angefangen wurde, fordern wir, dass wenigstens die Dachflächen des Geländes nachhaltig genutzt werden.* *Dadurch hätte die Stadt Münster zusätzlich die Möglichkeit jenes kapitalistische Bauprojekt immerhin ein bisschen*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*“grüner” aussehen zu lassen. Es gibt weltweit zahlreiche Großstädte, welche bereits seit mehreren Jahren Projekte zu städtischer Landwirtschaft fördern, wie z.B. die Green City Growers in Boston, welche in Zusammenarbeit mit dem Urban Farming Institute Ideen zur nachhaltigen Dachflächennutzung entwickelt haben, um CO2-Emissionen und Transportwege zu reduzieren. Uns schockieren ebenso die wenigen im Bebauungsplan vorgesehenen Wohnungen. Nur 34 Wohnungen sollen auf den insgesamt 22.000 qm entstehen und das, obwohl der Stadt bekannt sein sollte, dass Wohnraum in Münster knapp und teuer ist. Wir fordern von der Stadt, dass sie ihrer Daseinsvorsorge im Bereich Wohnen nachkommt und den Kapitalgesellschaften Grund und Boden an Wohneigentum entzieht. Denn dieser gehört den Menschen, die darauf leben und arbeiten! Und nicht zuletzt fordern wir Viertelbewohner*innen bei der Perspektivplanung eines so großen Bauvorhabens, welches die städtische Infrastruktur über Jahrzehnte prägen wird und die Gestaltung eines Viertels maßgeblich bestimmt, miteinbezogen zu werden und mitbestimmen zu können. Diese Stadt gehört uns allen! Die hier zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemachten Aussagen gelten für die 97. Änderung des Flächennutzungsplans gleichermaßen. Denn letztere soll nur deshalb erfolgen, um zu verhindern, dass der neue Bebauungsplan gegen den Flächennutzungsplan verstößt.“*	
3.163. Öffentlichkeit 17990	
„[…] Bitte lesen Sie gründlich die OVG-Entscheidungen OVG Münster, 12.04.2018 - 7 D 53/16.NE OVG Münster, 01.02.2019 - 7 B 1360/18 Aus diesen gehen unmissverständlich die Unwirksamkeitsgründe/ Rechtswidrigkeitsgründe eines alten wie auch neuen BPlans für ein ECenter/ Hafencenter/Hafenmarkt an dieser Stelle hervor. Auch die Neuplanung wird evident rechtswidrig sein und vom OVG verworfen werden, da die Hauptprobleme (Verstöße gegen anwohner- und umweltschützende Normen (Details s. OVG-Entscheidungen)) nicht behoben werden können, außer man unterbindet sämtlichen zusätzlichen Verkehr, der durch die Baumaßnahme entsteht. Dies wird vorliegend nicht getan. Der Autoverkehr am Hansaring ist jetzt schon gesundheitsschädigend laut. Die Stadtverwaltung und die Autofahrenden haben Glück, dass die Anwohner:innen nicht jetzt schon reihenweise auf Maßnahmen klagen. Ich selbst habe bis September 2019 am Hansaring gewohnt, mit Fenster zur Straße. Jeden morgen, teilweise noch zur Nachtzeit, wurde ich von anfahrenden LKW an der Ampel wachgerüttelt (selbst wenn das Fenster geschlossen war). War das Fenster offen, war der Lärm dermaßen hoch, dass an Schlaf nicht zu denken war. Das Stresslevel im Körper war dann ähnlich hoch, wie wenn ich gar nicht geschlafen hätte. Somit war an Schlaf nur mit geschlossenem Fenster zu denken. Das ist an einzelnen Tagen in der Woche (z.B. Wochenende oder Mittwochs)	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.4, a.5, a.6, a.7, a.8, b.2, b.4, b.5, b.7, d.1, e.1, e.3, e.11, f.1, f.2, g.1, g.3, h.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
hinnehmbar. Betrifft es aber jeden einzelnen Tag (Sonntagmorgens war der einzige aushaltbare Morgen), ist an Schlafen mit geöffnetem Fenster nicht zu denken. Als Anwohner habe ich allerdings auch das Recht, ab und zu mit geöffnetem Fenster zu schlafen. Letztlich war ich, nachdem ich den unzureichenden Umgang der Stadtverwaltung mit Anwohnerbedenken am Hansaring hinlänglich zur Kenntnis genommen habe und weil ich keine Zeit für eine eigene Klage hatte, dazu gezwungen, umzuziehen. Ich war also schon direkt betroffen von dem gesundheitsschädigenden Lärm am Hansaring, welcher durch diese Baumaßnahme nur noch schwerwiegender würde. Nun wohne ich in der Soester Straße. Auch hier kommt viel Lärm des Hansaring an. Auch der Feinstaub der Autos sorgt hier wie zuletzt am Hansaring für eine stark eingeschränkte Wohnqualität. Da ich mich einige Meter von Hansaring und Ampelsystem entfernt befinde, ist die Lärmkulisse aktuell lediglich stark störend und stressend, aber ab und zu kann ich das Fenster noch offenlassen. Dies wird nicht mehr der Fall sein, wenn hunderte bzw. tausende Autos mehr täglich am Hansaring durch den vorliegenden BPlan und die darauffolgende Baumaßnahme angezogen werden. Die statistisch fragwürdig errechnete Mehrbelastung (alle Faktoren wurden im JEWEILS (!) wissenschaftlich gerade noch vertretbaren untersten Bereich angesetzt; in der Summe ist das schwer haltbar) wird aller Voraussicht nach stark übertroffen. Allerdings ist auch sie allein schon unzumutbar. Nicht zuletzt daher hat das OVG mitgeteilt, dass es die Heilungschancen des BPlans als niedrig ansetzt und ist auf viele weitere Unwirksamkeits-/ Rechtswidrigkeits-/ Nichtigkeitsgründe gar nicht erst eingegangen. Auch dieser BPlan wird vom OVG verworfen werden. Dies ist auch jetzt schon klar voraussehbar. Die weitere Planung seitens der Verwaltung ist daher eine klare Zeitverschwendung des ohnehin schon stark überlasteten Personals. Sollte ein BPlan und eine neue Baugenehmigung zustande kommen, wird auch der Investor Stroetmann seine Zeit und Ressourcen verschwenden und weiterbauen. Nur um dann vom OVG einen erneuten Baustopp/ Nutzungseinstellungsverfügung o.Ä. ins Haus zu bekommen. Auch eine Amtshaftungsklage der Investoren gegen die Stadtverwaltung ist dann denkbar. Diese zusätzlichen Kosten jetzt schon mit evident rechtswidriger Fehlplanung zu verursachen ist in Zeiten von Corona-Belastungen der städtischen Kassen unverantwortlich. Ich als unmittelbar betroffener Anwohner, der schon einmal wegen des gesundheitsschädlichen Lärms (und Feinstaubs) am Hansaring umziehen musste, möchte dies nicht noch einmal tun. Sehe dies aber auch schon kommen. Wer zahlt meine Umzugskosten, wenn die Stadtverwaltung evident rechtswidrige Planungen vornimmt? Zuletzt weise ich auf den Beschluss des BVerfG vom 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18 hin. Das BVerfG stellt hier klar, dass Klimaschutzbelange viel stärker als bislang in Abwägungen staatlicher Entscheidungen einzubeziehen sind. Auch diese bleiben mit einer solchen Planung wie aktuell vorliegend völlig außer Betracht. Da die	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Verkehrs- und Gesundheitsschutzgründe, die zur erneuten Rechtswidrigkeit des BPlans führen, aber so durchgreifend stark und evident sind, brauche ich an dieser Stelle auf alle weiteren Gründe nicht tiefer einzugehen, um Ihnen und mir selber Zeit zu sparen. Es braucht keine weiteren tausenden Quadratmeter Einkaufsmöglichkeiten am Hansaring. Es gibt zu wenige Grün- und Erholungsflächen im Hansaviertel. Der Klimaschutz wird missachtet. Der Wille der absoluten Mehrheit der Bewohner:innen des Viertels wird missachtet. Die Öffentlichkeit wurde und wird nicht ausreichend beteiligt. Eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleistet, findet hier evident nicht statt. Eine menschenwürdige Umwelt wird nicht gesichert, die natürlichen Lebensgrundlagen werden nicht geschützt, Klimaschutz wird nicht gefördert und die städtebauliche Gestalt sowie das Orts- und Landschaftsbild wurden und werden baukulturell nicht erhalten und stattdessen fehlentwickelt. Bitte gehen Sie respektvoll mit der begrenzten Zeit Ihrer überlasteten Mitarbeiter:innen in der Planungsverwaltung um und zwingen Sie sie nicht, evident rechtswidrige BPläne zu erstellen. Es gibt viel zu tun für eine nachhaltige und lebenswerte Stadt für alle. Der Hafenmarkt gehört nicht dazu.“	
3.164. Öffentlichkeit 17998 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Im Übrigen werden seit Jahren diverse konstruktive Impulse und Vorschläge aus der Zivilgesellschaft und engagierten Nachbarschaft im Hansa- und Hafenviertel beigetragen. Als Bewohner des Viertels bin ich selbst persönlich durch die Planungen betroffen. Ich fühle mich hier wohl und zu Hause, hier ist seit einigen Jahren der Mittelpunkt meines Lebens und ich engagiere mich für das Zusammenleben und die Zukunft im Hansa- und Hafenviertel (über die Organisationen und Projekte B-Side und HansaForum z.B.). Auch als Mieter in der Bernhard-Ernst-Straße bin ich betroffen. In allen umliegenden Straßen wird das Verkehrsaufkommen in unzumutbaren Weise steigen. Die Lebensqualität im Viertel, insbesondere entlang des Hansarings, wird aus den o.g. Gründen (Belastung durch Kfz- und Lkw-Verkehr, Lärm- und Feinstaubbelastung etc.) erheblichen Schaden nehmen, etwa dadurch, dass (spontane) Bewegungen und Begegnungen mit Nachbar:innen, Freund:innen und Kolleg:innen auf den Straßen und We-	s. Kap. II a.1, b.2, e.2, f.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
gen des Viertels durch den raumgreifenden Straßenverkehr mitsamt damit einhergehender Geräuschkulisse faktisch eingeschränkt wird. Die (un-)mittelbaren Folgen dieses Vorhabens wirken sich eindeutig zu Lasten der Menschen aus, die im Hansaviertel wohnen, arbeiten und leben. Zudem befürchte ich, dass die ohnehin mangelhafte Verkehrssituation für Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen dadurch unsicherer wird, dass viel mehr Kfz und Lkw die Straßen frequentieren werden und insbesondere auf das Gelände des HafenMarktes auf- und abfahren werden (Hansaring/Hafenweg/Schillerstraße). Ich bin einer von vielen Bewohner:innen des Viertels, die sich hauptsächlich, wenn nicht ausschließlich, mit dem Fahrrad oder zu Fuß im Viertel und in der ganzen Stadt fortbewegen. Darüber hinaus habe ich starke Zweifel, dass die neue Planung vor der Verwaltungsgerichtsbarkeit bestehen kann. Es ist davon auszugehen, dass es erneut zu Verfahren und der gerichtlichen Prüfung kommt. Aus den o.g. und weiteren Gründen bin ich der Ansicht, dass die vom OVG NRW 2018 zu Recht gerügten Fehler der ursprünglichen Planung durch die neue Planung nicht geheilt werden. Eine weitere Verzögerung der Entwicklung des Grundstücks und eine riesige, gefühlte Ewigkeiten brach liegende Bauruine ist für die ganze Stadt und alle Beteiligten ein absolutes Ärgernis. Eine erneute Niederlage der Stadt vor dem OVG NRW wäre nicht nur peinlich und teuer (in mehrfacher Hinsicht). Als Bürger der Stadt Münster wundert man sich in Sachen Hanfencenter/HafenMarkt ohnehin seit Jahren, welches Rechtsverständnis, welcher Sorgfaltsmaßstab und welche Gewichtung der verschiedenen, miteinander möglichst in Einklang zu bringenden Rechte und Interessen der städtischen Planung zugrunde liegt. Die hier zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemachten Aussagen gelten für die 97. Änderung des Flächennutzungsplan gleichermaßen. Denn letztere soll nur deshalb erfolgen, um zu verhindern, dass der neuen Bebauungsplan gegen den Flächennutzungsplan verstößt.“	
3.165. Öffentlichkeit 17999	
„[…] Namens und in Vollmacht unseres Mandanten nehmen wir zu der v. g. Planung (B-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP) nachfolgend Stellung und erheben Einwendungen. Die vorgelegte Planung ist rechtswidrig. Daher ist absehbar, dass auch dieser B-Plan Nr. 609, wie schon zuvor der vorhabenbezogene B-Plan Nr. 535, von dem Oberverwaltungsgericht für unwirksam erklärt werden wird, sollte er in der offengelegten Fassung beschlossen werden. *Betroffenheit des Einwenders*	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.4, a.5, a.6, a.7, b.2, b.7, b.8, b.10, c.1, c.3, c.4, c.5, c.6, d.1, d.6, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.7, e.8, e.9, e.11,e.12, f.1, f.2, g.1, g.3, g.5, g.6, h.1, h.2,

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Der Einwender ist als direkter Nachbar und selbstnutzender Wohnungseigentümer von Ihrer Planung massiv betroffen. Gegenstand der VBP Nr. 609 ist die Errichtung des sog. Hafen-markts auf einer rund 21.000m² großen Fläche im Hansaviertel zwischen Hansaring und Hafenweg. Es handelt sich dabei um ein vormals von der Deutschen Post genutztes Gelände. Geplant ist dort nun insb. großflächiger Einzelhandel auf 4.450m² (E-Center, Discounter, Getränkemarkt u.a.) sowie zusätzlich „Dienstleistungen/Praxen/Büros" auf 4.310 m², Gastronomie auf 1.000 m² und Wohnnutzung auf weiteren 3.000 m². Insgesamt sollen für den Hafenmarkt über 450 Pkw-Stellplätze an dem verkehrlich hoch belasteten Standort in dem Scheitelpunkt der Hansaringkurve entstehen. Der bislang nur wenig benutzte und sehr schmale Hafenweg soll als Sackgasse dem Lieferverkehr (lt. Vorhabenträgerin 25 Lkw/d) dienen. Gegenüber der ursprünglichen VBP Nr. 535, der im April 2018 von dem Oberverwaltungsgericht wegen erheblicher Mängel für unwirksam erklärt wurde, hat sich nichts Relevantes verändert. Es wurde ein neuer Name („Hafenmarkt" statt zuvor „Hafencenter") vergeben und die VKF des großflächigen Einzelhandels minimal verkleinert. Das öffentlich von Ihnen und dem Vorhabenträger vielfach angepriesene „Markthallenprinzip" erweist sich schon bei einem ersten kurzen Blick als Marketingtrick: Denn zum einen ist der Großteil der Fläche im Vorhabenteil B weiterhin für das Warensortiment des E-Center reserviert und zum anderen findet kein Markt mit frei vergebenen Standplätzen, bei denen mehrere Anbieter mit einem gleichen Warenangebot konkurrieren, statt. Vielmehr sollen ggfls. einzelne Stände, soweit dies zu dem übergeordneten Angebotskonzept des E-Centers passt, Produkte nach den Vorstellungen der Vorhabenträgerin anbieten. Auch die im Vergleich zu den weiterhin geplanten 450 Stellplätzen winzige Grünansammlung (sog. „Pocket Park") führt nicht zu einer Ver-besserung der Planung. Im Kern handelt es sich weiterhin um eben jenen Planansatz, der massive und rechtswidrige Beeinträchtigungen für die Anwohnerschaft bedeutet und bereits zuvor vom Oberverwaltungsgericht verworfen worden ist. Rechtlich ist das alles auch des-halb von Relevanz, weil öffentlich behauptete Planungsziele im Planentwurf keine tragfähige Umsetzungsgrundlage finden. Die Umsetzung des Vorhabens führt zu einer Erhöhung der Lärmbelastung an den Räumen des Einwenders auf tags/nachts deutlich über 70/60 dB(A), da durch den Hafenmarkt der Kfz-Verkehr mitsamt dem daraus resultierenden Verkehrslärm auf dem ohnehin stark befahrenen Hansaring und dem rückwärtigen Hafenweg weiter gesteigert würde. Die unmittelbar-bar neben dem Haus des Einwenders gelegene Rampe der Tiefgarageneinfahrt und die für die Anbindung des Hafenmarkts vorgesehene Ampel verursachen zusätzliche erhebliche Lärmimmissionen, ebenso die zahlreichen für den Betrieb des Hafenmarkts notwendigen Kühl- und Lüftungsaggregate, die auf den Dächern und in dem hohen Uhrenturm (dies dient der ständigen erforderlichen Belüftung der Tiefgarage). Die Er-	i.1, i.6

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
schließung des Vorhabens muss zu einer ständigen Blockade der Pkw-Ausfahrt im Haus des Einwenders führen. Durch den regelmäßig auf der Abbiegespur zum Hafenmarkt zu erwartenden Rückstau von nur wenigen Pkw ist eine gefahrlose An- und Abfahrt vom Grundstück des Einwenders und die Benutzung seines dort gelegenen privaten Stellplatzes dann nicht mehr möglich. Das Vorhaben ist aus diesen und weiteren Gründen rücksichtslos und verhindert die Herstellung gesunder Wohn- und Lebensverhältnisse am Hansaring. Die Planung verstößt gegen den Landesentwicklungsplan. Der Hafenmarkt ist angesichts des bereits bestehenden her-vorragenden Nachversorgungsangebotes auch in dieser Hinsicht völlig überflüssig und vermag die zu erwartenden gesundheitsgefährdenden Belastungen keineswegs zu rechtfertigen. Durch die Umsetzung der offengelegten Planung auf der letzten großen und zentralen Frei-fläche im Hafenviertel würde ein städtebaulicher Missstand über Jahrzehnte hinweg festgeschrieben und verfestigt werden, obwohl er bei einer anderen Planung, die stattdessen auto-arme Wohnnutzungen auf dem Gebiet vorsehen würde, durchaus lösbar wäre. Unsere Mandantschaft lehnt das Vorhaben daher in der Form wie es sich nach dem offengelegten Planentwurf Nr. 609 darstellt ab. Nicht nur leidet das formelle Beteiligungsverfahren an erheblichen Mängeln, die eine erneute Durchführung erfordern, auch der vorgelegte Planentwurf ist rechtswidrig, da er städtebaulich nicht erforderlich und dauerhaft nicht umsetzbar ist. *II. Fehlerhafte Offenlage* *Die Offenlage der Planung gem. § 3 BauGB wurde fehlerhaft durchgeführt und ist daher zu wiederholen. So verfehlt die Bekanntmachung vom 26.3.2021 (Amtsblatt der Stadt Münster Nr. 8) die gesetzlich intendierte Anstoßfunktion, da sie keine eindeutigen Angaben enthält, an welche Postanschrift und/oder E-Mail-Adresse eine Stellungnahme im Beteiligungsverfahren zu richten ist. Außerdem wird gerügt, dass die in Ihrem Haus verfügbaren umweltbezogenen Stellungnahmen aus dem B-Plan Verfahren Nr. 535 nicht ebenfalls offengelegt worden sind (vgl. Bekanntmachungstext unter Nr. VI-VIII). Ausweislich S. 14 der offengelegten Planbegründung gehen die „Grundzüge der Planung des HafenMarkts zurück auf das Planverfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 535 zur Realisierung des Hafencenters als Stadtbereichszentrum mit ergänzenden Büro-, Dienstleistungs- und Wohnnutzungen zwischen Hansaring und Hafenweg.“ Dass der unwirksame B-Plan Nr. 535 hier die Grundlage bildet, wird mehr deutlich, wenn man sich die im Wesentlichen unverändert gebliebenen Planungsinhalte ansieht. Die im vorherigen Planverfahren eingeholten umweltbezogenen Stellungnahmen sind daher hier schon insofern relevant, als sich daran nachvollziehen lässt, dass sich an zentralen umweltbezogenen Kritikpunkten (insb. Verkehrs- und Immissions-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
belastung), die bereits im B-Planverfahren Nr. 535 mit Blick auf die dort prognostizierten Belastungen vorgebracht worden sind und zur Unwirksamkeit des B-Plan Nr. 535 geführt haben, im Kern nichts substanziell geändert hat. Zudem ist eine wechselseitige Verknüpfung der in beiden Planverfahren sowie bei der Fort-schreibung des Master-plan Stadthäfen erstellten Verkehrsuntersuchungen festzustellen, wie sich schon aus dem Literaturverzeichnis der nts-Verkehrsuntersuchung 2020 ergibt. Dort wird auf folgende Verkehrsuntersuchungen Bezug genommen, die zum Teil aus dem Aufstellungsvorgang zum B-Plan Nr. 535 stammen, teilweise später erstellt wurden, und alle-samt hätten offengelegt werden müssen, was jedoch unterblieben ist: -nts Ingenieurgesellschaft mbH. (2015). Verkehrs-untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 535 "Hafencenter" in Münster, 26.03.2015. -nts Ingenieurgesellschaft mbH. (2016). Verkehrstechnische Beschreibung zur Lichtsignalanlage 03280 Hansaring / Zufahrt Hafencenter -nts Inge-nieurgesellschaft mbH. (12. Juli 2018). Verkehrszählung. Roddestraße / Zu-fahrt E-Center, 12.07.2018. -nts Ingeni-eurgesellschaft mbH. (12. Juli 2018). Verkehrszählung, Friedrich-Ebert-Straße / Zufahrt E-Center 26.06.2018 und Roddestraße / Zuf. E-Center, 12.07.2018. -nts Ingenieurgesellschaft mbH. (2019). Parkraumanalyse Hansaviertel / Hafen in Münster, 24.07.2019. -nts Ingenieurgesellschaft mbH. (14. Februar 2019). Verkehrszählung, Hansaring / Dortmunder Straße, 14.02.2019. Ein weiteres Versäumnis ist darin zu sehen, dass Sie in der Bekanntmachung nicht auf die Existenz des „Masterplan Stadthäfen“ und die in diesem Zusammenhang erstellte Verkehrs-untersuchung vom 25.2.2019 hinweisen und diese auch nicht offenlegen. Diese Verkehrsuntersuchung ist wesent-lich für die hiesige Planung, denn sie liefert zentrale Eingangsdaten für die nun einzig offengelegte nts-Verkehrstechnische Untersuchung vom 16.9.2020 (vgl. dort S. 15). Die Planbegründung verweist auf S. 36 eben-falls ausdrücklich auf die Verkehrsuntersuchung zum Masterplan Hafen und auf die o. g. Knotenstromzählungen, die Verkehrsdaten einer Dauerzählstelle des Hansaring sowie auf die Verkehrserhebung vom 14.2.2019 und be-zeichnet diese allesamt als „Bewertungsgrundlage“ der nts-Verkehrsuntersuchung. Die Verkehrsuntersuchung Mas-terplan Hafen (2019) nimmt zur Modellierung der durch die Nutzungen im Plangebiet zu erwartenden Verkehrsbe-wegungen auf S. 21 (Fn. 10) wiederum ausdrücklich Bezug auf die nts-Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2015, was zusätzlich dafürspricht, dass diese daher im hiesigen Beteiligungsverfahren ebenfalls hätte offengelegt werden müssen. Zudem sind die Angaben in sämtlichen Belastungskarten zu den für die einzelnen Straßenabschnitte prognostizierten Verkehrszahlen in dem offengelegten Verkehrsgutachten (nts- Verkehrsuntersuchung vom 16.9.2020) völlig verschwommen und allesamt unlesbar (S. 55-64, Anlagen 3-12), vgl. nachfolgender Auszug (An-lage 4). Einzig die Darstellung der Analyse Ist-Situation 2018 (S. 53) ist gerade noch lesbar. Die Bezugnahme auf	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
diese „Belastungskarten“ im Begründungsentwurf (S. 38 des Begründungsentwurfs), die angesichts der massiven Verkehrs- und Erschließungskonflikte hoch relevant sind, geht somit ins Leere und ist nicht zu gebrauchen. Es ist anhand dieser Darstellung absolut unmöglich, die aus Sicht der Plangeberin zu erwartende Verkehrsentwicklung abzulesen. Auch hierbei handelt es sich um einen Beteiligungsmangel, den wir hiermit rügen. Gerade diese Versäumnisse im Bereich der Verkehrsprognose sind mit Blick auf die von § 3 BauGB intendierte umfassende Information der Öffentlichkeit besonders problematisch. Schließlich stellt die durch das Vorhaben zu erwartende Steigerung des Kfz-Verkehrs im Hansaviertel (Hansaring, Hafenweg, Bremer Str. etc.) angesichts der damit verbundenen gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung ein erhebliches städtebauliches Problem dar, das seit Jahren in der Öffentlichkeit intensiv diskutiert und im Jahr 2018 mit zur Unwirksamkeit des B-Plan Nr. 535 geführt. Aus diesem Grund sind besonders die Angaben zu den auf den einzelnen Straßenabschnitten von Ihnen unterstellten Verkehrsentwicklungen für die öffentliche Meinungsbildung und Diskussion des Vorhabens von herausgehobener Bedeutung. Hierzu ist die Verkehrsuntersuchung schon wegen der mangelhaften Darstellung dieser zentralen Prognosewerte nicht zu gebrauchen. Die Offenlage ist daher fehlerhaft und zu wiederholen. *III. Rechtswidrigkeit des Planentwurfs, Vorhaben „Hafenmarkt“ ist städtebaulich nicht erforderlich. Die Planung ist städtebaulich nicht erforderlich und daher rechtswidrig. Das Vorhaben führt zu einer weiteren Steigerung der Verkehrs- und Lärmbelastung, oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsbelastung. Zudem ist die Erschließung des Vorhabens nicht gesichert. Die Planung wird dauerhaft nicht rechtmäßig umgesetzt werden können und widerspricht den An-forderungen an eine geordnete städtebauliche Entwicklung. Der angegriffene Plan ist nicht erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB. Danach haben Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Eine Planung ist dann erforderlich, wenn der Plan „vernünftigerweise geboten“ ist und die Erforderlichkeit ihren Anknüpfungspunkt in der planerischen Konzeption der Gemeinde hat. Jedenfalls muss die Bauleitplanung auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung ausgerichtet sein und hat diese zu gewährleisten - vgl. BVerwG, Urteil vom 22.01.1993, 8 C 46/91, Rn. 21, juris, sowie OVG Münster, Urteil vom 01. September 2015 – 10 D 44/13.NE –, juris -. Das Merkmal der Erforderlichkeit ist zu bejahen bei einer Planung, die von einem bodenrechtlichen Konzept getragen und nicht von vornherein undurchführbar erscheint und somit vernünftiger Weise geboten ist. Die von Ihnen vorgelegte Planung genügt diesen Anforderungen nicht. Der VBP 609 ist nicht erforderlich, da er aus tatsächlichen und aus rechtlichen Gründen dauerhaft nicht voll-zugsfähig*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
und daher städtebaulich nicht gerechtfertigt ist. *1. Kollaps des umliegenden Verkehrsnetzes zu erwarten Die vorgelegte Planung wird absehbar zu einer Überlastung des umliegenden Straßennetzes führen. Sie verfestigt einen städtebaulichen Missstand, statt diesem -wie eigentlich dringend geboten- durch eine autoarme Nutzung des großen Geländes effektiv zu begegnen. Bei dem Vorhabengebiet handelt es sich angesichts seiner Größe und zentralen Lage um die einzige und zugleich gut geeignete Freifläche, um eine nachhaltige Reduktion der Verkehrsbelastung im Hafenviertel zu erreichen. Hierzu darf es jedoch nicht zu einer Bebauung mit Kfz-intensiven Gewerbenutzungen kommen. Auch wird die von Ihnen so bezeichnete „Quartiersgarage" keine relevante Verringerung des Parksuchverkehrs bewirken (können). Tat-sächlich handelt es sich dabei nämlich um ein für die Nutzerinnen und Nutzer kostenpflichtiges und privat vermarktetes Parkplatzangebot, das Parkplatzsuchende frühestens dann ansteuern werden, nachdem sie zuvor -wie heute auch- erfolglos nach einem kostenlosen Parkplatz im angrenzenden Viertel gesucht und den entsprechenden Verkehr verursacht haben. Daran ändern die enormen öffentlichen Zuschüsse nichts. Bei diesen handelt es sich hingegen nur um eine Verschwendung von öffentlichen Geldern, denn der größte Teil der Stellplätze müsste angesichts der großen Verkaufsflächen des Vorhabens ohnehin nachgewiesen werden. Im Vorhabengebiet sind knapp 10.000qm gewerbliche Nutzfläche sowie insgesamt mindestens 453 Pkw-Stellplätze (350 Tiefgaragenplätze und 103 oberirdische Stellplätze, vgl. S. 6 der Planbegründung) geplant. Laut Verkehrsuntersuchung erzeugt das Vorhaben täglich ca. 4.400 Kfz-Fahrten als Neuverkehr. Der Hansaring, über den lt. Verkehrsuntersuchung Masterplan (2019, S. 21) 90% der Kfz-Neuverkehre abgewickelt werden sollen, dient dabei als Haupterschließungsweg für den Hafenmarkt. Die übrigen 10% Kfz-Verkehre sollen über den Hafenweg erfolgen. Der Hansaring ist jedoch bereits jetzt überlastet. Regelmäßig stauen sich dort die Fahrzeuge in beiden Richtungen, wie die nachfolgende Aufnahme zeigt. Sämtliche Knotenpunkte, mit Ausnahme der nur auf Anforderung schaltenden Fußgängerampel Hansaring/Dortmunder Str., erreichen höchstens die Qualitätsstufe „D"= ausreichend. Dies zeigt die aus der nts-Verkehrsuntersuchung entnommene Tabelle 2 auf S. 40 des Begründungsentwurfs. In dem Begründungsentwurf verweisen Sie selbst auf die „hohe Grundbelastung auf dem Hansaring". Diese wird durch die etlichen weiteren Kfz-Fahrten, die durch das Planvorhaben ausgelöst werden, zusätzlich verschärft und dauerhaft festgeschrieben. Nachteilig muss sich in diesem Zusammenhang auch die lt. Begründung (S. 36) zwingend erforderliche Ampelanlage an der Ein-/ und Ausfahrt zum geplanten Hafenmarkt auswirken. Diese würde sich genau in der Mitte zwischen dem bereits heute immer wieder überstauten Knotenpunkt Hansaring/Schillerstraße und der Fußgängerampel Hansaring/Dortmunder Straße befin-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
den. Dadurch wird die Verkehrssituation am Scheitelpunkt des überlasteten Hansarings weiter verschärft. Die laut Begründungsentwurf vorgesehene Beschränkung der Benutzungszeiten der zusätzlichen Ampelanlage auf den Tageszeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr vermag daran nichts zu ändern, denn dieser Zeitraum entspricht auch der Zeit mit dem höchsten Ver-kehrsaufkommen. Ob die Vorhaben, die zu vermeintlichen „Entlastungseffekte“ (z.B. eine Bahnunterführung im Jahr 2035) führen sollen, so realisiert werden und dann auch tatsächlich Wirkung zeigen, ist heute völlig offen. Derartige „Entlastungen“ in die Planung einzustellen ist unredlich und unzulässig. Letztlich wiederholen Sie damit einen maßgeblichen Fehler der letzten Planungs-runde. Auch bleibt dabei unberücksichtigt, dass die Verkehrs- und Lärmbelastung derart hoch sind, dass Reduktionen in jedem Fall dringend geboten sind und für sich wirken bzw. vorrangiges städtebauliches Ziel sein müssen. Kleine, zudem unsichere, Entlastungspotentiale gleich wieder zu verplanen und durch ein verkehrsintensives Einkaufszentrum zu konterkarieren, entspricht angesichts dieser städtebaulichen Problemlage nicht den Anforderungen an eine geordnete und gerechte Planung. Ein Überholen ist wegen der zweispurigen und engen Fahrbahn in Stausituationen nicht möglich. Dies betrifft nicht nur den Linienverkehr (Ringbuslinie), der regelmäßig am Hansa-ring im Stau steht und umgeleitet werden muss, sondern auch Rettungs-, Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge bei Einsatzfahrten. Wegen der zugeparkten Seitenstreifen können die im Stau stehenden Fahrzeuge auch in solchen Notsituationen nicht ausreichend Platz für die mitunter großen Einsatzfahrzeuge machen. Betroffen sind hiervon insbesondere Fahrten vom und zum am Hohenzollernring gelegenen Franziskushospital. Diese Situation würde zum einen durch die zusätzlichen Pkw- Verkehre, die der Hafenmarkt auslöst und zum anderen durch die LSA, die einzig und allein zur Erschließung des Plangebietes benötigt wird, verschärft und dauerhaft verfestigt. Auf dem gerade einmal 740 Meter langen Abschnitt zwischen Bremer Str./Albersloher Weg und Wolbecker Str., der laut nts-Verkehrsuntersuchung bereits heute täglich von 15.500 Kfz befahren wird, würden sich dann fünf Ampeln befinden, die allesamt erhebliches Rück-staupotential aufweisen und im Zusammenwirken den Verkehrsfluss auf dem ohnehin über-lasteten Straßenabschnitt weiter behindern. Drei davon befinden sich dann auf den 250 Metern zwischen Wolbecker Str. und Hafenmarkt. Für die neu geplante Ampel geben Sie dann auf S. 41 des Begründungsentwurfs die 95%-ige Rückstaulänge mit 90 Metern an. Auch wenn in der Begründung der entsprechende Hinweis fehlt, wird entsprechend S. 44 der nts-Verkehrsuntersuchung unterstellt, dass Sie damit die Rückstaulänge bei Rotende meinen. Hierbei ist dann zu beachten, dass sich ein Stau bei En-de Rotphase zunächst immer noch verlängert, da nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig anfahren können und sofort verschwunden sind. Es ist zu berücksichtigen, dass auch nach Ende der Rotphase neu ankommende Fahrzeuge	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
zunächst abbremsen und hinter dem letzten Fahrzeug halten müssen. Eine Angabe zur mittleren Rückstaulänge an der Lichtsignalanlage (wie auch für die übrigen LSA am Hansaring) fehlt gänzlich. Hierbei ist zu beachten, dass die Linksabbiegespur in das Plangebiet für die Kfz, die aus Richtung Schillerstr. kommen, lt. Planentwurf keine 90 Meter, sondern höchstens 45 Meter lang sein soll. Ein längere Spur wäre auch verkehrlich kaum möglich, da die Gesamtstrecke zwischen Plangebiet und der Haltelinie am Knoten-punkt Schillerstraße gerade einmal 130 Meter beträgt und vor und hinter der dortigen LSA ebenfalls Platz für wartende bzw. abfahrende Fahrzeuge sein muss. Hier befinden sich zu-dem zwei Ein- und Ausfahrten des dortigen REWE-Marktes, die beide über den Gehweg führen und eine zusätzliche Eng- und Gefahrenstelle bedeuten. Besonders schwierig wird es, wenn ein aus dem Rewe-Parkplatz ausfahrender Pkw nach links in Richtung Wolbecker Str. abfahren will und dafür zwei Fahrspuren überfahren muss. Es ist absehbar, dass sich Fahrzeuge, die aus Richtung Wolbecker Str./Schillerstr. kommend links in das Vorhabengebiet abbiegen wollen, gerade in nachmittäglichen Spitzenzeiten über den Linksabbiegestreifen hinaus in die Fahrbahn des geradeausfahrenden Verkehrs hinein-stauen werden. Bei einem 90 Meter langen Rückstau würde die Linksabbiegespur um das Doppelte überstaut und bleiben keine 40 Meter (etwa acht Pkw-Längen) bis zum Fußgängerüberweg über den Hansaring an der Kreuzung Schillerstr/Hansaring. All dies zeigt bereits, dass eine verkehrssichere Erschließung des Plangebietes, das mit seinen MIV-intensiven Nutzungen tägliche mehrere tausend Pkw-Fahrten zusätzlich auslösen würde, an dieser Stelle angesichts der Belastungssituation am Hansaring unmöglich hergestellt werden kann. *2. Dauerhafte Blockade Grundstücksausfahrt Hansaring 46-48 Im westlich der Einfahrt gelegenen Teil des Hansarings lässt sich die Erschließung ebenfalls nicht verkehrssicher realisieren. Sie führt dazu, dass die Ein- und Ausfahrt des Grundstücks Hansaring 46-48 nicht mehr verkehrssicher befahren werden kann. Hiervon ist der Einwender direkt betroffen, dem in diesem Wohnhaus eine Eigentumswohnung samt Tiefgaragenstellplatz gehört. Betroffen sind zudem die Nutzerinnen und Nutzer des Kundenparkplatzes des Penny-Marktes, denn der Parkplatz ist nur durch diese eine Ein- und Ausfahrt zu erreichen. In der Begründung zum B-Plan Nr. 535 haben Sie auf S. 40 bezüglich der Erreichbarkeit des Grundstücks Hansaring 46-48 noch pauschal und ohne belastbares Argument behauptet, diese werde durch die Planung verbessert und sicherer gestaltet. Das Gegenteil ist der Fall, wie wir für den Einwender bereits im dortigen Verfahren ausführlich dargelegt haben. Ihre an diesem Punkt völlig unveränderte Planung scheitert jedoch weiter an der Realität und den örtlichen Gegebenheiten. Bereits eine minimale Rückstaubildung von nur zwei vor der Haltelinie wartenden PKW, die auf der Rechtsabbiegespur in das Plangebiet fahren wollen,*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
führt zu einer Blockade der Ein- und Ausfahrt. Die auf S. 43 der nts- Verkehrsuntersuchung unbelegt zu diesem Thema aufgestellte Behauptung, die „neu vorzusehende Lichtsignalanlage wirkt sich damit günstig auf den Verkehrsfluss im Bereich der vorhandenen Zufahrt Hansaring 46 aus." ist (weiterhin) offensichtlich unzutreffend. Im Einzelnen bleibt es dabei, was wir u.a. bereits im Normenkontrollverfahren vorgetragen haben: Die Gebäudedurchfahrt ist eng und muss als Rettungsweg stets freigehalten werden: Der rückwärtig gelegene Parkplatz ist für Kunden des Penny-Marktes reserviert und wird um 22 Uhr geschlossen. Die Belieferung des Marktes erfolgt morgens zwischen 6 und 7.30 Uhr und abends um 21 Uhr ebenfalls über den Parkplatz. Dazu muss ein LKW rückwärts durch die Einfahrt an die Laderampe des Penny-Marktes heranfahren, wie auf dem folgenden Bild zu sehen. Ebenfalls auf dem Bild ist vorne rechts (mit weißem Bodenbelag) die Rampe zur Tiefgarage der Hauseigentümer zu erkennen. Diese befindet sich in der (von der Straße aus gesehen) rechten, hinteren Hälfte der Durchfahrt und umfasst 30 Plätze. Einer der Stellplätze gehört zum Wohneigentumsanteil des Einwenders. Die Rampe zweigt im rechten Winkel von der Durchfahrt ab, so dass ein Einbiegen auf die Rampe bei Einfahrt vom Hansaring nur unter Ausnutzung der gesamten Breite der Durchfahrt möglich ist, wie das nachfolgende (vom Parkplatz aus mit Blick in Richtung Hansaring aufgenommene) Bild verdeutlicht: Entsprechend verhält es sich bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage. Befindet sich ein vom Penny-Parkplatz ausfahrender Pkw auf der von der Straße aus gesehen linken Seite der Durchfahrt auf Höhe der Rampe, muss der Pkw auf der steilen Rampe warten. Die enge Verkehrsführung erfordert somit bereits jetzt besondere Vorsicht. Doch bislang wird die Situation durch den breiten Gehweg sowie vor allem einem ebenfalls breiten Bereich zwischen Fahrbahn und Radweg vor der dem Gebäude Hansaring 46-48 entscheidend entschärft, denn dieser muss ohnehin bei der Ausfahrt überfahren werden und bietet Platz für einen wartenden Pkw bevor sich dieser auf den Hansaring (entweder nach links oder rechts) einfädeln kann: Bei Gegenverkehr wird die Lage schon jetzt nochmals schwieriger. Dieses äußerst sensible System, welches Sie selbst erst vor etwas mehr als 10 Jahren genehmigt haben, wird durch die Anbindung des Hafencenters so schwerwiegend gestört, dass eine sichere Benutzung des rückwärtigen Parkplatzes und der Tiefgarage nicht mehr möglich ist. Die zu erwartende Störung wird nachfolgend genauer erläutert. Sie erreicht ein Ausmaß, das das Verkehrssystem rund um das Plangebiet zum Kollaps bringt, so dass wegen der Vollzugsunfähigkeit des VBP 609 eine absolute Planungsschranke gegeben ist - vgl. OVG Münster, Urteil vom 6.2.2014, 2 D 104/12.NE, II 1 -. Der folgende Ausschnitt der Planzeichnung verdeutlicht die Situation in der Draufsicht. Die Pfeile zeigen die Spuren in der Gebäudedurchfahrt an, die Rampe zur Tiefgarage führt parallel zur Straße unter das Gebäude (kleiner Pfeil). Erkennbar wird hier auch die vorgesehene	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Verjüngung des Rad- und Gehwegs vor dem Gebäude Hansaring 46-48, um die neu zu bauende Rechtsabbiegespur als Zufahrt in das Plan-gebiet aufzunehmen. Entscheidend für die abzusehende Verkehrsgefährdung bei der Benutzung des Parkplatzes bzw. der Tiefgarage Hansaring 46-48 ist die Position der oval um-kreisten „Bei Rot hier halten“-Linie, die sich laut der obigen Planzeichnung vor der Spurteilung und damit mindestens 25 Meter vor der geplanten LSA befinden muss. Nachfolgend zeigt eine Google Maps-Luftbildaufnahme den status quo des obigen Planausschnitts. Mit Hilfe der digitalen Entfernungsmessung wird eine Länge von mindestens 27 Metern für die neu geplante Rechtsabbiegespur geschätzt. Durch Durchfahrt des Hauses Hansaring 46-48 verlässt gerade ein Pkw (weißer Pfeil). Am linken Messpunkt befindet sich das laut Planung zu versetzende Bus-Wartehäuschen (schwarzer Kasten). Schon die weit vorgelagerte Positionierung der vorgezogenen Haltlinie bewirkt eine erhebliche Verkehrsgefährdung, da die Beschilderung für die Verkehrsteilnehmer nicht eindeutig ist. Denn die LSA, auf die mit der Anordnung „Bei Rot hier halten“ Bezug genommen wird, hat zwei getrennte Ampelphasen für den Geradeaus- und den Rechtsabbiegeverkehr. Dies muss bei den Verkehrsteilnehmern, auch wegen der kurzen Reaktionszeit, die eine solche, im Vergleich zu einer LSA erst spät sichtbare Beschilderung bedeutet, zu Missverständnissen führen. So provoziert diese Verkehrsführung schon an dieser Stelle Auffahrunfälle, wenn der Vorausfahrende auf „sein“ Rotsignal (z.B. für die Geradeausspur), der Hinterherfahren-de jedoch auf „sein“ Grünsignal (für die Rechtsabbiegespur) achtet. Daneben ist die ungewöhnlich lange Distanz zwischen LSA und der weit vorgezogenen Haltlinie gefährlich, denn für ortsunkundige Verkehrsteilnehmer wird eine derart weit vor der eigentlichen LSA liegende Halteanweisung überraschend sein. Zum zweiten muss die lange Strecke zwischen LSA und vorgezogener Haltlinie (ca. 30 Meter) dazu führen, dass, gerade bei der regelmäßig extrem hohen Verkehrsbelastung auf dem fraglichen Straßenabschnitt, 2 bis 3 Pkw entweder bei Grünzeichen die vorgezogene Haltlinie überfahren und wegen der zwischenzeitlich auf Gelb- bzw. Rotzeichen umspringenden LSA dann vor der Haltlinie der LSA zum Stehen kommen, oder noch bei Gelbzeichen der LSA die vorgezogene Haltlinie überfahren und dann bei Rot vor der Haltlinie der LSA zum Stehen kommen. Das Zusammenspiel zwischen dieser Pulkbildung und der sehr nahe an der Haltlinie der LSA gelegenen Durchfahrt Hansaring 46-48 führen dazu, dass bei dieser Verkehrsführung eine gefahrlose Ausfahrt vom Parkplatz des Penny-Marktes bzw. der Tiefgarage des Antragstellers nicht möglich ist. Dies deshalb, da sich eben genau auf Höhe der Grundstücksausfahrt die 2 bis 3 Pkw stauen, die kurz vor dem Rotzeichen der LSA noch die vorgezogene Haltlinie überfahren haben und erst an der Haltlinie zum Stehen kommen. Diese Situation wird zusätzlich dadurch verschärft, dass die vom Grundstück Hansaring 46-48 ausfahrenden Verkehrsteilnehmer wohl	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
kaum gleich wieder auf die Rechtsabbiegespur in das Plan-gebiet, sondern stets auf die dahinterliegende Geradeausspur in Richtung Wolbecker Straße, oder nach links auf die sogar noch dahinter liegende Spur in Richtung Alberslohер Weg/Bremer Straße einbiegen wollen. Hier sind gegenseitige Blockaden und Kollisionen vorprogrammiert. Die Verkehrssituation wird gleichwohl noch gefährlicher, wenn man jene Verkehrsteilnehmer einbezieht, die aus Richtung Wolbecker Straße kommend, zunächst am Plangebiet vorbeifahren um dann vom Hansaring nach links in die Einfahrt zum Grundstück Hansaring 46-48 einzubiegen (die Planzeichnung weist dafür die Beibehaltung der bestehenden eigenen Linksabbieger-Spur aus). Diese Fahrer müssen zunächst den entgegenkommenden Verkehr auf der Geradeausspur abwarten; wechselt dann die LSA für die Gegenspur auf Rot, blockiert der wegen der weit vorgezogenen Haltlinie zu erwartende Rückstau von 2 bis 3 Pkw für diese abbiegenden Teilnehmer auch den Weg hinein in die Einfahrt zum Grundstück Hansaring 46-48. Warten auf der Linksabbiegerspur nur zwei Pkw auf die Möglichkeit, in die Grundstückseinfahrt einzubiegen, muss der hintere Wagen bereits den über den Hansa-ring geplanten Radweg blockieren. Bei drei Pkw dürfte dies die Ausfahrt vom Plangebiet behindern. Warten nur zwei Pkw in der Ausfahrt vom Grundstück Hansaring 46-48 - Tiefgarage und Penny-Kundenparkplatz, errichtet 2009 - ist eine gefahrlose Ausfahrt aus der Tiefgarage für den Einwender nicht mehr möglich. In diesem Fall ist er auf der steilen Rampe der Tiefgarage so lange blockiert, bis sich der Stau in der Durchfahrt irgendwann gelöst hat. Da bei dieser Verkehrsführung strukturell kein Fenster im Verkehrsfluss angelegt ist, in dem sich ein Rückstau von zwei in der Durchfahrt wartenden Pkw auflösen könnte, ist dies eine Frage des Zufalls. Fährt in einem zufällig entstehenden freien Fenster vor der LSA ein Pkw vom Hansaring in die enge Durchfahrt ein, bedeutet dies ein erhebliches Kollisionspotential, wenn gleichzeitig ein auf der Rampe wartender Verkehrsteilnehmer die Gelegenheit nutzen und zu den zeitgleich ausfahrenden Pkw aufschließen will, da die Rampe für vom Hansaring einfahrende Pkw nicht einsehbar ist. Die Folge wäre eine Kollision in der engen Durchfahrt unmittelbar neben einem Supermarkt und direkt unter Wohnungen. Es sollte deutlich geworden sein, dass die verkehrliche Situation am Hansaring eine sichere und funktionierende Erschließung des Plangebietes dauerhaft nicht zulässt. Problematisch ist dabei besonders, dass wegen der von Ihnen geplanten großflächigen, MIV-intensiven Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet eine weitere Ampelanlage in der Kurve des Hansarings aufgestellt werden müsste. *3. Lieferverkehr über Schillerstraße verstößt gegen Widmungszweck Fahrradstraße Die Erschließung des Hafenmarktes für den Lieferverkehr, der nach Ihrer Planung über die Schillerstraße abfahren soll, ist mit dem Widmungszweck der Schillerstraße als Fahrradstraße nicht zu vereinbaren. Es ist mit einer massiven Gefährdung der dortigen*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Nutzer/innen, unter ihnen mehrere 1.000 Schüler/innen des Berufskollegs, zu rechnen, die sich darauf verlassen, dass Bezeichnung als Fahrradstraße und tatsächliche Nutzung kongruent sind. Eine Festsetzung zur planerischen Absicherung der gutachterlichen Annahmen bzgl. der täglich zu erwartenden Lieferfahrten fehlt ebenfalls. Am 4.12.2019 hat der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Münster unter TOP 7 beschlossen, dass die Schillerstraße/Lütkenbecker Weg zwischen Hansaring und Theodor- Scheiwe-Str. als Fahrradstraße eingerichtet wird, um den Lückenschluss zwischen den bestehenden Fahrradstraßen Schillerstraße (westlich des Rings) und Lütkenbecker Weg herzu-stellen. Zur Begründung wird in der Vorlage V/0977/2019 vom 22.10.2019 auf die Verkehrsgefährdungen im Bereich der DEK-Brückenrampen und die Verkehrsfunktion im Netz der überörtlichen Fahrradstraßen abgestellt. So heißt es in der Beschlussvorlage ausdrücklich (Hervorhebung durch uns): „Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussionen um klima- und umweltpolitische, ökonomische und gesundheitspolitische Zielsetzungen ist eine Attraktivierung der Radverkehrsinfrastruktur in Münster unerlässlich. Denn sie trägt in erheblichem Maße dazu bei, die angestrebte Substituierung von Kfz- (Pendler-)Fahrten zu erreichen. Unter anderem soll durch qualitativ hochwertige Fahrradstraßen weiterer Radverkehr generiert werden. Die Schillerstraße und der Lütkenbecker Weg befinden sich derzeit in einem unbefriedigenden Zustand. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden wird durch verschiedene Umstände beeinträchtigt: Die Radverkehrsanlagen, speziell im Bereich der DEK Brückenrampen, sind unterdimensioniert. Dies führt regelmäßig zu gefährlichen Überholmanövern und kritischen Begegnungsverkehren zwischen Rad- und Kraftfahrenden. Die Beschwerdelage bei der Polizei spiegelt diese verkehrsgefährdenden Umstände wider. Der Kreuzungsbereich Ewaldistraße/Schillerstraße ist seit 2019 eine 1-Jahres- Unfallhäufungsstelle. Eine bauliche Umgestaltung des Straßenquerschnitts in diesem Bereich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist unerlässlich. „Diese Einschätzung lässt sich anhand der nachfolgenden Aufnahmen sehr gut nachvollziehen. Die Straße ist eng und wird -trotz der Widmung als Fahrradstraße- von vielen Kfz wie eine reguläre Straße benutzt (vgl. auch Westfälische Nachrichten v. 6.1.2019 „Eine Fahrradstraße voller Autos“). Das Foto zeigt deutlich, dass sich jedenfalls bei Beachtung des Fahrradstreifens schon Pkws kaum noch begegnen können, vor allem nicht bei Radverkehr in beide Richtungen. Für Lkws gilt das erst recht. Gleichwohl soll sich an dieser Stelle die Hauptlieferausfahrt für Lkws und Sattelzüge aus dem Hafencenter befinden. Die Anlieferung für den Hafenmarkt ist so gestaltet, dass Lkw über den Hafenweg herangeführt werden und dann durch eine enge Gasse am östlichen Rand des Vorhabengebietes fahren, um zu den rückwärtigen Zugängen der Vorhabenteile A und B zu gelangen. Diese Gasse mündet auf die Schillerstraße und kann nur in diese Richtung verlassen werden. Wie den Hafencenter-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Baugenehmigungsunterlagen (NTS, Lageplan „Schillerstraße - Anbindung Hafen-Center“ vom 14.09.2016; Beschriftungen durch Unterzeichner) zu entnehmen ist, wird bei jeder Sattelzugausfahrt die Schillerstraße über eine erhebliche Strecke komplett in Anspruch genommen (beide Richtungsfahrbahnen samt Fahrradstreifen), was den örtlichen Verkehrsfluss weiter erschweren wird: Nach Ihrer Planung würde also Tag für Tag eine nicht näher bestimmte Zahl von größeren und längeren Lkw (die nts-Verkehrsuntersuchung geht, nur aufgrund der rechtlich unverbindlichen Angaben der Vorhabenträgerin, von täglich 25 Lkw-Fahrten für den Hafenmarkt aus) über den dortigen Gehweg auf die Schillerstraße ausfahren. Der Schutzstreifen für Rad-fahrende wird dabei jedes Mal überfahren. Diese Verkehrsführung des vorhabenbedingten Lieferverkehrs würde bei der geplanten Nutzung und baulichen Gestaltung des Vorhabengebietes dauerhaft festgeschrieben und so zu einer fortwährenden zweckwidrigen Benutzung der Schillerstraße führen. Das Ganze würde zudem in unmittelbarer Nähe zu dem Schulgelände des Hansakolleg stattfinden. Die Schule wird von bis zu 4.300 Schülerinnen und Schüler besucht, die durch den zusätzlichen Schwerverkehr regelmäßig auf ihrem Schulweg betroffen und gefährdet werden. Das Ganze gilt umso mehr, als dass Radfahrer*innen auf der Abfahrt der Rampe von der Schillerbrücke erheblich Geschwindigkeit aufnehmen - um dann unten auf die, die gesamte Fahrbahnbreite einnehmenden und vor der Ampelanlage (Hansaring / Schillerstraße) wartenden Hafenmarkt-Lkws zu treffen. Auf diese Weise unterlaufen Sie Ihre eigene Planung und Widmung, wonach mit dem Lückenschluss auf dem hier betroffenen Teilstück der Schillerstr „Fahrradstraßenachse zwischen Heumannsweg und Wolbecker Str.“ hergestellt werden soll und es sich „um eine sehr attraktive Fahrradroute handelt“ (S. 2 Ratsvorlage V/0977/2019 vom 22.10.2019). Diese Strecke sei, so heißt es dort weiter, „nicht nur für die direkten Anlieger, sondern auch für Radfahrende aus den südöstlichen Stadtteilen Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck sowie den Umlandgemeinden Alverskirchen und Everswinkel attraktiv.“ Durch die Abwicklung des Lieferverkehrs wird gegen den Widmungszweck der Fahrradstraße verstoßen, denn diese dient dem Radverkehr. Hier würde absehbar und dauerhaft ein Nutzungskonflikt festgeschrieben. Die Erschließung des Vorhabens für den Anlieferverkehr ist folglich nicht gesichert.* *4. Auswirkungen „Stadthafen Nord“ und weitere Planungen nicht berücksichtigt, Verkehrsuntersuchung unplausibel* *Der Planentwurf berücksichtigt die zu erwartenden Auswirkungen, die das Planvorhaben zum Stadtquartier „Stadthafen Nord“ (B-Plan Nr. 600) auf dem angrenzenden Gelände der ehemaligen OSMO-Werke haben wird, nicht ausreichend. Die Annahmen in der nts- Verkehrsuntersuchung (2020) sind unplausibel und zeichnen kein realistisches Bild. So hat die Stadt Münster am 19.8.2020 mit den dortigen Vorhabenträgern städtebauliche Rahmenvereinba-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*rungen für die Entwicklung des Geländes geschlossen. Laut dem städtischen Beschluss V/0113/2020 soll auf dem derzeit weitgehend ungenutzten Gelände Künftig „ein Stadtquartier mit ca. 126.000 qm Bruttogeschossfläche und damit ca. 690 neuen Wohnungen und bis zu 2.000 neuen Arbeitsplätzen in den Bereichen Büro, Dienstleistung (Hotel, Gastronomie) und Kultur entstehen." Die Erschließung dieses Quartiers für den motorisierten Verkehr soll nach dem Begründungsentwurf (S. 34) hauptsächlich über die Schillerstraße erfolgen und der in das dortige Gebiet verlängerte Hafenweg „primär Fußgängern, Radfahrern und Versorgungsfahrzeugen vorbehalten sein" (Begründung, S. 34). Der städtebauliche Vorentwurf zeigt die entsprechenden Wegeverbindungen zur Schillerstraße. Nach der Verkehrsuntersuchung zum Masterplan Hafen (S. 21) sei dadurch mit zusätzlichen Kfz- Verkehren von 2.500Kfz/24h zu rechnen. Daher ist schon unplausibel, wenn nun die nts-Verkehrsuntersuchung im Vergleich der bei-den Prognosevarianten 2022 ohne Stadthafen (Anhang S. 5) und mit Stadthafen (Anhang S. 7) auf den für die Erschließung des Stadthafens Nord einzig verfügbaren Strecken Schiller-straße und Hafenweg zusammengenommen nur 1.350 Kfz/24h ausweist. Es müssten tat-sächlich deutlich mehr Kfz angenommen werden. Diese sollen hauptsächlich über die Schillerstraße (Fahrradstraße!) fahren und würden am Knotenpunkt Hansaring/Schillerstraße das Verkehrsaufkommen entsprechend erhöhen und die oben bereits geschilderten Probleme nochmals verstärken. Ebenfalls in der 2. Jahreshälfte 2020 hat der Rat beschlossen, östlich des DEK, beidseits des Albersloher Weges entweder in kooperativer Baulandentwicklung oder mittels einer förmlichen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme neue Quartiere für etliche 1.000 Wohneinheiten zu schaffen. Hierzu wurde auch bereits der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan 618 gefasst. Folgende Visualisierung zeigt die planerische Idee für den Bereich nördlich des Albersloher Weges: Bekanntlich existiert hiervon noch keine einzige Wohnbebauung, sondern ein im Vergleich hierzu verkehrlich nur mäßig frequentiertes Gewerbegebiet (der Bauhaus-Markt macht einen erheblichen Teil des dortigen Verkehrs aus, er bleibt bestehen). Der ganze Bereich südlich des Albersloher Weges soll ähnlich entwickelt werden. Der Fahrradverkehr aus dem neuen Viertel wird sicherlich zu erheblichem Teil über die Schillerstraße laufen - und dort auf die o.g. Problematik stoßen. Selbst wenn der Kfz- Verkehr der neuen Quartiere nur über den Albersloher Weg laufen sollte könnte er gar nicht anders, als Richtung Innenstadt auf der - auch nach der gegenständlichen Verkehrsuntersuchung - völlig überlasteten Kreuzung Albersloher Weg / Hansaring / Bremer Straße / Hafenstraße (Bahnunterführung; nach nts-Untersuchung Qualitätsstufe F) zu landen - bzw. per „Schleichverkehr" über den Hafenweg direkt in den Hansaring auszuweichen. Kurz, auch das zuvor aufgezeigte Großvorhaben hat erhebliche Relevanz für die Verkehrsentwicklung vor Ort und es nicht erkennbar, dass es in den	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Prognosen und Verkehrsuntersuchungen ausreichend (im Hinblick auf die bestehende Verkehrs- und Lärmproblematik hinreichend konservativ / auf der sicheren Seite) abgebildet ist. *5. Verstoß gegen Beeinträchtigungsverbot gem. LEP Die Planung gefährdet die Funktionsfähigkeit des Zentralen Versorgungsbereichs Wolbecker Str. (west). Ebenfalls nachteilig betroffen sind die Stadtbereichszentren Schifffahrter Damm und Friedrich-Ebert-Str. sowie die Stadtteilzentren Hammer Straße und Mauritz-Ost/Wolbecker Str. (Wirkungsanalyse, S. 36). Die erwarteten Umsatzumverteilungen betragen laut der offengelegten Städtebaulichen Wirkungsanalyse 10% oder mehr. Gleichwohl wird dort behauptet, dass diese Umsatzumverteilungen im Einzelfall unschädlich seien. Diese Ansicht teilen wir nicht. Besonders problematisch stellt sich aus unserer Sicht die Situation für das Versorgungszentrum Wolbecker Str. (west) dar. Hier sind laut Gutachten im Lebensmittelbereich Umsatzumverteilungen von 10% zu erwarten. Die Behauptungen des Gutachtens auf S. 44/45, wonach diese Umsatzverluste, die in erster Linie die dortigen Frequenzbringer Rewe und Netto treffen werden, nicht zu einer Beeinträchtigung des Versorgungszentrum führen sollen, sind unbelegt und nicht ansatzweise abgesichert. Klar ist, so viel räumt auch der Gutachter auf S. 44 ein, dass durch den Hafenmarkt „eine deutliche interkommunale Konkurrenzsituation zu erwarten ist". Das Gutachten stellt sodann die These auf, dass entweder der Rewe-Markt am Hansaring oder der Rewe-Markt an der Wolbecker Str. wegen der Konkurrenz schließen muss und die dann „freiwerdenden" Umsätze dem jeweils anderen Markt zugutekommen sollen. Welcher der beiden Märkte schließen würde, ist jedoch gutachterlich gerade nicht geklärt. Würde der Rewe-Markt an der Wolbecker Str. wegen der massiven Konkurrenz im Bereich des Hafenmarktes schließen, fällt ein wichtiger Frequenzbringer im dortigen Versorgungszentrum weg und wird dieses ganz erheblich beeinträchtigt.* *6. Lärm Durch die Planung würden die Lärmkonflikte mit der Wohnbebauung am Hansaring und der Schillerstraße weiter verstärkt und dauerhaft verfestigt. Diese Belastung liegt mit Lärm-pegeln von mehr als 70dB(A) tags und 60dB(A) nicht nur weit oberhalb der gem. DIN 18005 für ein Mischgebiet geltenden Orientierungswerte (60dB(A) tags und 50dB(A) nachts) und der gem. der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte, sondern befindet sich sogar klar im gesundheitsgefährdenden Bereich (vgl. S. 65 der Begründung). Eine Planung, die in dieser Situation statt auf effektive Entlastungen auf eine weitere Erhöhung und strukturelle Verfestigung dieser Lärmbelastung gerichtet ist, ist städtebaulich nicht vertretbar und unzulässig. Der nachfolgende Ausschnitt zeigt die laut der Lärmprognose der Firma Zech im Jahr 2022 bei Realisierung des Vorhabens tagsüber zu erwartenden Außenlärmpegel.*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Es wird deutlich, dass hier sämtliche zum Hansaring ausgerichtete Fassaden massiv betroffen sind und dringender planerischer Handlungsbedarf zur deutlichen und dauerhaften Reduktion der Lärmbelastung besteht. Der Einwender, der in unmittelbarer Nähe zu der Tiefgaragenausfahrt und der geplanten LSA wohnt, wird mit Lärmwerten von 71dB(A) besonders stark betroffen. Die weitere Steigerung der Lärmbelastung, die mit der Planung einhergehen würde, ist unzulässig. Vielmehr ist es Ihre Pflicht, eine Planung für das Gebiet vorzulegen, die dazu beiträgt, die übermäßige Lärmbelastung der umliegenden Wohnnachbarschaft auf ein verträgliches Level zu reduzieren und die dafür zu sorgen, dass die geltenden Richtwerte künftig eingehalten werden. Das Gegenteil ist hier jedoch der Fall, denn Sie planen mit weiteren Pegelsteige-rungen um bis zu 4,5dB(A) (vgl. S. 58 der Begründung) und nehmen damit Gesundheitsgefahren für die Nachbarschaft sehenden Auges in Kauf. Durch die Umsetzung der Planung würde dieser rechtswidrige Zustand auf Jahrzehnte festgeschrieben und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse unmöglich gemacht. Dabei käme dem Vorhabengebiet als letzter großer Freifläche im Hansaviertel schon wegen seiner zentralen Lage und erheblichen Größe eine Schlüsselfunktion für eine nachhaltige und lärmreduzierende Stadtentwicklung zu. Die Verwendung für einen weiteren großflächigen Supermarkt und weitere Einzelhandelsnutzungen ist auch angesichts der im näheren Umfeld vorherrschenden sehr guten Versorgungslage (Rewe- Markt, Penny) absolut unnötig und vermag die aus der extremen Lärmbelastung resultierenden Grundrechtseingriffe nicht zu rechtfertigen. Gleiches gilt für die von der Vorhabenträgerin privat betriebenen und frei vermarkteten Stellplätze in der Tiefgarage. Der von Ihnen angeführte passive Schallschutz ändert an dieser grundsätzlichen Bewertung nichts. Denn passiver Schallschutz, um ein privates Vorhaben zu ermöglichen, ist äußert bedenklich und planerisch indiskutabel. Das Grundproblem, nämlich die übermäßige Lärm-belastung, bleibt dabei bestehen. Natürlich wird auch bei Maßnahmen des passiven Lärm-schutzes die Wohn- und Lebensqualität der alltäglich lärmbetroffenen Menschen ganz erheblich herabgesetzt. Wenn Fenster wegen des gesundheitsschädlichen Umgebungslärms dauerhaft geschlossen bleiben müssen, geht der Bezug zum Außen verloren und die Anwohnerinnen und Anwohner können ihre Wohnung, die regelmäßig den Lebensmittelpunkt von Menschen darstellt, nur noch eingeschränkt und nicht mehr wie gewohnt nutzen. Balkone und Loggien werden nicht geschützt. Ein Querlüften - insbesondere an heißen Sommertagen - ist nicht mehr möglich. Hieran kann auch ein Schallschutzlüfter nichts ändern (der hat eine viel geringere Luftaustauschrate). Für diesen fallen zudem Wartungs- und Betriebskosten an, die nach Ihrer Planung dauerhaft den Betroffenen aufgebürdet werden sollen. Ein solches Vorgehen ist angesichts der maßgeblich privatnützigen Zielsetzung der Planung (Betrieb eines lukrativen Einzelhandelsstandortes, private Vermarktung von hochpreisigen	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Gewerbe- und Wohneinheiten durch die Eigentümer) planerisch unzulässig und nicht hinnehmbar. Die Planung erweist sich hinsichtlich der Lärmproblematik als rücksichtslos und verhindert dauerhaft gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse am Hansaring. Es gibt keinen Grund, weshalb sich die Anwohnerinnen und Anwohner dauerhaft einer Verschärfung des gesundheitsgefährdenden Verkehrslärms aussetzen sollten, nur damit die Vorhabenträgerin ihre Profitinteressen durchsetzen kann. Dies ist mit einer gerechten Planung nicht zu vereinbaren. Zudem ist damit zu rechnen, dass angesichts der fehlerhaften Verkehrsprognosen (s.o.) der tatsächlich zu erwartende Lärm massiv unterschätzt wird. Auch die Belastung durch Gewerbelärm wird unterschätzt. U.a. ist damit zu rechnen, dass die Frequentierung der Tiefgaragenein- und -ausfahrt des „Hafenmarktes“ deutlich unterschätzt wird, was u.a. beim hiesigen Mandanten zu hohen Belastungen führt. Weitergehende Einhausungsmöglichkeiten, z.B. deren Vorziehung bis an den Hansaring heran, wurden nach wie vor nicht ausreichend untersucht, geschweige denn umgesetzt. Dabei verkennt die Planung, dass es in diesem Zusammenhang wie auch insgesamt bei jeder Immission und Belastung ein massives planungsrechtliches Interesse und Ermittlungs- sowie Abwägungserheblichkeit bereits weit unterhalb des Überschreitens von Grenz- oder Richtwerten gibt. Nach wie vor wird im Übrigen bezweifelt, dass der weitere Anlagenlärm (u.a. RLT Anlagen) ausreichend konservativ prognostiziert und berücksichtigt wurde, wie auch Vorbelastung durch Anlagenlärm (z.B. Penny-Anlieferung). Angesichts der zuvor aufgezeigten Mängel ist auch keine ausreichende Gesamtlärm-Betrachtung erfolgt. *7. Luftschadstoffe Zu befürchten sind weiterhin viel zu hohe und letztlich unzumutbare Belastungen durch Luftschadstoffe (Feinstäube, Feinststäube, NOx, etc.), hauptsächlich ausgehend vom Verkehr (Straßenschluchten). Die Ermittlung diesbezüglich ist schon deshalb nicht zutreffend, weil die Verkehrsbelastungen unterschätzt werden. Zudem sind auch hier Belastungen unterhalb der Grenzwerte abwägungsrelevant. Diese Belastungen liegen zudem hinsichtlich der zu erwartenden NO2-Jahresmittelwerte allenfalls knapp unterhalb der Grenzwerte, mitunter werden Grenzwerte sogar überschritten (vgl. Luftschadstoffuntersuchung, S. 22folgende). Würde der hier z.B. Aufpunkt P3 nur etwas weiter östlich und damit näher an der geplanten LSA platziert, also genau dort, wo regelmäßig Fußgängerinnen und Fußgänger warten müssten, wäre eine Grenzwertüberschreitung auch im Bereich des Gehwegs zu erwarten (vgl. Abb. 6.3).* *8. Fehlende Spielflächen Durch die Planung geht der im geltenden B-Plan Nr. 401 als Grünanlage festgesetzte Spiel-platz verloren (siehe Ausschnitt). Dies ist angesichts des bereits bestehenden erheblichen Defizits an Spiel-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
und Freiflächen nicht vertretbar. Das Defizit wird durch die geplante Entwicklung des angrenzenden Stadtquartiers „Stadthafen Nord“, in dem 690Wohnungen je-doch ebenfalls keine Spielflächen entstehen sollen, nochmals deutlich gesteigert. Auf S. 31 des Begründungsentwurf schreiben Sie dazu: „Die im nördlichen Planbereich im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 401 mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ festgesetzte öffentliche Grünfläche ist aus den damaligen Zielsetzungen nach einer Fortführung der straßenbegleitenden Blockstrukturen des Hansarings und der Schillerstraße in den rückwärtigen Grundstücksinnenbereich mit einer Ausweisung wohnungsnaher Spielplatzflächen abgeleitet, eine Umsetzung dieser Entwicklungsziele ist nicht erfolgt. Die Flächen sind vollständiger Bestandteil des Vorhabengrundstücks und werden entsprechend den veränderten Entwicklungszielen überplant. Ein Ersatz der Spielplatzflächen wird in Abstimmung mit den Fachbehörden der Stadt Münster über einen finanziellen Ausgleich zum Umbau bzw. zur Aufwertung von naheliegenden Spielflächen beigebracht. „Dieser Bedarf an Spielflächen ist keineswegs entfallen. Der lt. B-Plan 401 im Vorhabengebiet vorgesehene Spielplatz war ursprünglich im Bereich des Hafenplatzes vorgesehen und ist im Zuge von dessen Umgestaltung an diese Stelle verlagert worden (18.11.2005, Ratsvorlage 788/2005). Zur Begründung heißt es dort ausdrücklich (Hervorhebung durch uns): „Die mit der Teilaufhebung verbundene Möglichkeit der Überbauung des Spielplatzes bietet daher einen wesentlichen stadtgestalterischen Vorteil; gleichzeitig ist eine – funktional sinnvolle – Verlagerung in östliche Richtung wegen der dort vorhandenen Flächenpotentiale (Entwicklung des OSMO-Geländes) möglich und mittelfristig vorgesehen.“ Es ging somit keineswegs um „die Fortführung der straßenbegleitenden Blockstrukturen des Hansarings und der Schillerstr.“, sondern bereits damals um die Entwicklung des OSMO Areals. Genau diese Entwicklung steht mit dem B-Plan Nr. 600 jetzt an. Bereits jetzt sind die lt. RdErl d. Innenministers v. 31.7.1974 - V C 2 - 901.11 einzurichtenden Spielflächen im Hansaviertel völlig unterdimensioniert und besteht ein Defizit von mittlerweile 2.570 m². Hierbei sind die weiteren Wohnnutzungen im Stadthafen Nord (BPlan Nr. 600 in Aufstellung) noch überhaupt nicht einbezogenen. Dort sollen nach Ihrer Planung, wie oben bereits angeführt, 690 neue Wohneinheiten entstehen. In diese Wohnungen werden auch Familien mit Kindern einziehen. Das bereits heute bestehende, erhebliche Defizit an Grünflächen und Spielplätzen steigt damit weiter, denn diese sind auch dort wieder nicht vorgesehen, wie der nachfolgende Ausschnitt aus Ihrem städtebaulichen Vorentwurf deutlich zeigt. Allenfalls einzelne Bäume sollen in dem hochverdichteten Areal stehen. Diese sind jedoch kein geeigneter Ersatz für fehlende Grün- und Freiflächen. Stattdessen soll nach Ihrer Planung nun in dem dafür geeigneten Plangebiet ein riesiger Parkplatz entstehen. Der von Ihnen angeführte „finanzielle Ausgleich“ ist nicht geeignet, dieses Defizit zu beheben, denn Kinder brauchen den Platz	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
zum Spielen in der Realität und nicht als haushälterische Rechengröße. *Auch in dieser Hinsicht erweist sich Ihre Planung als fehlerhaft und rechtswidrig. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass sich gegenüber dem vor Gericht bereits gescheiterten B-Plan Nr. 535 keine wesentlichen Änderungen oder gar Verbesserungen finden lassen. Die Erschließung des Vorhabens ist nicht gesichert und die gesamte Planung rücksichtslos gegenüber den umliegenden Anwohnern. Statt, wie eigentlich geboten, die städtebaulichen Defizite anzugehen und mit der großen Fläche eine zukunftsgerechte Lösung anzubieten, wollen Sie weiterhin ein längst überholtes und für diesen Standort ungeeignetes großflächiges Einzel-handelsvorhaben durchsetzen. Diese Planung kann keinen Bestand haben und es ist klar, dass auch dieser Planentwurf von dem Oberverwaltungsgericht NRW für unwirksam erklärt wird, wenn es so beschlossen würde.“*	
3.166. Öffentlichkeit 18000	
„[…] Ich bin gegen das Hafencenter, *- weil ich gegen mehr Autoverkehr im Viertel bin* *- weil wir nicht noch eine Einkaufs Möglichkeit brauchen* *- weil ich gegen Gentrifizierung bin* *- weil stattdessen Wohnraum oder Kulturstätten geschaffen werden könnten* *- weil das Konzept nicht bio-regional genug ist.“*	s. Kap. II a.3, b.4, b.5, b.7, c.1, c.8, e.1
3.167. Öffentlichkeit 18001	
„[…] es gab viele Einlassungen und eine Wiederholung halte ich nicht für notwendig und daher nur eine Kommentierung: Die Bauherren haben wohl unter Zustimmung der Stadt Münster, die historischen, städtebaulichen, demografischen, kulturellen und ästhetischen Aspekte gesamtheitlich außer Acht gelassen. Hier wurde lediglich die wirtschaftlich sinnvollste Lösung gewählt und während des Projektes wurde frei nach dem Motto gehandelt: „Was nicht	s. Kap. II a.1, a.2, a.7

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
passt, wird passend gemacht“ und das gilt auch für die Stadt Münster. Daher lege ich Widerspruch ein.“	
3.168. Öffentlichkeit 18002	
„[…] als Anwohnerin lehne ich dieses Projekt ab, da es verkehrstechnisch eine Katastrophe wäre. Menschen, die hier wohnen, haben bereits genug Einkaufsmöglichkeiten. Wir benötigen Grünflächen, Wohnraum und Aufenthaltsmöglichkeiten!!! Mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o. g. 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. Das Vorhaben lässt den Verkehr am Hansaring, der bereits jetzt oberhalb der Überlastungsgrenze ist, noch weiter ansteigen. Die Lärmbelastung liegt mit >70dB(A) tags und >60dB(A) nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich. Das geplante E-Center kommt mit einer überdimensionierten Tiefgarage (350 Stellplätze) und zusätzlich einer oberirdischen Stellplatzanlage (weitere 103 Plätze) einher. Diese Nutzungen würden das massive Verkehrsproblem am Hansaring dauerhaft festschreiben. All dies geschieht ohne jede Notwendigkeit, denn in unmittelbarer Nähe zu dem von Ihnen geplanten Vorhaben gibt es in Sichtweite seit vielen Jahren bereits zwei ausreichend dimensionierte Lebensmittelmärkte, der Rewe-Markt ist etwa 150 Meter Luftlinie, der Penny-Markt keine 50 Meter entfernt. Ein weiterer Rewe-Markt ist an der Wolbecker Straße zu finden. Durch die Umsetzung der Planung ist zu befürchten, dass diese anderen Märkte, gerade an der Wolbecker Straße, in eine wirtschaftliche Schieflage kommen und darunter auch die anderen kleineren Geschäfte leiden werden. Ich befürchte, dass sich so die Versorgungsituation und Angebotsvielfalt im umliegenden Quartier mittelfristig eher verschlechtern und sich stattdessen alles auf den Hafenmarkt konzentrieren wird. 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 Hansaviertel, 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.“	s. Kap. II b.5, b.7, c.1, c.2, c.3, d.1, d.6, e.1, e.11, g.1, i.1
3.169. Öffentlichkeit 18005	
„[…] hiermit gebe ich eine Stellungnahme gegen den Bebauungsplan Nr. 609 ab und erhebe Einwendungen gegen	s. Kap. II a.3, a.7, a.8, b.7,

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
die von Ihnen vorgelegte Planung. *Verkehr/Lärm* *Auf der Fahrradstraße zwischen Hansaschule und Schillerbrücke kommt es schon jetzt zu prekären Situationen. Der Autoverkehr ist viel zu hoch. Es ist doch eine Fahrradstraße. Radfahrende werden bedrängt, genötigt und oft trotz Gegenverkehr überholt. Außerdem wird oft schneller als die erlaubten 30 km/h gefahren. Durch das Bauvorhaben wird diese Situation noch manifestiert. Auch im Brückenbereich entstehen immer wieder gefährliche Situationen, die durch das Bauvorhaben noch verschärft werden. Fahrradstraßen sollen doch hauptsächlich für den Radverkehr gedacht sein. Auf der Schillerstraße ist nicht noch mehr Platz für den Durchgangsverkehr, ausgelöst durch ein Einkaufscenter, da der Kraftverkehrsanteil schon jetzt viel zu hoch ist. Die Lärmbelastung am Hansaring und an der Schillerstraße ist jetzt schon unerträglich hoch. Durch ein Einkaufscenter wird sich der Kraftfahrzeugverkehr noch erhöhen, was überhaupt nicht mehr tragbar ist. Gärten und Balkone können schon jetzt nur zu verkehrsärmeren Zeiten genutzt werden. Auch hat jeder das Recht, seine Fenster zu öffnen, um zu lüften. Das ist bei dem Verkehrslärm schon jetzt unerträglich. Unterhaltungen oder Fernsehen ist dann in der Wohnung zu gut wie unmöglich. Lärm macht krank. Deshalb darf das wirtschaftliche Wohl zweier Kaufleute nicht über die Gesundheit vieler Menschen gestellt werden.* *Luftschadstoffe* *Mehr Kraftfahrzeugverkehr bedeutet noch mehr Luftschadstoffe. Wenn die Grenzwerte nicht an mehr als 35 Tagen überschritten werden, so sind doch die Luftschadstoffe auch unterhalb von absoluten Grenzwerten gesundheitsschädlich. Die Stadt muss ihre Bürger:innen vor jeglichen Gesundheitsgefahren schützen. Ein schlüssiges, rechtssicheres und für die Bürger:innen erträgliches Verkehrskonzept aber fehlt weiterhin. Sättigung des Einzelhandels Mit dem REWE am Hansaring, dem REWE an der Wolbecker Straße, dem Penny am Hansaring und dem dm an der Wolbecker Straße sind wir hier bestens versorgt. Deshalb brauchen wir nicht noch ein riesiges Einkaufszentrum. Durch die Konkurrenz wären die schon lange ansässigen Geschäfte gefährdet.* *Klima* *Flächen werden durch das Einkaufszentrum versiegelt. Aufgrund des ausgerufenen Klimanotstandes wäre es rich-*	b.8, b.11, c.1, c.2, c.3, c.8, d.1, e.1, e.3, e.5, e.6, e.12, f.1, g.1, g.3, h.1, h.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
tig, die Flächen würden entsiegelt und begrünt. Eine noch mehr verdichtete Bauweise ist nicht hinnehmbar. *Grünflächen* *HansaHafen ist jetzt schon das am dichtesten besiedelte Gebiet in Münster. Eine Flächenentsiegelung ist dringend nötig. Es wurden schon jetzt so viele Bäume für den Ausbau des Kanales und den Ausbau der Umgehungsstraße abgeholzt. Und es werden noch weitere in den Bereichen folgen. Um diesen großen Verlust auszugleichen, sollten auf den Flächen des Bauvorhabens dringend benötigte Grünflächen entstehen. Die Stadt Münster hat im Mai 2019 den Klimanotstand verkündet. Es müssen den Worten nun auch Taten folgen. Projekte, die zusätzlichen Individualverkehr nach sich ziehen, ein veraltetes Konsumkonzept von Großmarkt unterstützen und zu einer Erhöhung der C02 Emissionen führen, gehören nicht mehr in unsere Zeit!* *Bürgerbeteiligung* *Die Entwicklung der Städte muss im Dialog mit den Bürger:innen stattfinden. Die Einwände der Bewohner:innen der Stadtviertel HansaHafen und Herz-Jesu wurden bisher komplett missachtet. Bei Umfragen landeten die Themen „Bau des Hafencenters" und „Verkehrssituation" ohne Vorgabe durch den Fragebogen auf den Plätzen eins und zwei. Das Viertel benötigt dringend: Grünflächen, Aufenthaltsflächen für Familien, bezahlbaren Wohnraum. Hierbei sollte auch gleich das sogenannte jetzt freie Neuhafengelände mit einbezogen werden. Hier werden keine fünfzehnstöckigen Hochhäuser und keine Miniwohnungen benötigt. Die stark verdichtete Bauweise ist strickt abzulehnen. Münster und unser Viertel sollen grün bleiben und grün werden. Aus diesen vorgenannten Gründen lehne ich das Bauvorhaben ab."*	
3.170. Öffentlichkeit 18006 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: da diese Stellungnahme in meinem Sinn formuliert ist gute Alternativen vorschlägt, habe ich nicht viel einzufügen. Ich bin Radfahrerin und wohne ca. 1000m von der Bauruine entfernt. Immer wieder entstehen hier die mit Autolawinen verstopften Straßen, hier müsste dringend gegen-	s. Kap. II a.6, e.1, i.1, i.2, i.5

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
gesteuert werden. Wo bleibt die Fürsorge der Politik für die Bürger dieser Stadt??“	
3.171. Öffentlichkeit 18007	
„[…] hiermit mache ich als direkte Anwohnerin folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr.609 geltend: *• Das Verkehrsgutachten ist meiner Ansicht nach nicht schlüssig. Die Verkehrssituation ist jetzt schon untragbar und wird sich durch dieses neue Verkehrsziel weiter verschlechtern, obwohl gerade eine Verringerung des Verkehrs dringend notwendig wäre.* *• Als Anwohnerin der Schillerstraße finde ich bereits jetzt, dass diese den Namen „Fahrradstraß" nicht verdient. Der Durchgangsverkehr ist schon jetzt eine Zumutung und Bedarf dringender Veränderungen (z.B. Beschränkung nur für Anlieger, nur einseitige Parkmöglichkeiten für Autos, Fahrradständer.) Die Verkehrsbelastung insbesondere im Brückenbereich wird mit Sicherheit durch das Bauprojekt weiter steigen und auf keinen Fall zur Entschärfung der Situation führen. Die Schillerstraße wird insbesondere von vielen Kindern als Schulweg sowie in der Freizeit zu den Sportanlagen intensiv genutzt. Schon jetzt halte ich diese angebliche Fahrradstraße, aufgrund des Autoverkehrs für gefährlich für unsere Kinder, auch in dieser Hinsicht sehe ich eine Verschlechterung der Situation.* *• Außer Frage steht für mich, dass lärm- 'und Schadstoffbelastung zunehmen werden. Angesichts gesteckter Klimaziele und der Vorreiterrolle, die die Stadt Münster hier einnehmen möchte ist es für mich unverständlich sich für ein solches Bauvorhaben zu engagieren. Selbst wenn, was ich nicht glaube, der Verkehr am Hansaring nicht zunimmt, würde er lediglich an andere Orte verdrängt und damit auch Lärm- und Schadstoffbelastung.* *• Wir brauchen hier im Viertel keinen zusätzlichen Einzelhandel! Wir verfügen über einen gutes Netz aus kleinen und großen, günstigen und hochwertigeren Läden. Es sind vertraute Strukturen, die auch zum sozialen Miteinander beitragen. Mit dem Bauvorhaben käme es zu einer völlig unnötigen Existenzbedrohung gerade auch für den Inhaber geführten Einzelhandel.* *• Wir brauchen Grünflächen zum Atmen keine Versiegelung durch Betonflächen! Auch hier sollten unsere Klimaziele uns leiten!* *• Wir brauchen aber auch als Anwohner grüne Aufenthaltsflächen, Orte für alt und jung. Wie groß der Bedarf hierfür*	s. Kap. II a.3, a.7, b.4, b.7, c.1, c.2, c.3, d.2, d.6, e.1, e.2, e.3, e.10, e.5, e.11, e.12, f.1, g.1, h.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
ist zeigt der neue Spielplatz an der Schillerstraßenbrücke, der sehr großen Zulauf hat und wegen Überfüllung oft geschlossen werden könnte. *• Uns Anwohner beschäftigt in kleinster Weise die Frage, wo wir einkaufen können! Sorgen bereitet uns, wie wir uns das Wohnen im Viertel dauerhaft leisten können, trotz Doppelverdiener-Haushalt. Die Chance bezahlbaren Wohnraum mit Aufenthaltsqualität zu schaffen wird meiner Meinung nach durch das Bauprojekt vertan, das ist nicht im Interesse von uns Bürge."*	
3.172. Öffentlichkeit 18008	
„[…] Hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Die Luftschadstoffe mit dem zusätzlichen Verkehr steigen. Ich glaube dem Gutachten nicht, dass die Grenzwerte eingehalten werden Es gibt genug Einkaufsmöglichkeiten (Rewe, Penny, usw.) Klimawandel – Wir brauchen Grünflächen die kühlen und keine verbauten Flächen Es gab keine Bürgerbeteiligung und Dialog mit den Anwohnern Die Fahrradstraße Schillerstraße wird durch Autos zusätzlich belastet Der jetzt schon hohe Lärm durch KFZs wird noch größer"	S. Kap. II a.5, a.7, a.8, b.7, c.1, d.1, d.2, e.1, e.5, f.1, g.1, h.1, h.2
3.173. Öffentlichkeit 18009 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Ich wohne in unmittelbarer Nähe"	s. Kap. II i.5
3.174. Öffentlichkeit 18010	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Für ein Einkaufszentrum an diesem Ort und in dieser Lage sprechen - man· muss sogar sagen: offensichtlich - keine überzeugenden Gründe: *1. Im Stadtviertel gibt es bereits ausreichende Einkaufsmöglichkeiten; also wird zwangsläufig und überflüssig "auswärtige" Kundschaft angeworben werden (müssen!).* *Dies ist aber verkehrs-, umwelt- und gesundheitspolitisch unverantwortlich.*	s. Kap. II a.3, b.7, c.1, d.1, e.1, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
2. Das Dreieck zwischen Kanal und Hafen gehört zum Schönsten, was der Stadt Münster für die Stadtentwicklung zur Verfügung steht: die Stadt sollte die Herausforderung .annehmen und beweisen, dass die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in einem ästhetisch ansprechend gestaltetem Umfeld (einschließlich Grünfläche) möglich ist. Warum die Entwicklung eine ganz andere Richtung genommen hat, erschließt sich nicht selbsterklärend! Eine Korrektur ist geboten.“	
3.175. Öffentlichkeit 18013 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
*„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Das dramatische Verkehrsaufkommen im Hansaviertel ist jetzt schon eine große Beeinträchtigung der Lebensqualität und würde durch den Hafenmarkt noch verschlimmert! Dazu sollte sich die Planung der Nutzungsfläche dringend noch den Bedürfnissen der Bürger*innen richten, anstatt denen eines Investors und weiterer Personen, die sich dadurch finanzielle Vorteile erhoffen. Was wir (offensichtlich) brauchen und uns wünschen wäre z.B. bezahlbarer Wohnraum, Spielplätze, Grünflächen, einen „richtigen“ Markt mit regionalen Händlern, öffentliche Einrichtungen, Betreuungsmöglichkeiten für Kinder.“*	s. Kap. II a.7, a.8, b.2, b.7, b.11, c.5, d.6, e.1, i.5
3.176. Öffentlichkeit 18016 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Als Einwohnerin des Herz-Jesu-Viertels befürchte ich zahlreiche negative Konsequenzen, die der geplante „Hafenmarkt“ hätte, z.B. – Verdrängung kleiner Läden und jahrelang gewachsener Strukturen, Anstieg der Lärmbelästigung, Zunahme des Autoverkehrs, der ohnehin schon unerträgliche Ausmaße angenommen hat, Verminderung der Lebens- und Wohnqualität!“	s. Kap. II b.2, b.4, c.1, c.3, e.1, f.1, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.177. Öffentlichkeit 18031 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Hauptsache die wohlverdienenden Anzugträger:innen dieser Gesellschaft, denen das Wohl anderer relativ egal ist solange ihr Geld fließt, haben schöne Büros mit Wasserblick – das fasst für mich den Bau des Hafencenters sehr treffend zusammen! Ich wohne seit nunmehr elf Jahren im Hafenviertel und halte den Bau des Hafencenters für sinnlos, kapitalistisch und empfinde es als einen Rausschmiss von Steuergeldern, ohne die Wünsche der Steuerzahler:innen zu berücksichtigen, bzw. ohne diesen Menschen überhaupt Gehör zu geben. Was die Bürger:innen wollen, ist ein Gemeinschaftsplatz, Tischtennisplatten, einfach PLATZ, Grünflächen, Parks, Kinderspielplätze und nicht zuletzt WOHNRAUM – dies alles könnte man auf der Fläche realisieren und damit etwas Gutes für die Bevölkerung und die Lebensqualität im Hafenviertel tun. Fragen Sie doch mal die Menschen, die hier wohnen und investieren Sie das für den Bau eingeplante Geld ein bisschen sinnvoller, menschlicher und nachhaltiger. Was soll das für ein Planet werden, in dem immer nur das Geld und der Umsatz zählt? Und dann auch noch so sinnlos. Ich wohne in der Bremer Straße und habe Lidl/Rewe/Rewe/Penny/Netto und den Bahnhof in max. 5-Minuten-Entfernung in meiner Nähe. Wozu noch ein Edeka und alles andere drum herum?! Und ist Ihnen die Gesundheit der Menschen egal? Ich befinde mich aktuell im Home Office und bin konstant einer Geräuschkulisse durch die Baustelle vor meiner Tür ausgesetzt, die Luftlinie 3 Meter entfernt von meinem Schreibtisch Bohrungen für die Bomben-Rückstandsprüfung durchführt. Seit ca. 1 1/2 Wochen habe ich dadurch einen Tinnitus entwickelt, der (laut Arzt) direkt auf diese Geräuschkulisse und den damit verbundenen Schlafmangel (Lautstärke teilweise ab 07:00 morgens) und Stress zurückzuführen ist. Was soll noch kommen? Noch mehr Luftverschmutzung, noch mehr Verkehr? Peu a peu werden sich Familien aus diesem Viertel verabschieden und Student:innen und ärmere Menschen in weiter außen liegende Viertel vertrieben. Das Hafenviertel wie meine Freund:innen, Kolleg:innen und ich es kennen und lieben wird es dann nicht mehr geben. Wir reden schon darüber wohin, aber für die Mehrheit meiner Freund:innen (die alle im Viertel wohnen) steht leider fest: Münster lohnt sich nicht mehr lange, wenn es so weiter geht – und dann ziehen wir lieber woanders hin, wenn man uns hier nicht zuhört.“	s. Kap. II a.7, b.4, b.7, b.8, b.11, c.1, d.6, e.1, f.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.178. Öffentlichkeit 18032 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme M7 (siehe Punkt 3.8) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.8.	
„Sehr geehrte Damen, geehrte Herren der SPD-Fraktion hiermit erhebe ich Einwendungen gegen das oben beschriebene Bauvorhaben bzw. den von der Bauverwaltung, im Auftrag eines Teils der Stadträte-Versammlung, nun erneut vorgelegten Bebauungsplan, maßgeschneidert für ein gigantisches Einzelhandelsprojekt, welches irreführend nun den „Neu-Namen“ Hafenmarkt führen soll. *10. Dieses Großprojekt wird, wie es sogar von den Gutachtern ausdrücklich eingeräumt wurde, die bestehenden Handelsgeschäfte und ihre Mitarbeiterplätze, zerschlagen und so unmittelbar zu unnötigen sozialen Härten führen. Allein dies müsste Sie, die SPD-Vertreter im Rat unserer Stadt dazu bewegen, dafür zu sorgen, dass wenn nicht vollumfänglich, so doch für deutlich stärkere Beschränkungen dieses Bauvorhabens Sorge zu tragen. Es ist mir unverständlich, wie Sie dies alles mit Ihrem Amtsethos als Volksvertreter vereinbaren, können. Oder ist es so, dass Politik alles darf, aber für noch so offensichtliche Folgeschäden für die Menschen, keine Verantwortung übernehmen muss? Im Hansa-Hafen-Viertel pulsiert das junge Leben in dynamischem Zwiespalt. Dieses Projekt ist nichts von dem, was nun mit dem romantisierenden „Neu-Namen" suggeriert werden soll. Es ist ein Werk der Zerstörung und Brutalisierung. Es ist ein Sprengsatz eines Modernisierungs- und Zentralisierungs-Wahns. Eine „neue Mitte" braucht Zeit zum Wachsen, braucht Beschattung und Lufträume für gesundes Leben. Neue Klageverfahren, vor unseren bereits überlasteten Gerichten, werden breite Unterstützung finden.“*	s. Kap. II a.1, b.4, b.5, c.3
3.179. Öffentlichkeit 18064	
„[…] Hiermit möchte ich eine Stellungnahme zum Bauvorhaben des Hafencenter äußern. Als Anwohner des Viertels bin ich der Meinung, dass dieses Bauvorhaben absolut überflüssig ist. Die geplanten Einzelhandelsgeschäfte/Supermärkte sind wirklich absurd, denn wir haben direkt in unmittelbarer Umgebung genug Möglichkeiten Lebensmittel zu kaufen. Was und allerdings im Viertel fehlt, ist ein Platz, an dem Veranstaltungen stattfinden können oder Grünflächen, auf denen man verweilen kann. Und mit Veranstaltungen meine ich nicht, über eine privates Unternehmen, sondern ein öffentlicher Platz, dem der Stadt Münster gehört. Ein weiterer Vorschlag wäre, dass die	s. Kap. II a.7, a.8, b.7, c.1, e.1, i.3

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Stadt Münster im Besitz dieses Grundstück bleibt, und eigenständig Wohnraum schafft. Wohnraum der bezahlbar ist, denn den gibt es hier selten. Auch der Wohnraum der momentan geplant ist und vom Investor geschaffen werden soll, wird schlicht weg zu teuer sein, da sich die meisten einfach keine 60qmWohnung für 1000€/Monat leisten können. Alles in allem ist es so...wir brauchen dieses E-center nicht!! Wir brauchen Wohnraum, Grünflächen oder Platz für Veranstaltungen. Dieses Viertel ist sehr lebhaft und voller kreativer Energie, und die sollte umgesetzt werden können. Begründung: Dieses Bauvorhaben ist für mich und für viele andere Menschen in diesem Viertel komplett überflüssig!! Wir brauchen es schlich weg nicht und mit diesem Platz sollte etwas Anderes, Besseres und Sozialeres geschehen, denn das ist es, was unsere Viertel ausmacht.“	
3.180. Öffentlichkeit 18065	
„[…] ich bin gegen den Weiterbau des sogenannten Hafenmarktes, da er noch mehr motorisierten Individualverkehr in die eh schon überlastete Region anziehen wird. Die Nahversorgung ist bereits jetzt zu 100 % gesichert. Die bestehenden wenigen Einzelhändler werden in ihrer Existenz bedroht. Das Bauvorhaben ist sowohl ein ökologischer als auch ein städtebaulicher und sozialer Irrsinn. Wenn schon gebaut wird, dann bitte Wohnungen zu akzeptablen Mietpreisen. Das Einkaufszentrum wird die BewohnerInnenschaft spalten und wird auf dem Rücken der Schwächeren verwirklicht. Neubauten sind wegen des Ressourcenverbrauchs nur gerechtfertigt, wenn sie dringende Bedürfnisse der Menschen wie das Recht auf bezahlbaren Wohnraum bedienen. Der in diesem Zentrum bewusst beförderte Konsum nutzt nur den Unternehmern, die daran verdienen.“	s. Kap. II a.3, b.4, b.5, b.7, c.1, c.3, e.1
3.181. Öffentlichkeit 18066	
„[…] In diesem Schreiben möchten wir uns zur Erbauung des E-Centers äußern, und unsere Standpunkte der Kritik erläutern. Dieser Brief dient dazu, um auf verschiedene Probleme im Bezug auf das Bauprojekt aufmerksam zu machen. Das Hafenviertel, oder auch der Hansaring ist ein Stadtviertel, in viele Menschen gut und gerne Leben. Es gibt dort jede menge Freizeitaktivitäten, Einkaufsmöglichkeiten und kulturelle-Öffentlichkeits-Arbeit, die das dortige Zusammen- Leben lebenswert machen. Bei dem Erbau des E-Centers würde sich das Stadtbild des Viertels in kurzer Zeit drastisch verändern. Durch ein ECenter würden kleine Läden, Supermärkte, Discounter, und Imbissbuden zugrunde gehen, da sich viele Menschen möglicherweise gegen den kleinen Einzelhandel und für das Einkaufszentrum entscheiden würden. Eine weitere Zerstörung des Stadtbildes wird sich durch den vielen Verkehr und der	s. Kap. II a.7, b.2, b.4, b.5, b.6, c.3, e.1, e.3, e.11, e.14, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
vielen Menschen, die sich am ECenter ansammeln werden abzeichnen lassen. Der Hansaring ist von Kulturellen Angeboten und Treffpunkten für verschiedene Menschen geprägt. Durch den vielen Verkehr und der vielen Menschen, die von umliegenden Stadtkreisen kommen werden, wird das Kulturelle-Szene- Stadtbild, des Hansarings sich nachhaltig nicht mehr identifizierbar machen. Seit Jahren kämpft die Initiative „Platenpower" in Kooperation mit weiteren Foren um einen autofreien Hansaring. Auch viele Bürgerinnen und Bürger wünschen sich weniger Autos auf den Straßen und lehnen den aktiven Straßenverkehr strickt ab, was die letzten Jahre durch viele Kundgebungen und Demonstrationen immer wieder gezeigt haben. Bei dem Bau des Einkaufszentrums, würde der Straßenverkehr wesentlich aktiver werden, was viele Bürgerinnen und Bürger verärgern ließe. Hinzu kommt der Lärm der Autos und Lieferwagen, die Tag und Nacht durch den kurzen und Lebenswerten Abschnitt des Hansarings fahren würden. Die vielen Abrisse, die für das Bauprojekt genehmigt werden, haben sowieso schon einen negativen Effekt auf das Leben am Hafen gehabt; in vielen Gebäuden, die für das Bauprojekt abgerissen wurden, mussten beispielsweise Agenturen, Kaffees etc. Umziehen oder gar komplett schließen. Dadurch wurde leider schon einmal ein Teil der Identität und der Existenz des Hafen-Viertels zerstört. Das Einkaufszentrum würde unser Stadtviertel stadtglobaler machen. Wir stehen gegen die Gentrifizierung unseres Viertels und für Kommunalen Zusammenhalt! Wir stehen gegen das Kapital weniger Großunternehmer und für die kleine Wirtschaft, der vielen Arbeiterinnen und Arbeiter! Deshalb fordern wir, den Bau des E-Centers so schnell wie möglich zu stoppen, um das Hafenviertel und den Hansaring am Leben zu erhalten!"	
3.182. Öffentlichkeit 18073	
*„[…] das Planvorhaben (B-Plan Nr.609 und 97. Änderung des FNP der Stadt Münster für den Stadtbezirk Mitte im Stadtteil Hafen im Bereich Hansaring/Schillerstraße/Hafenweg) ist gänzlich abzulehnen. Ich erhebe Einwendungen gegen die vorgelegten Pläne. Der Plan spricht von einem veraltetem Einzelhandelskonzept, was weder in die Sozio-Geografische Situation des Hansaviertels passt noch in eine zukunftsorientierte Entwicklung des Einzelhandels. Die Förderung von großen Einkaufszentren mit vielen Filial-Unternehmen ist anachronistisch und auf eine "autogerechte" Stadt zugeschnitten, die jedoch an diesem Ort nicht umsetzbar und nicht notwendig ist. Der Plan ist insgesamt verfehlt. Die Stadt Münster kann am Hansaring für eine Zukunftsfähige Stadtentwicklung keine großflächigen Gewerbeflächen zulassen. Tatsächlich fehlt den Münsteraner*innen günstiger Wohnraum und Schutz vor Verdrängung, sowie kleinräumige Gewerbeflächen und kostenfreie Räume für gemeinnützige Zwecke. Auch besteht offen-*	s. Kap. II a.1, a.3, b.2, b.4, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, c.8, d.1, e.1, e.3, e.5, e.6, e.7, e.8, e.14, f.1, g.1, g.3, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*sichtlich eine unzureichende Planung hinsichtlich der Verkehrswende, die durch eine auf das Auto fixierte Architektur zu Nichte gemacht wird. Auch die beschlossene Klimaneutralität der Stadt steht dazu im direkten Konflikt. Die veranschlagte Dachbegrünung und der "Pocket-Park" sind eine Farce, die kaum die Luftqualität und Hitzeentwicklung in trockenen Sommern verbessern würden. Auch mit einer Zunahme der Feinstaub- und Stickoxid-Belastung, die vermutlich bereits jetzt WHO-Grenzwerte übersteigen und damit im Gesundheitsschädlichen Bereich liegen ist zu rechnen. Durch die Verkehrszunahme und fehlenden größeren Grünflächen ist auch mit einer starken Ozonbelastung zu rechnen, denen der Plan ungenügend Rechnung trägt. Vor allem befindet sich die Lärmbelästigung durch den PKW- und LKW-Verkehr schon jetzt in einem unzumutbarem und gesundheitsschädlichen Rahmen. Mit geschlossenem Fenster ist es mir als persönlich betroffene Person, Anwohner*in des Hansarings, zum Teil nicht möglich zu schlafen oder zu Arbeiten. Auch Gespräche in Zimmerlautstärke werden erschwert. In Sommernächten ist schlafen wegen der hohen Raumtemperatur und dem unmöglichen nächtlichen Lüften der Schlaf verwehrt. Durch die im Flächennutzungsplan und Bebauungsplan Nr. 609 und von den Anwohner*innen zu erwartende erhebliche Verkehrszunahme ("4.400 Fahrzeuge/Tag"), wird auch die Lärmbelästigung die bereits unzulässige Belästigung weiter verschlimmert. Es ist nicht hinzunehmen, dass die vorgelegten Pläne die bestehenden Defizite nicht beseitigen und eine weitere schädliche Wirkung beinhalten. Dies liegt vor allem an der ungenügenden Planung für das Areal und sind keinesfalls "unvermeidbar". Um eine hinsichtlich der Lärmbelästigung ertragbares Niveau zu erreichen, können vor Abschluss des Bebauungsplanverfahrens die notwendigen Maßregeln getroffen werden: Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Zufahrtsbeschränkungen auf den Hansaring nur für z. B. Anwohner*innen, Fahrzeuge bis max. 3,5t zulässige Gesamtmasse, ... Weiterhin kann den Anwohner*innen vor dem Abschluss des Bebauungsplanverfahren über einen Einbau von Schallisolierenden Fenstern im Stand der Technik verfügt werden. Das Bebauungskonzept kann allgemein als Fläche ohne Motorisierten Verkehr ausgewiesen werden. Arztpraxen, Einzelhandel und Wohnen ist mit einem gut geplanten Verkehrskonzept komplett ohne motorisierten Verkehr möglich. Anlieferungen mit Lastenrädern und gute Anbindungen mit dem ÖPNV auf bereits bestehenden Straßen ist andernorts ein gut erprobtes Konzept für ein zukunftsfähiges innerstädtisches Leben. Abzulehnen sind hingegen die lapidaren Ausführungen im Begründungsentwurf, die sich jeder wissenschaftlichen Grundlage entziehen, dass der Neuverkehr sich nicht auf den Hansaring auslagere. Die These, dass sich der Verkehr nach zwei punktuellen Messungen, vor und nach der für den öffentlichen Verkehr gesperrten Theodor-Scheiwe-Straße nicht erhöht habe und daher auch in diesem Fall nicht von einer erhöhten Belastung auszugehen sei, sind statis-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*tisch unbelegt und beweisen weder Kausalität noch Korrelation. Durch die stattfindende und geplante Bebauung am Hafenweg und die für den motorisierten Durchgangsverkehr ungeeignete Fahrradstraße Schillerstraße/Lütkenbecker Weg ist sogar von einer noch höheren Belastung des Hansarings auszugehen als 4400 Fahrzeuge/Tag. Bereits jetzt wird die Dortmunder Str. als Schleichweg genutzt und führt zu einer weiteren Belastung der Anwohner*innen. Die hier zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemachten Aussagen gelten für die 97.Änderung des Flächennutzungsplan gleichermaßen. Denn letztere soll nur deshalb erfolgen, um zu verhindern, dass der neuen Bebauungsplan gegen den Flächennutzungsplanverstößt."*	
3.183. Öffentlichkeit 18076 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Post: kommt dort wieder eine Postfiliale oder Paketshop rein der meiner Filiale Kunden nimmt? Bürgerbeteiligung 2010!? War Möchtegern (false) Bürgerbeteiligung! Und die WN lässt noch Politiknachwuchs vorgebliche Demokratie zitieren. Bezahlbarer Wohnraum! Ich habe vor 20 Jahren auf der Wohlbecker Straße für 8 DM pro m² gewohnt jetzt sind's 10 Euro Min! Hat Stroetmann ein Vitamin B Grundrecht?? „seit 1996" Rewe und Penny sind genug dort! Macht ein schönes Wohnen (für alle Einkommen) und Verweilen – Gebiet daraus! Wieso zog die Stadt die Baugenehmigung nach dem OVG-Urteil nicht zurück und ließen Stroetmann Fakten schaffen?"	s. Kap. II a.5, b.7, b.11, c.1, i.5
3.184. Öffentlichkeit 18077 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
*„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Ich verbringe meine Freizeit gerne im Hansaviertel und mir fällt immer wieder auf, wie wenige Grünflächen es in dem gesamten Stadtgebiet gibt. Wenn ich dort spazieren gehen möchte, gibt es eigentlich keine Möglichkeit einmal ins Grüne zu kommen, um mich zu erholen. Die Fläche am Hansaring wäre ideal für einen wunderschönen Park. Dies würde erheblich zu einer Verbesserung der Lebensqualität und Gesundheit der Anwohner*innen beitragen und das schöne Hansa-Viertel noch lebenswerter machen.*	s. Kap. II b.2, b.7, b.11, e.1, e.2, i.3

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Vor allem im Sommer gefällt es mir außerdem die Bars und Cafés am Hansaring zu besuchen. Das Gebiet um den Hansaring ist für junge Leute ein wichtiger Treffpunkt. Doch durch den starken Verkehr ist auch heute schon Nutzung als Begegnungs- und Freizeitort stark eigeschränkt. Für mich gibt es in Münster keinen vergleichbaren Ort, der ein ähnliches Lebensgefühl vermitteln würde, an den ich ausweichen könnte."	
3.185. Öffentlichkeit 18078 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Auch unmittelbar bin ich aufgrund ehrenamtlicher Arbeit und eines Minijobs durch die Planungen betroffen: Ich plädiere für den vollständigen Verzicht auf das Konzept „Hafenmarkt" zugunsten eines wieder wirklich vitalen Stadtquartiers, mit Wohnungen, einer Kita und einem Stadtteilbüro, kleinteiliger Versorgung, allenfalls eine echte Markthalle für lokale Erzeugerbetriebe, eine echte Quartiersgarage mit großem Carsharing-Stützpunkt und natürlich mehr Grün und Spielplätze. In dieses Konzept muss das Hansaviertel einbezogen werden. Schwerpunkt wäre dabei eine deutliche Umverteilung: Flächen zum Verweilen, Grünflächen und Platz für Fuß- und Radverkehr statt Kfz-Stellplätze. Dass dem Hansaring, der Veloroute und Fahrradstraße Schillerstraße und der Wolbecker Straße dabei eine besondere Bedeutung zukommt, sollte selbstverständlich sein. Nahmobilität wird schon seit langem und leider immer noch zunehmend in diesem Quartier von ruhenden und fahrenden KFZ-Verkehren und besonders dem MIV an einer freien Bewegung massiv behindert. Mit einem „Hafenquartier" statt „Hafenmarkt", eingebettet in das Hansaviertel, könnte alternativ ein Modellprojekt für moderne Stadtentwicklung gemeinsam entwickelt werden, das über die Grenzen von Münster hinaus strahlen könnte."	s. Kap. II b.5, b.7, c.5, d.6, e.1, e.7, e.8, e.10, i.5
3.186. Öffentlichkeit 18079	
„[…] Ich habe versucht die Stellungnahme auf dem Formular auszufüllen aber irgendwie wurde mir da fehlerhaft angezeigt, deswegen hier: Ich wohne selber im Hansa viertel und habe die bau Ideen des Hafen Centers die letzte Zeit beobachtet und wende mich nun an Sie, um eine Meinung mehr aus dem Viertel zu repräsentieren. Ich kann innerhalb 10 Minuten von meiner Haustür 2x Rewe, 1 penny, 1 Lidl zu Fuß erreichen und frage mich, wie man auf die Idee kommen kann es müsste noch mehr Einkaufsmöglichkeiten geben? Das was die Menschen im Viertel	s. Kap. II a.5, b.4, b.5, b.7, c.1, e.1, e.3, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
brauchen, sind Begegnungsstätten, Orte um sich auszutauschen, Gesellschaft zu erleben und Unterstützung zu erhalten. Ganz sicher nicht ein neues Einkaufszentrum! Mit jedem Bau eines neuen Zentrums wird das Viertel mehr und mehr zerstört, es geht immer mehr Platz verloren der für so viel mehr verwendet werden kann. Für Orte, für Kinder, Jugendzentren oder was auch immer, aber nicht um noch mehr Möglichkeiten zu haben einkaufen zu gehen - um eine Minute weniger zu brauchen. Und gleichzeitig brauchen wir sicherlich nicht mehr Verkehr auf dem Hansaring, wir brauchen nicht mehr Autos die Lärm und Schmutz verbreiten, ganz sicher nicht. Vielen Dank ich hoffe Sie nehmen sich meine und andere Worte zu Herzen!“	
3.187. Öffentlichkeit 18081	
„[…] Als direktem Anwohner ist mir - so wie den meisten Anwohner:innen des Hansarings mit denen ich gesprochen habe - das geplante Hafencenter (oder im netteren Investorensprech: der Hafenmarkt) in seiner jetzigen Form ein Dorn im Auge. Nicht nur das Überangebot an Einkaufsmöglichkeiten in der direkten Umgebung und die zunehmende Lärmbelastung (die bereits ohne Hafencenter auf einem hohen Niveau besteht), sondern auch die vertane Chance den Münsteraner Hafen zu einem zukunftsfähigen Modellstadtteil mit hoher Lebensqualität umzugestalten, machen das gesamte Vorhaben äußerst absurd. fordern wir eine zukunftsgewandte Nutzungsmöglichkeit bei der die Belange der Anwohner:innen und nicht die Kapitalinteressen der Investoren im Vordergrund stehen. Insbesondere die geplante Erweiterung des Hansarings in Richtung Hafen würde den Interessen der Anwohner:innen nach einem kreativen und autoarmen Viertel widerstreben. Stattdessen sollte das Tempolimit am Hansaring perspektivisch auf 20 km/h gesenkt werden. Das Nutzungspotential der Fläche des Hafencenters ist unwahrscheinlich groß. So könnten dort neben neuen (Sozial-)Wohnungen, Anlaufstellen für Kreative und stationärem marktähnlichem Einzelhandel im Herzen der Fläche statt einer Betonwüste eine grüne Oase mit Urban Gardening Möglichkeiten und zahlreichen Sitzskulpturen entstehen. Dies würde dem Interesse der Anwohner:innen entsprechen.“	s. Kap. II a.7, a.8, b.2, b.5, b.7, b.8, c.1, c.5, e.1 f.1, g.1, g.3, i.1
3.188. Öffentlichkeit 18082	
„[…] ich möchte folgende Einwendungen gegen den Hafenmarkt geltend machen: Das Verkehrsgutachten geht von einer gleichbleibenden Verkehrssituation am Hansaring auch nach Realisierung des Bauvorhabens aus. Dies wird damit begründet, dass auf dem Hansaring bereits derart viel Verkehr fließt, dass sich dieser nach Realisierung dieser Bauvorhabens teilweise dann andere Wege suchen wird (siehe Seite 35+36, Verkehrstechnische Untersu-	s. Kap. II a.3, a.4, a.5, a.6, a.7, a.8, b.2, b.4, b.5, b.7, b.10, c.1, c.2, c.3, c.4, c.8, d.1, d.2, d.6, e.1, e.2, e.3, e.5,

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*chung). Ferner wird argumentiert, dass große Teile des Verkehrsaufkommens eh am geplanten Hafencenter entlangfließen und die Autofahrer sozusagen „bei Gelegenheit" noch am Hafencenter halten. Verkehre sollen also wegen der schlechten Verkehrssituation am Hansaring verdrängt werden. Durch das Bauvorhaben werden tatsächlich aber neue Verkehrsziele geschaffen, eine Umfahrung ist weder für die Anwohner*Innen der betroffenen Viertel noch für die Angestellten oder Kunden des Bauvorhabens möglich. Beide Argumentationen sind unhaltbar und absurd. Selbst wenn man dieser Argumentation folgt, dann entsteht aber mindestens in anderen Bereichen der Stadt Münster ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, mittelbar ausgelöst durch das Bauvorhaben. Das ist so nicht hinzunehmen und anachronistisch, das Bauvorhaben ist auch deshalb abzulehnen. Das Verkehrsgutachten geht von falschen Annahmen aus. So ist zum Beispiel die Situation am bestehenden E-Center an der Friedrich Ebert Straße mitnichten vergleichbar mit der Situation am Hansaring, wie mehrfach behauptet wird. An der Friedrich-Ebert-Straße besteht über die Hammer Straße und auch die Augustastraße eine niederschwellige Umfahrungsmöglichkeit, ohne große Umwege. Das ist so am Hansaring nicht der Fall. Eine Umfahrung ist, wenn überhaupt, nur über die Inkaufnahme großer Umwege (z.B. über die B51) möglich. Da das Verkehrsgutachten aber von dieser Grundannahme einer Vergleichbarkeit der Situation ausgeht, ist es unbrauchbar (siehe Seite 20, verkehrstechnische Untersuchung). Das Bauvorhaben ist also schon wegen der Unbrauchbarkeit des Verkehrsgutachtens abzulehnen.* *Große Supermärkte sind geradezu prädestiniert für den Einkauf mit dem eigenen Auto. Da helfen dann auch keine zusätzlichen Fahrradständer oder ein Carsharing Angebot. Das geplante Einkaufscenter ist zweifellos ein Projekt, das in diese Kategorie fällt und erscheint deshalb wie aus der Zeit gefallen und sollte so nicht gebaut werden. Die Ringlinie der Stadtwerke Münster fährt aktuell wegen der jetzt schon zu hohen Verkehrsbelastung nicht über den Hansaring. Folglich ist die jetzige Verkehrssituation schon ein unhaltbarer Zustand. Mit dem Bauvorhaben wird dieser Zustand weiter verschlechtert, mindestens aber eine Lösung und Verbesserung erschwert. Das Bauvorhaben ist deshalb abzulehnen. Statt einer Busbucht (siehe Seite 43, Verkehrstechnische Untersuchung), die den Busverkehr benachteiligt, ist ein Buskap vorzusehen. Die Planung ist für eine Verbesserung des ÖPNV nicht zielführend und dringend abzuändern. Im Bereich Hansaring sind Busspuren vorzusehen, um die Gegebenheiten für den ÖPNV zu verbessern. Da diese im Kreuzungsbereich zum Hafenmarkt nicht vorgesehen sind, ist dieser Teil des Bauvorhabens für eine Verbesserung des ÖPNVs hinderlich und damit abzulehnen. Durch das Bauvorhaben wird ein Teil des jetzt schon vorhandenen motorisierten Individualverkehrs auf der Fahrradstraße Schillerstraße verstetigt, bzw. sogar erhöht. Da die Belastung dort jetzt schon zu hoch ist, das Bauvorhaben zu einer Verschärfung der jetzigen Situation*	e.7, e.10, e.11, e.12, f.1, f.2, g.1, g.3, g.4, h.1, h.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*und folglich zu einer erhöhten Gefährdung der Radfahrer*Innen führen wird, ist das Bauvorhaben abzulehnen. Fahrradstraßen sind, wie der Name schon sagt, für Fahrradfahrer*Innen gedacht. Ein Anteil an motorisiertem Individualverkehr durch die Anwohner*Innen kann dabei toleriert werden, aber sicher kein Durchgangsverkehr, ausgelöst durch ein Einkaufscenter. Das wäre aber bei der Schillerstraße der Fall, das Bauvorhaben ist auch deshalb abzulehnen. Es entsteht, das wird durch die schalltechnischen Untersuchungen auch belegt, durch das Bauvorhaben an vielen Stellen mehr Lärm. Die Lärmbelastung überschreitet aber auch jetzt schon die zumutbaren und durch EU-Umweltrecht festgelegten Grenzen. Die Stadt Münster argumentiert hier, dass das ausnahmsweise als zumutbar angenommen wird (Vorlage 1062/2020 Seite 7). Dies widerspricht der Aufgabe der Stadt Münster, ihre Bürger*Innen vor Lärm zu schützen und ist nicht hinzunehmen. Die Anbringung passiven Schallschutzes ist zwar für die Innenräume von Wohnungen möglich, aber nicht für Balkone, Terrassen und Gärten, die Nutzbarkeit wird eingeschränkt bzw. unmöglich. Ferner kann es nicht sein, dass Anwohner*innen keine Fenster mehr öffnen können. Der Hansaring ist als besonders vom Lärm betroffener Bereich im Lärmaktionsplan für Maßnahmen vorgesehen (Vorlage 0077/2021). Das Bauvorhaben erhöht aber nachweisbar den Lärm in diesem Gebiet. An einer Stelle wird also investiert, damit es leiser wird, an anderer Stelle wird dieses Ziel mit Füßen getreten. Das Bauvorhaben ist auch wegen dieses Widerspruchs abzulehnen.* *Die weitere Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte ist zwar laut Gutachten gesichert, die Angaben sind aber höchst zweifelhaft, da der Verkehr durch das Hafencenter erheblich zunehmen wird, anders als im Verkehrsgutachten behauptet. Es sind aber nur Grenzwerte, Schadstoffe sind auch unterhalb dieser willkürlich gezogenen Grenze gesundheitsgefährdend. Durch das Bauvorhaben wird die Schadstoffbelastung wissentlich erhöht. Das ist so nicht hinzunehmen, das Bauvorhaben ist abzulehnen. Die Stadt Münster muss ihre Bürger*Innen vor jeglichen vermeidbaren Gesundheitsgefahren schützen. Es gibt im fraglichen Bereich bereits eine Sättigung des Einzelhandels. Durch die über Jahrzehnte gewachsenen Strukturen, insbesondere durch den direkt neben dem Hafencenter befindlichen Penny und den wenige Meter entfernten Rewe, sowie den Rewe an der Wolbecker Straße, ist das Viertel ausreichend versorgt. Daneben bestehen zahlreiche lokale inhabergeführte Geschäfte, welche, ebenso wie die anderen Supermärkte, durch die geplante Bebauung in ihrer Existenz gefährdet sind. Bereits im Einzelhandelskonzept der Stadt Münster von 2018 wird festgestellt, dass eine Versorgungsquote von 100 % besteht. In einer 2019 von der Stadt Münster durchgeführten Befragung im Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel, wurde bei der Frage „was gefällt Ihnen in Ihrem Stadtviertel am wenigsten?“ zuerst der Verkehr und dann der Bau des Hafencenters genannt. Bei*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*der Frage, was den Bewohner*innen am besten gefiele, war die am zweitöftesten genannte Antwort die Einkaufsmöglichkeiten im Viertel. Aus der Umfrage lässt sich also entnehmen, dass die Bewohner*innen keinen weiteren Supermarkt benötigen. In der zitierten Befragung wird vielmehr der Bau des E-Centers als das größte Problem im Stadtviertel benannt. Sollte der Hafenmarkt gebaut werden, sind diese gewachsenen Strukturen existenzgefährdend bedroht. Es bestünde die Gefahr, dass die bereits vorhandenen Einzelhandelsmärkte schließen müssen, da eine Übersättigung des Viertels eintreten wird. Durch die Konzentrationswirkung auf einen zentralen Bereich verlängern sich für viele Bewohner*innen des Viertels die zurückzulegenden Wege, was insbesondere ein Problem für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen ist. Die Stadt Münster hat den Klimanotstand ausgerufen. Der Klimawandel ist jetzt schon nicht mehr komplett aufzuhalten, die Durchschnittstemperatur gerade in den Städten mit hochversiegelten Flächen wird sich weiter erhöhen. Vor diesem Hintergrund wäre es logisch, Frischluftschneisen und Stadtgrün zu schaffen, damit die Stadt bewohnbar bleibt. Das Bauvorhaben steht für das genaue Gegenteil: Es führt zu einer weiteren Verdichtung, zu mehr Verkehr und zu höheren Temperaturen in diesem Stadtviertel und ist auch deshalb abzulehnen. Die Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen leiden unter einem Mangel an Grünflächen, existierende Grünflächen werden sogar z.B. durch den Ausbau des Dortmund Ems Kanals noch verkleinert oder fallen weg. Da wäre es das komplett falsche Vorgehen, weitere Flächen zu versiegeln bzw. die Versiegelung aufrecht zu erhalten. Stattdessen sollten auf den Flächen des Bauvorhabens dringend benötigte Grünflächen entstehen. Das Bauvorhaben, das sicher nicht zu einer Entsiegelung der Flächen führt, ist auch deshalb abzulehnen. Ein in dem Bauvorhaben inzwischen enthaltener Pocketpark, der nur aus einigen Bäumen besteht, erscheint bei dem eigentlichen Bedarf an Grünflächen allerhöchstens als Tropfen auf den heißen Stein und ist damit zu vernachlässigen. Stadtteilentwicklung funktioniert nur im Dialog mit den Bürger*Innen. Dieser Dialog blieb bisher aus, es gab, angefangen mit dem Hafenforum, nur Alibiveranstaltungen, bei denen Bürger*Innen zwar etwas zum Thema sagen durften, deren Wünsche und Anregungen aber zum völlig unbeachtet blieben. Deshalb ist dieses Bauvorhaben in der jetzigen Form abzulehnen, damit endlich eine wirkliche Bürgerbeteiligung und eine komplette Neuplanung des Gebiets Hafenmarkt/Neuhafen unter Mitwirkung aller Akteure stattfinden kann. Als Format einer Bürger*Innenbeteiligung wäre die Einberufung eines Bürger*Innenrats wünschenswert. Der Willen der Bewohner*Innen der Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen wurde bisher komplett missachtet. Nachzulesen ist dies auch in Umfragen, die seitens der Stadt Münster gemacht wurden, oder in der Dokumentation der Veranstaltung zur frühzeitigen Beteiligung vom 03.03.2020. Besonders hervorzuheben ist jedoch die Umfrage aus dem Jahr 2019, „Haushal-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*tebefragung im „Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-Viertel“ 2019“. Auf die Frage, was den Bürger*Innen dieser Viertel am wenigsten gefällt, landeten die Themen „Bau des Hafencenters“ und „Verkehrssituation“ ohne jede Vorgabe durch den Fragebogen auf den Plätzen eins und zwei. Der Punkt „fehlende Einkaufsmöglichkeiten“ schaffte es nicht in die TOP30. Die Aussage von Oberbürgermeister Lewe, getätigt am 03.03.2020 anlässlich der Veranstaltung zur frühzeitigen Beteiligung zum Projekt Hafenmarkt, dass es „nur noch um das ob, nicht mehr um das wie“ einer Realisierung des Bauvorhabens ginge, wirkt da wie reiner Hohn. Aufgrund dieser kompletten Missachtung des Willens der Stadtteilbewohner*Innen ist das Bauvorhaben in dieser Form abzulehnen. Die Fläche soll stattdessen genutzt werden, um das lebendige Hansaviertel weiterzuentwickeln. Statt Einkaufszentrum und zubetonierter Flächen benötigt das Viertel dringend weitere Grünflächen, die insbesondere auch als Aufenthaltsflächen für Familien und Kinder gestaltet sein sollte. Dies ist auch deshalb notwendig, weil im Osten der Stadt, insbesondere durch die Kanalerweiterung, viel Grünfläche verschwunden ist und noch verschwinden wird. Grünflächen dienen auch dazu, die Klimaresilienz der Stadt zu stärken und ein weiteres Aufhitzen zu verhindern. Teile der Flächen könnten auch für die Schaffung von dringend benötigtem bezahlbaren Wohnraum dienen. Damit endlich eine für alle Bewohner*innen zufriedenstellender Umgang mit der Fläche geschaffen werden kann, sollte eine endgültige Entscheidung durch einen Bürger*innenrat erfolgen. Ferner benötigt es ein neues ehrliches Verkehrsgutachten mit Vorschlägen, wie im Viertel der Lärm und die Feinstaubbelastung verringert werden kann. Die Stadt Münster sollte in Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer treten und Verhandlungen über einen Ankauf der Fläche führen, da nur auf diese Weise die Fläche im Sinne der Bewohner*innen und aller Münsteraner*innen sinnvoll nutzbar gemacht werden kann, sodass mehr Lebensqualität im Viertel geschaffen werden kann.“*	
3.189. Öffentlichkeit 18083	
„[…] Im folgenden möchte ich mich zu dem neuen Bebauungsplan des "Hafencenters" äußern. Seit 2012 wohne ich im Hansaviertel und habe dieses als Studentin, als auch als Berufstätige erlebt. Letzteres ist in diesem Fall erwähnenswert, da ich täglich mit dem Stadtteilauto (Schillerstraße) über den Hansaring fahren muss. Dieser ist gerade zu den Hauptschlagzeiten absolut überfüllt. Häufig steht man im Stau. Als Anwohnerin erlebe ich zudem dass AutofahrerInnen Schleichwege durch die Seitenstraßen nehmen (z. B. Soester Str.) was die Verkehrslage noch unübersichtlicher macht. Der Bau eines Hafenmarktes, wird diese eh schon angespannte Verkehrssituation noch weiter strapazieren. Nicht nur, dass mehr Menschen zum Einkaufen kommen, auch Zulieferer und LKW´s werden ver-	s. Kap. II b.4, b.5, b.8, c.1, c.2, c.3, e.1, e.3, e.4, e.5, e.8, g.5

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
mehrt den Hansaring nutzen (Zufahrtswegen zum trotz..) Zusätzlich wird die Straße Höhe Emdener Straße umgebaut, was die Verkehrssituation zusätzlich für mehrere Monate stark strapazieren wird. Neben der absolut kritischen Verkehrssituation, möchte ich auch nochmal auf die absolute Unnötigkeit zwei weiterer Supermärkte in diesem Viertel hinweisen. Fußläufig, in einem Radius von ca. 500 Metern befinden sich Rewe, Rewe, Penny, Lidl und Netto. Außerdem ein DM, Einkaufsmöglichkeiten im HBF und diverse kleine Gastronomische Betriebe. Ein Hafenmarkt, der angeblich Raum und Platz für Gastro bietet, ist nicht nur absolut überflüssig, sondern gefährdet auch bereits bestehende Gastro-Betriebe. Löblich ist dass neuer Wohnraum geschaffen werden soll. Doch auch hier ist klar, dass dieser unbezahlbar sein wird. Durch die Gentrifizierung und den eh schon sehr hohen Mietspiegel in Münster, sehe ich keinen bezahlbaren Wohnraum im Hafenmarkt. Ich möchte mich ganz klar gegen das Projekt Hafenmarkt aussprechen.“	
3.190. Öffentlichkeit 18085 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Ich wohne auf der Kapitelstr. Und befahre den Hansaring ungern aber notgedrungen sehr oft, denn sonst müsste ich durch die Stadt fahren. Die Luftbelastung betrifft alle im nahen“	s. Kap. II e.1, h.1, i.2
3.191. Öffentlichkeit 18086	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o. g. 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. Das Vorhaben lässt den Verkehr am Hansaring noch weiter ansteigen. Ich halte eine Busspur für sinnvoll. Die Autoparkplätze könnten als Parkstreifen parallel zur Fahrbahn angeordnet werden. Als Ersatz für die wegfallenden Parkplätze kann die schon gebaute Tiefgarage des Hafencenters dienen. Durch die parallelen Parkstreifen verbreitet sich die Fahrbahn um 2,50 m auf 10,50 m. Auf dieser Breite wären zwei Fahrstreifen für den MIV (Motorisierten Individualverkehr) und eine Busspur möglich. Die Busspur liegt in der Straßenmitte und wird von der Ringbuslinie 33/34 in beiden Richtungen benutzt. An der neuen Haltestelle „Papenburger Straße" ist ein Begeg-	s. Kap. II e.1, e.3, e.7, e.8, e.14

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
nungsverkehr der Busse möglich. Die alten Haltestellen „Hansaring" (an der Soester Straße) und „Emdener Straße" entfallen. Die Platanen bleiben erhalten und stehen als gestalterisches Element zwischen den parkenden Autos.“	
3.192. Öffentlichkeit 18091 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Ich bin Mieterin im Hansaviertel und kann dieser Vorlage vor allem darin zustimmen, dass einfach kein weiterer Supermarkt hier benötigt wird. Was fehlt ist bezahlbarer Wohnraum, der perspektivisch auch bezahlbarer bleibt (auch bestehende Mieten). *Die Verkehrs Situation und auch das Parken im Viertel sind eine Katastrophe.“*	s. Kap. II b.4, b.7, c.1, e.1, e.8, i.1
3.193. Öffentlichkeit 18092 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Ich wohne seit vierzig Jahren in der direkt in den Hansaring mündenden Lingener Str. ca. 15 Meter von selbigem entfernt. Schon jetzt fließt eine große Menge des Verkehrs vorn Hansaring in die Nebenstraßen - also auch in die Lingener Straße - ab. Die Autofahrer sind auf der Suche nach Abkürzungen und kostenfreiem Parkraum. Dieses Aufkommen an PKWs belastet jetzt schon erheblich die Umwelt, wirkt sich negativ auf die Gesundheit der Viertelbewohner aus und vermindert in zunehmendem Maße die Lebensqualität in der Lingener Str.. Da es mit dem Bau des HafenMarktes erwiesener Maßen zu einer exorbitanten Zunahme des Verkehrsaufkommens, auch in den Nebenstraßen, käme, würden die negativen Effekte auf Gesundheit, Umwelt und Lebensqualität im nicht mehr erträglichen Umfang zunehmen.“	s. Kap. II b.2, e.1, e.8, f.1, f.2, g.1, h.1, h.2, i.1
3.194. Öffentlichkeit 18093	
„[…] Mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den Planvorhaben im Betreff ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Ich halte den Projekt „ Hafenmarkt“ aus den folgenden Gründen	s. Kap. II a.1, a.2, a.7, b.7, b.10, e.1, e.12, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
für falsch und schädlich für das Viertel und für die Stadt Münster: Das Verkehrsaufkommen auf dem Hansaring ist bereits heute unzumutbar. Beim Bau des Hafencenters oder Hafenmarktes schließt die Stadtverwaltung Gesundheitsgefahren nicht aus. Das Urteil des OCG Münster im Februar 2018 betonte vor allem, dass „Verkehrslärm, der den Wert von 70 dB tagsüber deutlich überschreitet, […] grundsätzlich nicht mehr zuzumuten sei. Ein neues Verkehrskonzept, dass schlüssig und Rechtssicher ist, fehlt weiterhin. Es fehlen wichtige und dringend benötigte Grünflächen. Daran ändert auch ein „Pocketpark“ nichts! Die Mehrzahl der Bürger+innen in den anliegenden Viertel war gegen das Hafencenter. Daran sollte sich nur durch Veränderung des Namens und minimalen Veränderungen des „Marktes“ nichts ändern.“	
3.195. Öffentlichkeit 18094	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den Planvorhaben im Betreff ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Die Stadt Münster wirbt damit, dass sie zu eine der 22 „Masterplan-Kommunen 100% Klimaschutz" gehört. Erklärtes Ziel ist möglichst bald spätestens jedoch 2030 klimaneutral zu werden. (vgl. https://www.stadt-muenster.de/kl i ma/unser-kli ma-2030/vision). Dieses Vorhaben steht im krassen Gegensatz zu dem Bauvorhaben. Im Bauvorhaben ist kein Beitrag zu Klimapolitik zu erkennen. Da kann auch der sogenannte „Pocket-Park" nicht darüber hinwegtäuschen. Stattdessen wird durch eine stark erhöhte Verkehrsbelastung die C02 Belastung deutlich verschlimmert. Zudem kommt, dass das erhöhte Verkehrsaufkommen eine ernst zunehmende Lärmbelastung für die Bewohner des Hansaviertels und der angrenzenden Viertel darstellt. Dies wurde bereits im Gerichtsurteil zur Stoppung des Bauvorhabens festgelegt: „Lärm macht krank- Lärmschutz ist Gesundheitsschutz. Umweltgerechte und gesundheitsverträgliche Lebensbedingungen sind wichtige Voraussetzungen für Menschen. Gerade in Ballungsräumen, wie Münster, in denen ein hohes Verkehrsaufkommen und das oft dichte Nebeneinander von Infrastruktur und Wohnnutzungen historisch gewachsen ist, führt dazu, dass auch heute noch Wohngebiete von Emissionen insbesondere aus dem Verkehr beeinträchtigt werden. Diese Exposition gegenüber Luftschadstoffen, Lärm, Licht oder Erschütterungen kann negative Folgen für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger haben und ist eine große Herausforderung, hohe Umweltschutz- und damit auch Gesundheitsstandards sicherzustellen." In dem neuen Entwurf ist hier keine Lösung zu erkennen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Stadt Münster dieses Bauvorhaben unterstützt. Statt dringend benötigter Grünflachen und bezahlbaren Wohnraum wird ein Einkaufszentrum gebaut, was zu einer Überversorgung des Viertels, Lärmbelästigung, verstärkte Emissio-	s. Kap. II a.3, a.7, b.4, b.7, b.10, c.1, d.1, e.1, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
nen und großer Unzufriedenheit in der Bevölkerung führt. Ein Schelm wer da denkt, dass das das wirtschaftliche Einkommen einzelner über das Wohl der Bevölkerung gestellt wird.“	
3.196. Öffentlichkeit 18095	
„[…] ich habe mir die obigen Planungen angesehen und kann nur den Kopf schütteln Ich lehne das Vorhaben komplett ab. Es ist für die hier im Hansa und Hafenviertel wohnende Bevölkerung eine Zumutung: Gegenüber der von OVG Münster für unwirksam erklärten Planung hat sich nichts wesentliches geändert. Allerdings bat eine Umbenennung stattgefunden. Aus Hafencenter wurde Hafenmarkt -ohne ein echtes Markthallenkonzept. Was soll denn ein kleiner Marktanteil bei welchem der Vorhabenträger der einzige Anbieter ist? Die Größe der Einzelhandelsflächen hat sich nicht geändert. Die Verkehrsproblematik mit der heute schon gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung wird weiter zunehmen. Durch die neue große Ampelanlage in der Kurve Hansaring wird auch der Verkehrsstau auf dem Hansaring deutlich zunehmen. Diese zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen sind vermeidlich. In unmittelbarer Nähe des Vorhabens befinden sich schon heute 2 große Supermärkte. Darüber hinaus ist das gesamte Ostviertel mit Waren des täglichen Bedarfs sehr gut versorgt. Es ist zu befürchten, dass auf der Wolbecker Straße einzelne Händler ihr Geschäft schließen müssen und somit für viele Menschen die Einkaufswege länger werden. Die Lebens- und Wohnsituation wird sich durch das Planvorhaben im Hansaviertel weiter verschlechtern. Durch das enorme Gastronomieangebot im Stadthafen und auf dem Hansaring nutzen viele Fußgänger die kurze Verbindung vom Bahnhof zum Hansaring durch die Soester, Hamburger, Meppener- und Papenburger Straße. Leider verursachen diese „Spaziergänger" insbesondere Nachts einen erheblichen Lärm sowie Hinterlassenschaften in Form von Pappschachteln, leeren Flaschen und Körperausscheidungen! Diese Probleme werden auch durch die geplante Bebauung des Osmo-Geländes und das im Bau befindliche Hansator am Bahnhof mit einem weiteren Supermarkt und einem Hotel weiter zunehmen. Im Bezug auf obiges Plangebiet sind diese negativen Auswirkungen auf das Viertel jedoch vermeidbar. Offenbar soll hier ein Planvorhaben gegen den erklärten Willen der hier lebenden Bevölkerung (siehe Bürgerbefragung 2015 und Haushalteumfrage 2019) durchgepeitscht werden. Die Interessen des Investors werden hier klar bevorzugt. In meinen Augen ist es Aufgabe der Stadt, den Hansaring und die umliegenden Viertel vom Verkehr zu entlasten statt das Gegenteil zu tun. Die mit Millionenbeträgen bezuschusste Tiefgarage könnte zu einem echten Quartiersparkhaus für die Anwohner werden. Dann könnten diverse Stellplätze im Viertel entfallen und der freiwerdende Raum den teils engen Gehwegen zugeschlagen werden. Auch könnte so das Prob-	s. Kap. II a.1, a.2, a.7, b.2, b.4, b.5, c.1, c.2, c.3, c.4, c.5, d.1, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.7, e.8, e.10, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
lem mit den im Kreis fahrenden Parkplatzsuchenden erheblich gemindert werden. Das ist auch alles aus Umweltgründen dringend geboten. Ein weiterer Punkt ist der durch das Planvorhaben zunehmende Verkehr auf der als Fahrradstraße ausgewiesenen Schillerstraße. Hier sollen täglich ca. 25 LKW an einer sehr unübersichtlichen Stelle in die Fahrradstraße abbiegen. Keine 100 m weiter biegen diese LKW dann über eine Ampelkreuzung auf den Hansaring ein. Das alles ist nicht nur ein grober Verstoß gegen die Widmung der Schillerstraße als Fahrradstraße sondern auch eine zusätzliche Gefährdung der Schüler der unmittelbar an der Kreuzung gelegenen Hansaschule. Ich würde mir hier mehr Sensibilität der Verwaltung für die hier im Viertel lebenden Menschen wünschen. Es gibt genügend Alternativen zu dieser Planung die ja auch schon hinreichend öffentlich diskutiert wurden."	
3.197. Öffentlichkeit 18096	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o. g. 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 Hansaviertel, das im Vergleich zur dortigen Einwohnerzahl viel zu wenig	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.4, a.5, a.6, a.7, a.8, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, c.5, d.1, d.6, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.7, e.8, e.9, e.10, e.11, e.14, f.1, f.2, g.1, h.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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. Anderswo 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 Hansa ring 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	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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 Beine 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 vorgesehen 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 Quartiersgara-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
ge 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 nts 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	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
einer Überlastung des Hafenwegs 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 Hafenweg 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 Hafenweg 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 Hafenmarktes, 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 Schulnähe 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 (§ i 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. Eine wichtige Forderung ist zuletzt und zumindest, dass dies Drittel der geplanten Wohnungen, die den Wohnraumförderungsbestimmungen für öffent-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
lich geförderte Wohnungen entsprechen in real! geförderte und somit in als Solche real nutzbaren verwandelt werden. Ausschluss einer realen Förderung besagten Drittels der Wohnungen mit dem Baubeginn zu begründen ist eine Farce ... _ Der Baubeginn ist eine Grauzone; gegen massiven öffentlichen Protest, einer Klage im Hintergrund, Überschreitung eines gerichtlichen Baustopps und dann einem Bauen ohne rechtmäßigen Bebauungsplan scheint ein streitwürdiger Punkt zu sein. Dieses Vorgehen steht der Stadt Münster nicht gut zu Gesicht.“	
3.198. Öffentlichkeit 18097	
„[…] Hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Verstopfung des Hansarings durch immer mehr Autos Verstärkte Lärmbelästigung Weiteres Einkaufszentrum ist überflüssig da ausreichend Geschäfte vorhanden sind. Lokaler Einzelhandel wird in die Pleite getrieben Die Fläche sollte für den Bau günstiger Mietwohnungen genutzt werden.“	s. Kap. II b.4, b.7, c.1, c.3, e.1, f.1, g.1
3.199. Öffentlichkeit 18098 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
*„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen nur am Rande betroffen: Um zu ********** zu gelangen fahre ich zu nicht Pandemiezeiten fast täglich über den Hansaring und empfinde den Autoverkehr dort als Radfahrerin jetzt schon als zu Laut und hektisch.“*	s. Kap. II e.1, e.2, i.5
3.200. Öffentlichkeit 18099	
*„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Schon heute Ist das Hansaviertel verstopft mit zu vielen Autos. Regelmäßig gibt es Staus auf dem Hansaring. Mit einem neuen Hansamarkt, der für unsere Versorgung überhaupt nicht nötig ist, wird noch viel mehr Verkehr in das Viertel gezogen werden. Das wird die Lebensqualität erheblich verschlechtern. Mehr Autoverkehr bringt auch mehr Abgase und Schadstoffausstoß mit sich. Die Behauptung des Gutachtens. die Werte würden sich nicht erhöhen, erscheinen mir bei der zu erwartenden Erhöhung des Autoverkehrs wenig glaubhaft. Auch schon jetzt ist der täglich Ausstoß gesundheitsgefährdend. Die Stadt müsste für die Gesundheit von uns Anwohner*innen Maßnahmen treffen. um das jetzige Ver-*	s. Kap. II b.2, b.7, c.1, d.1, d.6, e.1, e.3, e.11, f.1, h.1, h.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
kehrsaufkommen zu mindern. Wir brauchen im Viertel mehr Natur, Luftschneisen, mehr freie Plätze und Begegnungsmöglichkeiten, ungefährliche Spielmöglichkeiten für Kinder sowie billigen Wohnraum. Aus diesen Gründen lehne ich den Bau des Hafenmarktes ab.“	
3.201. Öffentlichkeit 18103 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
Der bzw. die Vortragende hat keine individuelle Betroffenheit angegeben, sondern hat im textlichen Vorschlag/ aus den Hinweisen bzw. Anregungen der Musterstellungnahme nur einzelne Punkte unterstrichen.	
3.202. Öffentlichkeit 18104 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin Mieterin einer Wohnung Ecke Schillerstraße/Ewaldistraße – erhöhte Lärmbelästigung durch den Hafencenter. Aufgrund einer chronischen Lungenerkrankung ist die erhöhte Schadstoffbelastung durch das Hafencenters noch gesundheitsschädlicher für mich als ohnehin schon. Der Erholungsort in unserem Garten wird erheblicher gemindert. Ein Parkplatz im Viertel ist jetzt schon kaum zu finden. Für eine doch „grüne“ Stadt wie Münster ist es beschämend, wenn Profit vorgeht. Das Viertel braucht bezahlbaren Wohnraum und Grünflächen etc. für Familien. Schillerstraße und Hansaring sind mein täglicher Weg zur Arbeit (Aspekt Verkehr am Hansaring)“.	s. Kap. II a.7, b.7, e.8, f.1, g.1, g.3, i.1
3.203. Öffentlichkeit 18106	
„[…] Hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr.609 geltend: jetzt schon zu viel Verkehr im Stadtring! Lärmbelastung sowie Luftverschmutzung nehmen zu Versorgung ist gedeckt- kein weiteres Einkaufszentrum nötig – lokale Geschäfte geraten unter Preisdruck Attraktiver Wohnraum im Hafen „- muss nicht immer chique mit Glas und hohen Investitionskosten verbunden sein Alternative Nutzungen in Betracht ziehen – Parkfläche, Grünfläche, Dialog, Spielplätze etc.“	s. Kap. II b.7, c.1, c.2, c.3, d.6, e.1, e.3, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.204. Öffentlichkeit 18108	
„[…] Hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr:609 geltend: Die Verkehrssituation am Hansaring ist schon jetzt dramatisch. Ich kann mir beim Besten Willen nicht vorstellen, dass die Stadt diese Situation sehenden Auges noch verschlechtern will. Ihnen ist ja bekannt, dass in unmittelbarer Nähe schon mehrere Einkaufsmöglichkeiten bestehen. Einen zusätzlichen Supermarkt dort zu planen ist absurd! Was macht die Attraktivität des Hansaviertels aus? Es sind die gewachsenen urbanen Strukturen, die Nachbarschaft, die kleinen Läden, die eben nicht von irgendeiner Stadtverwaltung dort platziert wurden. Es ist die soziokulturelle Teilhabe der Menschen. Wenn sie das Hansaviertel für Einheimische und Auswärtige attraktiv halten wollen, ist es dringend notwendig, den Bau des Hafenmarktes zu stoppen und für das Gelände komplett umzudenken. Sie wären nicht allein, es gibt viele Anwohner+innen, die gemeinsam mit der Stadtverwaltung Ideen entwickeln möchten. Ideen, die den Menschen und dem Viertel gut tun. Wie wäre es mit mehr Grünfläche? Einem Raum für Kunst, Kultur und Theater? Einer Begegnungsstätte als Zukunftswerkstatt? Vielleicht einem Allwetterspielplatz? Als Langjähriger Bewohner dieses Viertels bin ich überzeugt, dass Sie den Bau des Hafenmarktes stoppen müssen. Ich bringe mich gerne mit Ideen für eine alternative Nutzung des Geländes ein.“	s. Kap. II a.8, b.2, b.4, b.7, c.1, d.6, e.1, i.1
3.205. Öffentlichkeit 18109	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Das derzeitige Konzept nimmt meiner Meinung nach immer noch nicht die folgende Problematiken in letzter Konsequenz in Angriff. *-zu viel Verkehrsaufkommen. Dadurch erhöhter Lärm- und Schadstoffbelastung in einem stark bewohnten Viertel, mehr unnötiger Konsum, es gibt genug Infrastruktur für das Viertel, Es fehlt bezahlbarer Wohnraum, durch die Freifläche und deren Bebauung mit bezahlbaren Wohnungen, könnte dieses Problem angegangen werden* *Insgesamt fehlt der Blick auf mehr lebenswerten öffentlichen Raum für die Anwohnerinnen durch angemessene Grünflächen!!! Als Fahrradstadt profiliert sich dieses Projekt weiterhin nicht. Ich lebe hier im Viertel und freue mich über die altersgemischte Bevölkerung, dies sollte ebenfalls berücksichtigt werden. Gerade die ältere Generation benötigt weiterhin den/die Bäcker*in oder die Apotheke um die Ecke. Keine Zentralisierung von diesen und ähnlichen Angeboten. Aus Zeitmangel beende ich hiermit die Liste und bedanke mich für Ihre Bemühungen.“*	s. Kap. II b.7, b.8, c.1, c.3, c.4, e.1, f.1, g.1, h.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.206. Öffentlichkeit 18110	
„[…] 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 w dienen. Im Einzelnen habe ich folgende Stellungnahmen zu Einzelheiten der Verkehrstechnischen Untersuchung der nts Ingenieurgesellschaft: 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 Stellplatz-verfügbarkeit 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 Plan-vorhabens führt somit nicht zu städtebaulich relevanten Beeinträchtigungen die1.es Standort-bereichs.") bereits vor Erstellung der Verkehrstechnischen Untersuchung feststand und anschließend Argumente dahingehend verwendet wurden,	s. Kap. II a.2, a.4, e.1, e.2, e.3, e.4, e.11, e.12, e.13

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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 Ingenieurgesellschaft 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 Lieferverl<ehr, 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 Zentral-lager führen zu optimierten Lieferprozessen und geringen Anlieferzahlen. Die Anzahl der durch das Vorhaben im VBP Nr. 609 erzeugten Schwer/astverkehre (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. 11 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*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
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)“ 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 Kapazitätsengpasse 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 Kapazitäts-engpässe der Knotenpunkte auf die Verkehrsbelastung im Hansaring konnte auch nach Schließung der Theodor-Scheiwe-Straße beobachtet werden. Mit Schießung dieser Straße ist die Verkehrsbelostung im Hansaring nicht angestiegen.“ Es fehlt eine Aussage zur Analyse der Verkehrssituation am Hafenweg/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. Statt dessen wird der Hafenweg regelmäßig ordnungswidrig von vielen Verkehrsteilnehmern als Umfahrung des Rückstaus an der Kreuzung Hansaring/Albersloher Weg bzw. an der Ampel Bernhard-Ernst-Str./Albers1oher 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. Verkehrszählungen an den von mir angesprochenen Punkten haben offenbar stattgefunden: Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung. (16. Mal 2018). Verkehrszählung. Albersloher Weg/ Hafenweg, 16.05.2018. Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung. (29. Mai 2018). Verkehrsmängel. Bernhard-Ernst-Straße/ Hafenweg,*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
29.05.2018. Auf 5. 42 wird ausgeführt: „Kreuzung Hansaring / Albersloher Weg: Auch diese Lichtsignalanlage wird wie die Licht-signalanlage Hansaring / Schillerstraße nur mit Festzeitprogrammen (Umlaufzeit: 90 Sekunden) betrieben. In 2014 wurde das Linksabbiegen von der Hafenstraße in die Bremer Straße ermöglicht und die Festleitprogramme 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 HB5 spiegeln die örtlich zu beobachtenden Verkehrsverhältnisse wider. Über/ostungszustände 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 Johr 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 vornehm/Ich 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 Belastungs-schwankungen, die auch bei Erhebungen von Verkehrszahlen an unterschiedlichen Tagen festgestellt werden können. Die veränderten Verkehrsmengen werden zu keinen nennenswerten Veränderungen in der Leistungsfähigkeit der 5ignalsteuerunl} 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 ungenü-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
genden Verkehrssituation ein über-geordnetes 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 Kreu2ung „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 BIEI DEN HEUTE ABZUWICKELND EN 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 Vorhabenreallsierung 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 11 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" Bahn-unterquerung/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 11Hansaring /Albersloher Weg"	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
b2w. von +8,4% (Prognosefall 2035, mit VBP, aber ohne Bahnunterführung) ist eine Verschlechterung gegenüber der Bestands-situation :rn18. 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 um 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 luge des Hansaringes" 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 Größen-ordnung" 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.* *6) Rolle von E-Scootern im Verkehrskonzept der Zukunft Aufs. 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 Mobilitätsver-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
halten 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 Vergleichs-gutachten. Die Kosten dafür sind selbstverständlich dem antragstellenden Investor zu belasten“	
3.207. Öffentlichkeit 18111	
*„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Im Stadtviertel ist bereits ausreichend Einzelhandel vorhanden. 2018 wird im Einzelhandelskonzept der Stadt Münster festgestellt, dass eine Versorgungsquote von 100 % besteht. In einer 2019 von der Stadt Münster durchgeführten Befragung im Hafen- und Herz-Jesu-Viertel, wurde bei der Frage: „Was gefällt Ihnen in Ihrem Stadtviertel am wenigsten?" zuerst der Verkehr und dann der Bau des Hafencenters genannt. Bei der Frage, was den Bewohner*innen am besten gefiele, war die am zweithäufigsten genannte Antwort die der individuellen Einkaufsmöglichkeiten im Viertel. Die Verkehrssituation am Hansaring sowie die Lärmbelastung sind jetzt schon unzumutbar und laut EU-Umweltrecht so nicht tragbar. Die Stadt Münster sollte ihre Bürger schützen und nicht deren Lebensqualität an der Stelle verschlechtern. Das Einkaufszentrum widerspricht dem kürzlich ausgerufenen Klimanotstand. Flächenwerden und wurden bereits durch das Bauvorhaben in Anspruch genommen, die z.B. besser entsiegelt und begrünt werden könnten. Unsere schöne Stadt Münster sollte klimaresilient werden, eine weitere Erhöhung der Gebäudedichte ist im am dichtesten besiedelten Gebiet Münsters auch aus Klimaschutzgründen nicht hinnehmbar. Die Fläche soll stattdessen genutzt werden. um das lebendige Hansaviertel weiterzuentwickeln. Statt Einkaufszentrum und zubetonierter Flächen benötigt das Viertel dringend weitere Grünflächen, die als Aufenthaltsflächen für Familien & Kinder gestaltet sein sollte. Dies ist auch notwendig, da im Osten der Stadt. (u. a. durch die Kanalerweiterung) viel Grünfläche verschwunden ist.“*	s. Kap. II a.3, a.7, b.2, b.7, c.1, c.2, d.1, d.6, e.1, e.5, e.6, g.1
3.208. Öffentlichkeit 18122	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Der geplante Hafenmarkt	s. Kap. II b.7, b.8, c.1, c.2, c.3,

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
bringt für das Viertel keinerlei Verbesserung. Es gibt keinen Mangel sondern eher schon ein Überangebot an Einkaufsmöglichkeiten. Ein Markt würde wahrscheinlich zur Verdrängung der vorhandenen Supermärkte führen. Das sich zwangsläufig erhöhende Verkehrsaufkommen würde für mich als Anwohnerin eine nicht erträgliche Zunahme an Schadstoff und Lärmbelastung bedeuten. Die Verkehrsdichte ist auch schon jetzt so dicht, dass man von einer Überlastung sprechen muss. Deshalb erwarte ich von der Stadt eher Maßnahmen zur Verringerung des Autoverkehrs. dies insbesondere wegen der Notwendigkeit, klimaverträglich zu werden. Die jetzt schon bestehende Ruine könnte für den dringend benötigten Wohnraum genutzt werden."	d.1, e.1, f.1, g.1, i.1
3.209. Öffentlichkeit 18123	
„[…] ich bin als langjährige Bewohnerin des Hansaviertels mit der geplanten Bebauung aus folgenden Gründen weiterhin(!!!) nicht einverstanden: *1. Verkehr* *Die Verkehrssituation am Hansaring wird sich durch PKW-Kundenverkehr des HafenMarktes absolut verschärfen! Die Aussage, dass im HafenMarkt hauptsächlich Kund*innen aus dem Nahbereich, also zu Fuß und per Rad ankommen, halte ich für falsch. Es wäre nicht lukrativ, für diese Anwohner*innen einen neuen zusätzlichen Einkaufsmarkt zu errichten, zumal es bereits genügend Einkaufsmöglichkeiten gibt, insbesondere genau gegenüber des Standortes mit dem sehr großen und gut sortierten Rewe-Markt, inklusive Bio-Abteilung! Im Übrigen ist bereits der Fahrtweg der Ringlinie (Bus 33/34) im Bereich des Hansaringes auf die Wolbecker Str. verlagert worden, da es auf der alten Route auch ohne zusätzliches Einkaufscenter ständig zu starken Verspätungen gekommen ist. Früher benutzte ich regelmäßig die Linie 14 auf dem Ring zwischen Hauptbahnhof und Hansaplatz und legte häufig genug diese Strecke zu Fuß und somit schneller als der Bus(!) zurück, da der Bus gewöhnlich im Berufsverkehr stecken blieb. Der Hansaring ist bereits jetzt zu bestimmten Zeiten verkehrsmäßig absolut überlastet, Rückstaus wirken sich auf die Fortsetzung des Ringes in beiden Richtungen und damit auf den gesamten Verkehr aus! Durch eine zusätzliche Ampelanlage am Hansaring für den an- und abfließenden Verkehr an der Einmündung zur Zufahrt zum HafenMarkt, sowie das generell durch den geplanten HafenMarkt zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen wird es in Folge zu noch mehr Rückstaus kommen, die sich auch auf andere Stadtgebiete auswirken würden! Als zusätzliche Belastung käme noch der Anlieferverkehr durch LKWs und der derjenige PKW-Verkehr, der, um neuralgische*	s. Kap. II a.3, a.5, a.7, b.2, b.7, b.8, b.10, c.1, d.1, d.2, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.7, f.1, g.1, h.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Punkte zu umfahren, in die angrenzenden Wohngebiete abgedrängt werden würde, hinzu. Es sind also nicht nur die Anwohner*innen des Hansarings betroffen! Häufig vergessen: Auch ohne einen HafenMarkt wird es durch die zukünftigen Mieter* innen der neuen Wohnbebauung in diesem Areal zu wesentlich mehr PKW-Verkehr am Hansaring kommen! Mehr Rückstaus und generell mehr Verkehr bedeutet auch mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung, mehr klimaschädliche Abgase! Außerdem droht ein Verkehrskollaps am Hansaring!* *2. fehlender Wohnungsraum* *Bekanntermaßen herrscht in Münster Wohnungsmangel. Es ist dann nicht einzusehen, warum überall baulich nachverdichtet wird, Innenhöfe entgrünt und zugebaut werden, um dort Wohnraum für einige wenige zu schaffen, da in der Regel nur zweigeschossige Bebauung erlaubt ist, während auf der Fläche des HafenMarktes problemlos sehr viele neue Wohnungen entstehen könnten!* *3. Klimaschutz* *Die Stadt Münster hat den Klimaschutz auf ihre Fahnen geschrieben. Dieses bedeutet auch klimagerechtes Handeln auf allen Ebenen. Zu sehen ist davon nicht allzu viel. Es werden Grünflächen gebraucht, um der Überhitzung im Sommer entgegen zu wirken. Die großräumige Flächenversiegelung wird bei Starkregen zu noch mehr Überschwemmungen und somit auch wirtschaftlichen Schäden führen. In direkter Nachbarschaft des geplanten HafenMarktes befindet sich jedoch bereits mit den Stadtwerken eine sehr große versiegelte Fläche, die abgesehen vom mangelnden Regenabfluss im Sommer auch noch zur Überhitzung der Stadt beiträgt. Überhitzung bringt generell mehr Bedarf nach Kühlung, also Bedarf an Klimaanlagen und somit einen erhöhten Stromverbrauch mit sich, abgesehen von gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Bewohner*innen. Die gleichen Probleme würden sich durch den HafenMarkt ergeben. Der Bau des HafenMarkt ist also in allen Belangen inklusive dadurch verursachten erhöhtem Verkehrsaufkommen klimaschädlich! ! ! Klimaschutz bedeutet auf das Areal des geplanten HafenMarktes bezogen:* *• mehr Wohnungssuchende durch höhergeschossige Bebauung auf weniger Grundfläche, also weniger versiegelter Fläche unterzubringen, statt Nachverdichtung in anderen Bereichen* *• mehr Grünflächen und keine zusätzlichen oberirdischen Parkplätze*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
• generell weniger Flächenversiegelung *• vor allen Dingen nicht noch mehr PKW-Verkehr durch Kunden eines nicht benötigten(!) zusätzlichen Einkaufscenters am Hansaring* *Ich fordere also jetzt die Stadt Münster auf, ihre Verantwortung für den Wohnungsbau, die Klimaschutzmaßnahmen in Bezug auf Verkehr, Luftverschmutzung, Flächenversiegelung und Überhitzung der Stadt ernst zu nehmen, genauso wie die Erhaltung von Lebensqualität für die Bürger*innen! Deswegen: Kein HafenMarkt am Hansaring ! ! ! Zudem ist mir absolut unverständlich, dass die Stadt Münster mit hohem finanziellen Aufwand einen „Masterplan Klimaschutz Münster 2050" (herausgegeben im September 2017) erstellen ließ, außerdem mit sicher noch höherem finanziellen Aufwand, also insgesamt durch Mittel der Steuerzahler* innen (!), von einem Aachener Ingenieurbüro in Zusammenarbeit mit der RWTH Aachen ein „Klimaanpassungskonzept für Münster"(herausgegeben im Dezember 2015) und dann ENTGEGEN der darin geforderten Maßnahmen handelt! Von der Stadt Münster wird gerne vorgegeben, viel Wert auf Bürger*innenbeteiligung zu legen. Im Jahr 2019 wurde eine Bürger*innenbefragung im Hansa-/Hafen-/Herz-Jesu-Viertel durchgeführt, die u.a. ergeben hat, dass im Befragungsgebiet am wenigsten der Verkehr und der HafenMarkt gefällt. Offenbar hatte das jedoch keinerlei Auswirkungen! Wenn die Stadt Münster Bürger*innenbeteiligung wirklich WILL und es nicht nur um den Schein gehen soll, zudem noch kostenintensive Befragungen aus Steuermitteln finanziert worden sind, dann sollten die Ergebnisse auch in die Entscheidungsfindung einfließen, ansonsten handelt es sich um nichts anderes als Augenwischerei, genauer gesagt sehr teure Augenwischerei!“*	
3.210. Öffentlichkeit 18124	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o. g. Planvorhaben (B-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP) ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Ich finde es weiterhin sehr erschreckend wie an der Idee des damaligen Hafencenters und des nun einfach umbenannten Hafenmarkts festgehalten wird. 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	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.7, b.7, c.1, c.5, c.8, d.1, d.6, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
geblieben. Dabei sind es keine weiteren Lebensmittelgeschäfte die dieses schöne Viertel benötigt. Zumal es bereits in unmittelbarer Nähe, ein vollkommen von der Fläche ausreichenden REWE Markt und einen Penny Markt gibt. Und sich zudem auch an der Wolbecker Str. ein Rewe· Markt befindet und es ebenso Pläne für ein Lebensmittelgeschäft im neugebauten Hafentor gibt. Wir benötigen bezahlbaren Wohnraum und keine weiteren hochverdichteten Betonflächen für Supermärkte und Discounter. Es sollte im Interesse dieser Stadt liegen die noch freien Plätze diese Viertels zu schützen, sowie sozial und ökologisch zu planen. Mit bezahlbaren Wohnraum, kleinen Grünflächen, Kindertagesstätten, Spielplätzen und z. B. einen kleinen, von lokalen Anbieter betriebenen Markt und verkauf von Lebensmittel aus ökologischen Landbau aus und um Münster. Durch den am 22.05.2019 ausgerufenen Klimanotstand in Münster, sollte es unsere höchste Priorität sein, eine Eindämmung des Klimawandels, die enorme Lärmbelästigung am gesamten Hansaring und die eh bereits extrem überfüllten Straßen im Hansaviertel fortan bei allen politischen Entscheidungen mit zu beachten. Der gesamte Hansaring ist jeden Tag ab Mittags so stark überfüllt, dass es sich mehrmals am Tag von der Kreuzung Albersloher Weg/ Hansaring bis hinter zum Penny Markt staut. Die durch das Bauprojekt entstehende Lärmbelästigung und enorme Umweltverschmutzung durch weiteren Anlieferung- und Durchfahrtsverkehr würde die gesamte Lage nur noch mehr verschlimmern und nun mal einfach keine Verbesserung darstellen. Auch die Anlieferung als notwendiger Teil der Erschließung, insbesondere für das E-Center, kann nicht funktionieren und führt zu einer Überlastung des Hafenwegs 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 Hafenweg an das Plangebiet heran. Die Anlieferung der Gebäudeteile A und 8 erfolgt über eine einspurige Gasse, die hinter geplanten E-Center verläuft und nur in eine Richtung, nämlich vom Hafenweg 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 Hafenmarktes, 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 que-	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
ren, 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 Schulnähe abfahrenden LKW stellen damit täglich und dauerhaft eine unnötige Gefährdung der Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg dar. Der gesamte Verkehr stützt sich hauptsächlich auf nur eine Durch/Zufahrtsstraße, dem Hansaring. Und das funktioniert bei aktueller Lage schon nicht. Zudem kommt, dass es zu einen Anstieg des Verkehrs am Hafenweg sorgen wird, welcher ebenso schon total überlastet ist durch Anlieferungen, zweite Reihe Parker und Personen, die den Verkehr am Hansaring versuchen zu umgehen. Ebenso wird es den Verkehr auf der Schillerstraße beeinflussen, welche aktuell zwar als Fahrradstraße gilt, es allerdings weiterhin durch Auto- und Motorradfahrer als Abkürzung und auch für rasante Poserfahrten genutzt wird. Es kommt öfters vor, dass Fahrzeuge kurzeitig auf Ober 50km/h beschleunigen und Motorradfahrer, die auf dem Hinterrad die Brücke hochfahren, während Familien und Kinder direkt nebenan auf dem Fußgängerweg laufen. Selbst als Erwachsener Mensch fühlt es sich nicht immer sicher auf dieser Straße an. Dieses gesamte Verkehrsaufkommen ist für das komplette Viertel bereits zu viel und unzumutbar und sollte durch das Bauvorhaben nicht noch verschlimmert werden. Und durch den ausgerufene Klimanotstand sollte dies die erste Priorität in der Planung dieser Stadt sein! Ich lehne das Vorhaben „Hafenmarkt" insgesamt ab. Die hier zum vorhaben bezogenen Bebauungsplan gemachten Aussagen gelten für die 97. Änderung des Flächennutzungsplan gleichermaßen. Denn letztere soll nur deshalb erfolgen, um zu verhindern, dass der neuen Bebauungsplan gegen den Flächennutzungsplan verstößt.“	
3.211. Öffentlichkeit 18126	
„[…] hiermit mache folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: seit fast 50 Jahren bin ich Bewohner des Hansaviertels. Unter dem ständigen nicht geringen LKW-Verkehr leide ich bereits heute schon. Durch ein zusätzliches Einkaufszentrum am Hansaring steigt notwendigerweise auch der Lieferverkehr durch LKW und andere Transporte und wahrscheinlich auch durch motorisierten Individualverkehr von Kunden aus anderen Teilen der Stadt. ("Ruhender Verkehr" wegen starkem PKW- und LKW-Verkehr auf dem Hansaring ist schon heute keine Seltenheit mehr.) Die Qualität des Wohnens und Lebens in diesem Viertel wird durch das geplante Einkaufszentrum noch weiter belastet. Außerdem bin ich der Meinung, dass durch die beiden bestehenden Supermärkte (Penny und Rewe) und einige kleine inhabergeführte Geschäfte die· Einkaufslage im Hansaviertel mehr als ausreichend ist.	s. Kap. II b.2, c.1, c.3, e.1, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Auch die Existenzbedrohung dieser Geschäfte durch Ihre Planung möchte ich hier nicht unerwähnt lassen."	
3.212. Öffentlichkeit 18127	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungahme zu den o. g. Planvorhaben ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Das Vorhaben lehne ich insgesamt ab: es ist im Hansaviertel gänzlich überflüssig. Das geplante Einkaufszentrum über eine Gesamtfläche von 4 450 qm würde die bereits bestehenden Einkaufsmöglichkeiten verdrängen und eine erhebliche Erhöhung des Durchgangsverkehrs und damit des Verkehrslärms bedeuten. Das Verkehrsaufkommen ist in diesem Bereich bereits sehr hoch und müsste dringend verringert werden. Anstelle eines weiteren gigantischen Supermarktes wäre die Bereitstellung bezahlbarer Wohnungen sinnvoller. Die bereits aus städtischen Zuschüssen erstellte Tiefgarage könnte dann das Quartiersgarage von Anwohnern genutzt werden. Ich wohne zwar nicht in diesem Stadtbezirk, bewege mich aber häufig aus privaten Gründen in diesem Bereich und habe kein Verständnis für diese Maßnahmen."	s. Kap. II b.7, b.8, c.1, c.2, c.3, e.1, e.8, f.1, g.1
3.213. Öffentlichkeit 18128	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o.g. Planvorhaben (B-Plan Nr. 609 und 97. Änderung des FNP) ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Als Mieter in der Emdener Straße, der hier seit fast drei Jahrzehnten lebt, erlebe ich seit Jahren die Entwicklung des Hansa- Hafenviertels. Im konkreten Fall jedoch fühle ich mich nicht nur durch die räumliche Nähe zum umstrittenen Projekt als „Betroffener", sondern hätte bei Realisierung die Auswirkungen einer möglichen Fehl- und Falschplanung täglich und „hautnah" zu ertragen .. Dies scheint mir mit dem an dieser Stelle und in dieser Größe geplanten Einkaufs- und Dienstleistungszentrum der Fall zu sein. Im folgenden werde ich mich schwerpunktmäßig mit einem meiner Meinung nach ungelösten Verkehrsproblem befassen. Die Realisierung dieses Vorhabens würde m.E. eine schon jetzt stark angespannte Situation in einem „nach Luft schnappenden" Boom-Viertel weiter extrem verschärfen, Dies betrifft sicherlich auch eine damit verbundene gesundheitliche Mehrbelastung für seine Bewohner durch steigende Schadstoff- und Lärmemissionen. Das geplante Projekt lehne ich insgesamt ab. Es ist für das Hansaviertel schlicht überflüssig. Gegenüber der Planung, die das OVG NRW im Jahr 2018 für unwirksam erklärt hat, hat sich nichts Wesentliches verändert: Es handelt sich mit insgesamt 4.450 qm Gesamtverkaufsfläche auch laut des Begründungsentwurfs damit weiterhin um großflächigen Einzelhandel, weitere 3.700 qm sind für Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Das von	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.4, a.6, a.7, a.8, b.5, b.7, c.1, c.5, d.1, d.6, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.10, e.11, e.12, f.1, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
,,Hafencenter" in „Hafenmarkt" umgetaufte Vorhaben ist damit im Kern das Gleiche. Daran ändert auch das nun propagierte "Markthallenkonzept" für das Hauptobjekt nichts. Es handelt sich weiterhin um einen großflächigen Supermarkt mit Zentralkassen und keineswegs um eine Markthalle, in der Standplätze an Fremdanbieter vergeben werden. Das Vorhaben lässt den Verkehr am Hansaring, der bereits jetzt oberhalb der Überlastungsgrenze ist, noch weiter ansteigen. Die Lärmbelastung liegt mit >70dB(A) tags und >60dB(A) nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich. Der geplante „Hafenmarkt" kommt mit einer überdimensionierten Tiefgarage (350 Stellplätze) und zusätzlich einer oberirdischen Stellplatzanlage (weitere 103 Plätze) einher. Diese Nutzungen würden das massive Verkehrsproblem am Hansaring dauerhaft festschreiben. All dies geschieht ohne jede Notwendigkeit, denn entsprechend bequeme Versorgungsmöglichkeiten für die Bewohner des Viertels sind durch das schon jetzt reichlich vorhandene Angebot mehr als gedeckt. 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 Hansaviertel, das im Vergleich zur dortigen Einwohnerzahl viel zu wenig Spielplatzflächen aufweist. Es ist daher unverständlich und abzulehnen, dass eine so große Fläche für ein überflüssiges und von der überwiegenden Mehrheit der Bewohner abgelehntes Einkaufs- und Dienstleistungszentrum verwendet werden soll. Hier gibt es sicherlich sinnvollere Alternativen, z. b. Wohn- oder Sozialnutzung. Der Hansaring ist bereits jetzt erheblich überlastet und der geplante Hafenmarkt wird den Autoverkehr nochmals steigern. Die Verkehrslärmbelastung ist am Hansaring bereits heute im gesundheitsgefährdenden Bereich. Hierzu schreiben Sie auf S. 70 Ihres 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 diese Auswirkungen "unvermeidlich" seien, teile ich nicht. Die Planung und die daraus folgende Verfestigung der Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffprobleme ist keineswegs unvermeidlich. Stichwort "neue Ampel": Gemeint ist vermutlich die zusätzliche „Monster-Ampel-Anlage", die für die direkte öffentliche Zufahrt zum Einkaufszentrum vom Hansaring erforderlich wird. Damit hätte man dann auf einer Strecke von knapp 400 Meter Hansaring insgesamt vier Ampeln (Einmündung Dortmunder Straße, Einmündung Hafenmarkt, Einmündung Schillerstraße, Einmündung Wolbecker Str.) zu bewältigen. Schon jetzt wünsche ich allen betroffenen Verkehrsteilnehmer „viel Spaß und jede Menge Geduld" bei der Bewältigung dieser "Marathon-Distanz" insbesondere in Stoßzeiten. Es gibt viele Möglichkeiten, das Gelände zwischen Hansaring und Hafenweg anders und in einer sozial und ökologisch verträglichen Form zu nutzen, die	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
dazu beiträgt, die Verkehrsbelastung im Hansaviertel dauerhaft zu reduzieren und um so einen positiven städtebaulichen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung in diesem hoch belasteten Stadtteil zu erreichen ..So hat die Stadt Münster am 22.5.2019 als erste NRW-Stadt den Klimanotstand ausgerufen und beschlossen: *„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 dabei wird die städtische Infrastruktur über Jahrzehnte geprägt und die Gestaltung eines Viertels maßgeblich bestimmt. Die hier vorgelegte Planung geht jedoch m. E. in die falsche Richtung, denn sie beabsichtigt einen überflüssigen „Hafenmarkt", ein unnötiges Einkaufszentrum an einer schon heute nicht nur verkehrsmäßig (-massig) chronisch überlasteten Stelle. Eine Neuausrichtung für den B-Plan 609 ist daher geboten, die der verpflichtenden Erklärung des Klimanotstands auch entspricht und nicht hier den Anschein eines selbstgefälligen „Lippenbekenntnisses" erweckt. Statt also den Verkehr auf dem Hansaring in der erforderlichen Weise zu reduzieren, wird Ihre Planung mit knapp 4.500 qm Einzelhandel und nochmal 3. 700qm Büronutzung in dem Areal zwangsläufig zu seiner weiteren Steigerung führen. Das dies nach einem dem Projekt zugrunde gelegten Verkehrsgutachten - in Auftrag gegeben und finanziert vom Investor – dennoch „verkraftbar" wäre, halte ich schlicht für zweckgebundenes Wunschdenken. Geradezu abenteuerlich erscheinen mir dabei die Regelungen des Liefer- und Entsorgungsverkehrs für das Hauptobjekt, einem knapp 3000 qm großen Supermarkt alias „Markthalle". Die Anfahrt auch der Schwerlastfahrzeuge soll demnach über den Hafenweg erfolgen. Die Abfahrt dagegen über eine ausgewiesene Fahrradstraße, die Schillerstraße. Die dahinter stehende Logik, ja überhaupt die rechtliche Zulässigkeit einer so entstehenden zusätzlichen Gefahrenquelle für eine Fahrradstraße ist für mich leider nicht nachvollziehbar. Ich hoffe jedoch nicht, dass dies für meine Ihnen gegenüber geäußerten Bedenken und Einwendungen in Sachen Bebauungsplan „Hafenmarkt" alias Stadtbereichszentrum alias E-Center alias Einkaufs- und Dienstleistungszentrum etc. gilt. Dieses Viertel braucht nicht mehr, sondern erheblich weniger Verkehr sowie eine nachhaltige den tatsächlichen Belangen und Bedürfnissen der Bewohner entsprechende Entwicklung. Schließlich: In diesem Zusam-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
menhang muss ich noch auf die geplante Entwicklung im Nachbarareal hinweisen. Anfang September 2020 habe ich der Tagespresse entnommen, dass die Stadt Münster mit den drei Hauptinvestoren die Bebauung des ehemaligen Osmo-Areals mit 690 Wohnungen, sowie mit Büros, Hotel- und Gastronomiebetrieben mit rund 2000 Arbeitsplätzen vertraglich vereinbart hat, obwohl es dazu meines Wissens noch gar keinen Bebauungsplan gibt. Egal: So wichtig der Bau von möglichst viel bezahlbarem Wohnraum aufgrund auch in Münster akuter Wohnungsnot ist- immerhin sollen 30 Prozent davon sozial gefördert werden - habe ich dabei schon wieder „Verkehrs· Bauchschmerzen". Auch weil es die Entwicklung in direkter Nachbarschaft zum o. e. Areal betrifft. Konkret: Die verkehrstechnische Erschließung des Osmo-Geländes ist m.E. nur über den schon jetzt überbelasteten Hafenweg möglich. Weil das dann vermutlich nicht ausreicht, wird wohl schon wieder auf die ebenfalls nur in Frage kommende Fahrradstraße (Schillerstraße) geschielt. Die nächsten „Verkehrsinfarkt· Patienten" warten also schon. Vielleicht findet sich ja auch hier erneut fachkundliche gutachterliche Hilfe nach dem Motto: Auch das ist für Schillerstraße, Hafenweg und indirekt sicher auch noch Hansaring machbar. OP gelungen, Patient tot heißt es dann vermutlich nach dem (un)vorhersehbaren Totalkollaps. Ansonsten würde m.E. nur Drastisches helfen. Aber ob sich bei „autofrei" noch hochwertige Wohnungen (70% sollen ja so entstehen) im Hafen angemessen vermarkten lassen, bezweifle ich.“	
3.214. Öffentlichkeit 18129 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich selbst bin durch die Planungen betroffen. Aufgrund einer Erkrankung bin ich schon seit Jahren erwerbsunfähig. Die Fenster auf der Straßenseite kann ich schon jetzt nicht mehr öffnen, da im ständigen Rückstau der Ampelanlage Hansaring/Schillerstraße, Lärm und Abgase der zahlreichen Autos unerträglich sind. Die einzige Möglichkeit, die mir bleibt, sind Balkon und Fenster der straßenabgewandten Seite. Ausgerechnet dort soll nun Hafenmarkt oder Markthallen, wie auch immer es heißen soll, entstehen. So werden dann in Zukunft in der Zone, in der ich zur Zeit noch etwas Ruhe finde, zahlreiche Lieferfahrzeuge, Abluftanlagen und Kühlaggregate mir einen Aufenthalt auf dem Balkon unmöglich machen. Für mich bedeutet das eine direkte Gefährdung meiner Gesundheit und eine erhebliche Einschränkung meiner Lebensqualität. Münster verspielt sowohl den Titel einer fahrradfreundlichen als auch lebenswerten Stadt.“	s. Kap. II b.2, e.1, e.3, f.1, g.1, g.3, g.6, h.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.215. Öffentlichkeit 18130	
„[…] hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Die hohe Verkehrsbelastung wird durch den Hafenmarkt weiter zunehmen und die gesundheitsgefährdende Lärmbelastung dadurch weiter ansteigen. Durch mehr als 3.000 qm zusätzliche Verkaufsfläche wird aus der guten Versorgung eine Überversorgung der Viertel um den Hafenmarkt/Hafencenter. Außerdem führt der Hafenmarkt zum Ruin alteingesessener Ladenlokale. Ich weise darauf hin, dass die versprochene "Markthalle" Augenwischerei ist. 87% der Verkaufsfläche bleiben als Verbrauchermarkt im EDEKA-Stil erhalten. Nutzen Sie die Bauruine um dort möglichst viel Sozialwohnungen zu bauen. Denn das ist es was Münster braucht: preiswerten Mietraum.“	s. Kap. II a.1, b.4, b.7, b.8, c.1, c.2, c.3, c.5, d.1, e.1, f.1, g.1
3.216. Öffentlichkeit 18132	
„[…] Wir brauchen kein neues gentrifiziertes Wohn- und Büroviertel für eine kleine Minderheit der Bürgerinnen am Hafen mit einem profitablen Kapital-Anlageobjekt der Firma Edeka-Stroetmann. Wegbereiter dafür sind wie immer hörige Ratsmitglieder. Mit weiteren Beschlüssen dieser Art durch den Stadtrat wird mit städtischem Grund und Boden von den beteiligten Parteien und der Verwaltung auf verantwortungslose Weise sozialer Unfrieden weiterhin verschärft. Lärm, Dreck, Luftverschmutzung, Verdrängungskonkurrenz des Handels, profitorientierter Konsum- und Kommerzrummel auf Kosten der Anwohnerinnen wird durch solche Stadtentwicklung gewollt in Kauf genommen. Schon allein aus diesen Gründen muss ein solches zerstörerisches Projekt gestoppt werden! Das gegenteilige Interesse der großen Mehrheit der Anwohner wird geradezu auf den Kopf gestellt, da man sich als gewissenhaftes, politisches Personal sklavisch der Kapitalverwertung, hier des Handelskapitals, verpflichtet sieht. Die Stadt Münster muss mit dieser gescheiterten Politik der privaten Kapitalverwertungshilfe Schluss machen. Wir brauchen auch keine Spielwiesen und Alibi-Veranstaltungen à la Hafenforum und ähnlichen Aktivitäten, sondern echte Demokratie und Kontrolle für alle.“	s. Kap. II a.5, a.7, a.8, b.4, b.5, c.2, c.3, e.3, e.11, f.1, g.1, h.1
3.217. Öffentlichkeit 18153	
„[…] hiermit möchte ich Einwendungen gegen das oben beschriebene Bauvorhaben bzw. den von der Bauverwaltung, im Auftrag eines Teils der Stadträte-Versammlung, nun erneut vorgelegten Bebauungsplan, maßgeschneidert für ein gigantisches Einzelhandelsprojekt, welches irreführend, nun den „Neu-Namen" Hafenmarkt führen soll, erhe-	s. Kap. II a.1, a.2, a.3, a.5, a.6, a.7, b.2, b.4, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, c.2, c.3, c.5, c.7,

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
ben. *1. An den vom OVG festgestellten Mängeln des Verkehrskonzepts wurde nichts verändert. Weder das die Bauherren es für nötig eingesehen haben, die Ausfahrt des Zulieferverkehrs unmittelbar auf den Hansa-Ring zu planen, was ohne große Änderungen, durchaus möglich gewesen wäre, noch das die Stadtbauverwaltung eine Erweiterung der Zufahrtswege, z.B. eine flache, eventuell auch bewegliche Brücke über das östliche Hafenbecken in ein solches aufgenommen hätte, um einen neuen Beipass zum Albersloher Weg bzw. zur Umgehungsstraße zu schaffen. Wie relativ einfach so etwas zu machen wäre, zeigen die Grachtenbrücken unserer Niederländischen Nachbarn, deren Verkehrsinnovationen auch in anderen Zusammenhängen, hier zu lande, unverständlicher Weise, kaum Beachtung finden.* *3. Die nun geplanten Erweiterungen von Pflanz- und Baumbeständen, Dachbegrünungen sind natürlich zu begrüßen, bleiben jedoch für die noch zu erwartenden Bebauungen, und klimatischen-Veränderungen, welche unsere Stadt und insbesondere das Hansa-Hafen-Viertel zu gewärtigen haben, vollkommen unzureichend.* *4. Die Anzahl und Art der Wohnbebauung wird den Erfordernissen, an öffentlich gefördertem Wohnraum für die hier ansässigen Bewohnerinnen, insbesondere junger Familien, welche bezahlbarer Mieten bedürfen, nicht gerecht.* *5. Eine Planung für den notwendigen Ausbau des ÖPNVs, wie es dem vom Rat der Stadt ausgerufenen Klima-Notstandes entsprechen würde, ist „Nichts" Ernstzunehmendes zu erkennen. Vor allem die Einrichtung von Busspuren, wie sie zur Verbesserung und attraktiveren Entwicklung des ÖPNVs notwendig wären„ wird nicht Rechnung getragen. Auch der Gedanke an Versuchsprojekte, welche die schwierige Entschärfung des abgasgebundenen Individualverkehrs erfordern würde, wie eine Einspurige Kraftverkehrsführung durch die, das Hansaviertel umschließenden, und bereits heute überlasteten Hauptstraßen z.B. (Wolbecker Straße zwischen Ring und Servatiiplatz, Von-Vincke-Straße, Engelenstraße, Hafenstraße, Hansaring, welche die Einrichtung einer Busspur ermöglichen würde, wird nicht einmal erwähnt.* *6. Die Überlastungen der Hauptstraßen haben bereits zu Einschränkungen des Busverkehrs (Umlegung der Ringlinie vom Hansaring auf die Wolbecker Straße) geführt. Auch dies zum Nachsehen der Anwohnerschaft* *7. Die Ablehnung eines solchen Handelskonzeptes an den dafür geeigneten Ein- und Ausfahr-Straßen unserer Stadt, welche geeignet wären die zu erwartenden KFZ-Verkehre aufzunehmen, wie die Steinfurter-, Weseler- Wa-*	d.1, e.1, e.3, e.5, e.6, e.7, e.12, e.14, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
rendorfer Straße, oder des äußeren Schifffahrter Damms, können nur Kopfschütteln auslösen. Zumal dies Gebiete sind, welche, im Vergleich zum Hansa-Viertel, als unterversorgt gelten können. *8. So wird die bereits offiziell festgestellte Ablehnung dieses „Einzelhandel-Giga-Marktes" durch die Bewohner der anliegenden Wohnviertel, Skandal trächtig ignoriert. Wie sowohl jeweils eine Umfrage der Stadtverwaltung selbst, als auch der örtlichen Tageszeitung, mit vielen tausend Stimmen, und die traurig reduzierten Bürgerbeteiligungen eindeutig ergeben haben.* *9. Die weitere Steigerung der Umweltbelastungen, welche durch die festgestellte hohe Konzentration von Schadgasen als auch dem starken Verkehrslärm, sowohl am unmittelbar betroffenen Hansaring als auch an der Wolbecker Straße, bereits jetzt ein die Gesundheit der Anwohner beeinträchtigendes Ausmaß erreicht haben, werden von den Akteuren zynisch in Kauf genommen.* *10. Dieses Großprojekt wird, wie es sogar von den Gutachtern ausdrücklich eingeräumt wird, die bestehenden kleinen Einzelhandelsgeschäfte und ihre Mitarbeitsplätze, zerschlagen und so unmittelbar zu unnötigen sozialen Härten führen.* *Allein dies müsste Sie, Herr Oberbürgermeister dazu bewegen, dafür zu sorgen, dass wenn nicht vollumfänglich, so doch für deutliche und stärkere Beschränkungen dieses Bauvorhabens zu sorgen. Es ist mir unverständlich, wie Sie dies alles mit Ihrem Amtsethos vereinbaren, Herr Lewe. Oder ist es so, dass Politik alles darf, aber für noch so offensichtliche Schäden für die Menschen, keine Verantwortung übernehmen muss? Was soll denn dann der Zusatz „christlich" im Namen der CDU. Wie will die CDU überhaupt noch ernst genommen werden? Von Christus ist hier „NICHTS" inspiriert ! Im Hansa-Hafen-Viertel pulsiert junges Leben in dynamischem Zwiespalt. Dieses Projekt ist nichts von dem was nun mit dem romantisierenden „Neu-Namen" Hafenmarkt suggeriert werden soll. Es ist ein Werk der Zerstörung und Brutalisierung. Es ist ein Sprengsatz des Modernisierungs- und Zentralisierungs-Wahns. Eine „neue Mitte" braucht Zeit zum Wachsen, braucht Zeit für gesundes Wachstum und Leben. P.S. Neue Klageverfahren werden wohl breite Unterstützung finden."*	
3.218. Öffentlichkeit 18156	
„[…] Hiermit unterstütze ich voll umfänglich die Initiative gegen die geplante Bebauung unter dem Stichwort Hafen-	s. Kap. II b.7, c.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
markt am Hansaring Münster. Das geplante Einkaufszentrum ist völlig überflüssig. Ich lebe und arbeite seit 1997 im Hansaviertel. Es gibt ausreichend bereits vorhandene und gute Möglichkeiten. Was benötigt wird, und dringend ,ist mehr bezahlbarer Wohnraum. Hierzu sollte das Gelände genutzt werden.“	
3.219. Öffentlichkeit 18167	
„[…] Ich beziehe Stellung zum Planvorhaben 609 und 97. Änderung des FNP und erhebe Einwendungen gegen die Planung. Der neue Plan birgt keine wesentlichen Änderungen ggü. der Planung aus 2018. Wieder gibt es einen großen Edeka, aber keine Lösung des Verkehrsproblems. Das Viertel braucht Platz und Grünflächen, einen Ort zum Zusammenkommen, keine weiteren Verkaufsflächen! Wir sind überversorgt. Wie soll die Stadt so ihrer Verantwortung zur Klimaneutralität nachkommen? Ein Pocketpark grenzt m. E. n. an eine Verhöhnung der Anwohner. Ich bitte Sie diesen Irrsinn zu stoppen und auf das Drängen der Bürger zu hören. Sollen nochmal 5000 Anwohner ignoriert werden?“	s. Kap. II a.1, a.3, a.7, b.7, b.10, c.1, e.1, e.3, e.12
3.220. Öffentlichkeit 18168	
„[…] das Oberverwaltungsgericht (OVG) hatte bei seiner Entscheidung, den Bebauungsplan für ungültig zu erklären, ausdrücklich betont, dass "Verkehrslärm, der den Wert von 70 Dezibel tags deutlich überschreitet, [...] grundsätzlich nicht mehr zuzumuten" sei. Bei diesem Wert sind wir aber bereits heute, auch ohne Einkaufszentrum. Dieses wird nach Ihren eigenen Schätzungen 4.600 Fahrten zusätzlich anziehen. Sie setzen nun auf "Verdrängungseffekte", die dann nur zu lediglich 500 zusätzlichen Fahrten führen würden. Doch auch mit dieser höchst fragwürdigen Methodik wird eingeräumt, dass der Verkehrslärm zu einer "relativ hohe Belastung" führen wird und Gesundheitsgefahren für die Anwohner in der Nachtzeit nicht ausgeschlossen sind. Es ist somit festzustellen, dass dem seinerzeitigen Einwand des OVG im vorliegenden Bebauungsplan nicht Rechnung getragen wird, ein neuerliches Scheitern vor Gericht nur die logische Konsequenz wäre. Die vorgenommenen Korrekturen im Bebauungsplan sind allenfalls von kosmetischer Natur, wie auch die Umbenennung in "Hafenmarkt". Etwa 87% der Verkaufsfläche bleiben als Verbrauchermarkt im EDEKA-Stil erhalten und der Investor Max Stroetmann schreibt selbst in seinem Ergänzungsantrag vom 29. November 2019 von einem "Vollsortimenter" für den "Versorgungseinkauf". Es gehe nun darum, "die Einzelhandelsfläche des E-Centers mit Bausteine eines Markthallenkonzeptes" zu ergänzen. Ein "Vollsortimenter" in dieser Größe, die sich durch Wegfall von Lagerflächen auch spielend vergrößern ließe, was die Investoren in	s. Kap. II a.1, a.2, c.5, c.7, e.1, e.6, e.11, f.1, f.2, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
der Vergangenheit bereits mehrmals praktiziert haben, ist aber nur rentabel, wenn auch Kundschaft außerhalb des Quartiers, also Verkehr angezogen wird. Das größte Manko besteht aber darin, dass der Bebauungsplan die Folgen der geplanten Erschließung des Nachbargeländes ("Neuhafen") nicht berücksichtigt. Dort sollen 690 Wohneinheiten sowie Büros, Hotels und Gastronomie mit bis zu 2.000 Arbeitsplätzen angesiedelt werden. Dies würde zu einem weiterem Zuwachs an Verkehr und somit Luftschadstoffen und Lärm führen. Verkehrstechnisch wäre ein solcher Zuwachs nicht mehr zu lösen: Der Hansaring ist bereits jetzt an seiner Belastungsgrenze, der Hafenweg, dem im vorliegenden Bebauungsplan bereits der Lieferverkehr für den "Hafenmarkt" zugeschlagen wurde, ist bereits heute für den Begegnungsverkehr zu Rush-Hour nur unzureichend ausgelegt, die Schillerstraße ist eine Fahrradstraße. Eine verantwortliche und nachhaltige Stadtentwicklung würde das gesamte Areal im Auge haben und auf die Reduzierung des PKW-Verkehrs im Rahmen einer allgemeinen Verkehrswende setzen. So aber trägt der Bebauungsplan Nr. 609: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg bereits den Quell des Scheiterns vor dem OVG in sich.“	
3.221. Öffentlichkeit 18170	
„[…] mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o.g. Planvorhaben (B-Plan Nr.609 und 97. Änderung des FNP) ab und erhebe Einwendungen gegen die von Ihnen vorgelegte Planung. Das Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit gibt zum Bebauungsplan „HafenMarkt" folgende Hinweise und entlarvt damit, dass die großzügige Verwendung von Grün in den Renderings nichts weiter ist als Camouflage: *"1. Die Festsetzung 1.5.1. sieht auch großkronige Bäume vor. Dies steht im Widerspruch zur Begründung und ist auch fachlich nicht umsetzbar. Es können auf der Tiefgarage maximal klein-mittelkronige Bäume verwendet werden. Für alle Baumpflanzungen ist eine Substrathöhe von mindestens 1,0 m vorgeschrieben. Pro Baum sollte auch ein erforderliches Substratvolumen von mindestens 7,5 m3 festgesetzt werden.* *2. Das Anlageblatt 1 stellt eine begrünte Wand zwischen Stellplätzen und Zufahrt Anlieferung an der Ostseite des Grundstücks dar. In Anlageblatt 2 ist dies angedeutet. Dies sollte in den textl. Festsetzungen konkretisiert werden (Höhe, Art der Begrünung ...) oder muss aus der Animation entfernt werden, wenn die Umsetzung nicht gesichert ist.* *3. Für eine Fläche von 6.000m2 wird eine Dachbegrünung festgesetzt. Diese Fläche stellt zugleich ein erhebliches Potenzial für dem Klimaschutz dienende Photovoltaikanlagen dar. Hier wäre zu klären, ob und unter welchen Vo-*	s. Kap. II a.2, a.3, a.5, a.6, a.7, b.7, b.10, d.1, d.3, d.4, d.5, e.1, e.3, e.11, f.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
raussetzungen eine kombinierte Lösung möglich ist bzw. warum diese Möglichkeit nicht in Betracht gezogen werden soll." *Die Stadtviertel Herz-Jesu und Hansa-Hafen leiden unter einem Mangel an Grünflächen, existierende Grünflächen werden sogar z.B. durch den Ausbau des Dortmund Ems Kanals noch reduziert. Statt weitere Flächen zu versiegeln bzw. die Versiegelung aufrecht zu erhalten sollten auf der Fläche des Bauvorhabens dringend benötigte Grünflächen entstehen - insbesondere als Aufenthaltsorte für Familien und Kinder. Ein in dem Bauvorhaben inzwischen enthaltener „Pocketpark", der nur aus einigen Bäumen besteht, erscheint bei dem eigentlichen Bedarf an Grünflächen wie pure Kosmetik.* *Der gerichtliche Baustopp hatte Münster 2018 die einmalige Gelegenheit beschert, um am Hafen einen städtischen Erneuerungsprozess einzuleiten, der notwendig ist, um die lebenswichtigen Klimaziele in der Realität und nicht nur auf dem Papier erreichen zu können. Die Intervention des Gerichts war geradezu eine Aufforderung dazu, den damals 560 eingegangenen Einwendungen der Bürger*innen Rechnung zu tragen. Daher bin ich schwer enttäuscht, dass vonseiten der Stadt weiterhin Investoreninteressen über die Interessen der Bürger*innen des Viertels gestellt werden, welche sich in der Haushaltsbefragung von 2019 überdeutlich mehrheitlich gegen den Bau des Hafencenters aussprachen, und daneben die Verkehrssituation als größtes Problem im Quartier benannten. Im "Masterplan 100% Klimaschutz" der Stadt Münster heißt es: „Autofreie Innenstadt und autofreie Wohnquartiere schrittweise etablieren: Insbesondere die hohe Flächeninanspruchnahme durch den MIV in der Innenstadt, aber auch in Wohnquartieren mit hoher Dichte steht dem konsequenten Ausbau der Fahrradinfrastruktur und auch der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Weg. [...] Strategisches Ziel sind autofreie Quartiere insbesondere im Innenstadtring." Es braucht weniger Autos und weniger Platz für Autos! Ein XXL-Supermarkt mit großem Parkplatzangebot wird das massive Verkehrsproblem am Hansaring dauerhaft festgeschrieben, da es die Blechlawine magnetisch anzieht. Das können auch keine neuen Gutachten beschönigen, die ja bestätigen, dass die Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastung bereits am Limit ist. Warum werden die selbstgesteckten Klima-Ziele in Bezug auf Verkehr, Luftverschmutzung, Flächenversiegelung und Überhitzung der Stadt so schwer missachtet? Das geschieht, während in den letzten beiden Jahren über 30 lokale Initiativen während des Park(ing) Day im Hansaviertel mit überwältigender Unterstützung von der Anwohner*innenschaft auf die Straße gingen, um echten Klimaschutz und die lokale Verkehrswende einzufordern. Es ist für mich nicht nachvollziehbar, wie vor diesem Hintergrund weiterhin die Interessen der	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
*Firma Stroetmann für die städtische Planung im Vordergrund zu stehen scheinen. Ich wünsche mir eine zukunftsfähige und gerechte Stadtplanung, die sozialen Wohnraum für viele schafft und die den städtischen Raum zugunsten von Anwohner*innen sowie von nachhaltigen und klimaverträglichen Verkehrsmitteln neu verteilt. Mit dem „Hafen-Markt" wird genau das Gegenteil erreicht. Daher lehne ich dieses Bauvorhaben weiterhin entschieden ab!“*	
3.222. Öffentlichkeit 18171	
*„[…] ich bin gegen die Pläne ein Hafencenter im Stile eines weiteren Einkaufstempels zu errichten. Es sollte Schluss sein damit, dass Investoren, denen die Lage vor Ort egal ist, sich durch ihre Finanzkraft städtische Fläche unter den Nagel reißen und die Stadt immer weniger lebenswert machen. Mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu den o. g. 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 Vorhaben verschlechtert die Lebens- und Wohnsituation in unseren Vierteln. Die hohe Verkehrsbelastung wird durch den Hafenmarkt noch weiter zunehmen, die gesundheitsgefährdende Lärmbelastung der Anwohner*innen wird noch weiter ansteigen. Durch zusätzliche 3.000 qm Verkaufsfläche wird aus der guten Versorgung eine Überversorgung unserer Viertel. Nur 34 neue Wohnungen entstehen und keine der Wohnungen wird öffentlich gefördert und sind damit nicht preisgebunden. 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 Klimakatastrophe 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*	s. Kap. II a.1, a.2, a.7, b.2, b.5, b.10, b.7, b.8, c.1, c.5, c.8, e.1, e.8, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
energieintensiven Lieferkettensind. Der Münsteraner Wochenmarkt erfreut sich größter Beliebtheit. Dies *- Statt der in den Gebäudeteilen A und C im Erdgeschoss von Ihrer Planung vorgesehen 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 3.700 qm 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. Ich lehne also das Vorhaben „Hafenmarkt" insgesamt ab. Es gibt viele naheliegende und gangbare Alternativen, um eine vitale Nutzung auf dem großen und zentralen Gelände im Hansaviertel zu ermöglichen.* *Die hier zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemachten Aussagen gelten für die 97. Änderung des Flächennutzungsplan gleichermaßen. Denn letztere soll nur deshalb erfolgen, um zu verhindern, dass der neuen Bebauungsplan gegen den Flächennutzungsplan verstößt.“*	
3.223. Öffentlichkeit 18174	
„[…] Es fehlen besonders Grünflächen, vor allem wenn man an den „Park“ am Bremer Platz denkt- der ja wirklich nur noch mini ist“	s. Kap. II b.7
3.224. Öffentlichkeit 18175	
„[…] Hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: *Fehlende Bürgerbeteiligung +*	s. Kap. II a.5, a.7, b.4, c.1, c.2, c.3

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Sättigung des Einzelhandels, sowie weitere Festschreibung der Marktmacht von Einzelhandelsketten lassen mich zu der Erkenntnis kommen, das Bauvorhaben abzulehnen. *Gewachsene Strukturen von kleinen Einzelhandelsgeschäften würden weiter zurückgedrängt. Die Versorgungsquote der Einwohner mit Lebensmitteln liegt schon jetzt bei 100%“*	
3.225. Öffentlichkeit 18176	
„[…] Hiermit mache ich folgende Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 609 geltend: Durch das Bauvorhaben wird ein Teil des jetzt schon vorhandenen motorisierten Individualverkehrs auf der Fahrradstraße Schillerstraße weiter erhöht. Das gefährdet nicht nur die Radfahrende, sondern führt das Prinzip einer Fahrradstraße ad absurdum. Für Durchgangsverkehr ist die Schillerstraße auch durch ohne das Prinzip der Fahrradstraße nicht ausgelegt. Das Bauvorhaben ist daher abzulehnen.“	s. Kap. II e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.10
3.226. Öffentlichkeit 18177 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen, da ich selbst im Hansaviertel wohne und Eigentümer einer Wohnung bin. Weiterhin frage ich mich auch, ob das Bauvorhaben mit der zur Zeit geltenden Sozial Erhaltungs- Satzung, welche auf diesem Gebiet gilt, kompatibel ist. Mit dem Bau von bezahl barem Wohnraum würde dieser Satzung auf jeden Fall genüge getan.“	s. Kap. II a.2, b.7, i.1
3.227. Öffentlichkeit 18179	
„[…] Mit diesem Schreiben gebe ich eine Stellungnahme zu dem Planverfahren im Betreff ab und erhebe Einwendungen gegen die von ihnen vorgelegte Planung. Ich halte das Projekt „Hafenmarkt“ aus folgenden Gründen für falsch! - *Die Mehrzahl der der Bürger*innen in den anliegenden Vierteln ist gegen das Einkaufszentrum. Die wird aus einer Umfrage der Stadt Münster aus dem Jahr 2019 ersichtlich! Dies wurde in der weiteren Planung nicht*	s. Kap. II a.2, a.5, a.7, e.1, e.3, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
berücksichtigt. - *Das Verkehrsaufkommen auf dem Hansaring ist bereits heute mehr als ausgelastet.* - *Das Oberverwaltungsgericht Münster betonte im Jahr 2018 das der Verkehrslärm der mit 70 Dezibel, tags-über deutlich überschreitet!“*	
3.228. Öffentlichkeit 18182 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Lärm und Verkehr als Anwohner“	s. Kap. II e.1, f.1, i.1
3.229. Öffentlichkeit 18183 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: *Hauptprobleme: - Verkehrsbelastung durch Bau -und Lieferverkehr* *- Lärm* *- Bereits vorhandene Supermärkte* *- Existierende Mangel an Parkplätzen wird nicht durch E – Center behoben!“*	s. Kap. II c.1, e.8, f.1, g.1, i.1
3.230. Öffentlichkeit 18184 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Es gibt bessere Nutzungsmöglichkeiten“	s. Kap. II b.7, i.5

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.231. Öffentlichkeit 18185 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Es gibt schon genug Supermärkte Und Verkehr“	s. Kap. II c.1, e.1, i.5
3.232. Öffentlichkeit 18186 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Ich wohne mit meinen zwei Kindern an der Nieberdingstr., ca. 10 Minuten vom Hansaring entfernt. Somit kenne ich die Situation im betroffenen Viertel sehr gut. Zum einen spreche ich mich gegen die geplante Bebauung aus, weil ich keinen Bedarf im Bau sehe (3 Minuten entfernt gibt es bereits ein riesiges Einkaufszentrum, den Marktkauf. Und zum anderen, weil ich erhöhten Durchgangsverkehr befürchte. Häufig nutze ich die Wege, speziell an der Schillerstraße mit Fahrrad mit meinen Kindern.“	s. Kap. II c.1, e.1, e.2, e.5, i.2
3.233. Öffentlichkeit 18187 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Meine Kinder wohnen an der Nieberdingstraße (ca. 10min vom Hansaringentfernt). Gerne halten wir uns dort auf. Ihr oben dargestellten Plan eines E-Centers gefährdet unser gutes Gefühl im Hansaviertel. Anstatt der großen Probleme, die der bisherige Plan mit bringt, wünsche ich mir positive Gestaltungspunkte von Bürgern für Bürger. Die positiven Gestaltungen vom Hansa Forum und der B-Side im Hansaviertel sollten auch in dem Bereich des „E-Centers“ einfließen. Die große Kompetenz der Gruppe hat sich erwiesen. Mit so einem Einfluss in dem Planausschuss würde ich mir keine Sorgen mehr ums Hansaviertel machen.“	s. Kap. II a.8, b.2, i.2

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.234. Öffentlichkeit 18188 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Ich wohne in der Schillerstr. Die eine Fahrradstraße ist. Das Verkehrsaufkommen durch Autos ist in Das Hafen Center würde zu einem noch weiterem Verkehrsaufkommen beitragen“	s. Kap. II e.1, i.1, e.10
3.235. Öffentlichkeit 18189 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Zudem sind die Bewohner – Parkplätze im Hansaviertel jetzt schon nicht ausreichend und es parken oft Nicht-Anwohner dort. Dadurch müssen wir oft auf Parkplätze ausweichen, die kostenpflichtig sind. Durch den Bau des Hafenmarktes kann sich diese Situation nur verschlechtern. Außerdem gibt es sehr wenige Wohnungen in Münster und nicht jeder hat eine Terrasse oder einen Balkon, sodass wir auf den Hafen+Kanal ausweichen müssen. Der Hafenmarkt würde hier zu noch mehr Auslastung führen“	s. Kap. II b.2, b.7, e.1, e.8, i.1, i.3
3.236. Öffentlichkeit 18190 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] im Anhang meine Anregungen und Bedenken zum Hafen-E-Center Zwar habe ich aus Zeitgründen den vorgewählten Text benutzt, diesen aber im Detail gelesen und kann mich dem Inhalt vollkommen anschließen. Vielen Dank für ihre Bearbeitung und es muss wirklich sehr kurzfristig etwas geschehen. Es ist eine Schande für unser ganzes Viertel und man kann diese Fehlplanung wirklich niemandem mehr erklären.“	s. Kap. II b.2, b.5

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.237. Öffentlichkeit 18191 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Offensichtlich ist für mich, dass Geld und Kungelei bei dieser Angelegenheit doch wieder wichtiger ist als eine klare Entscheidung für die Menschen dieser Stadt.“	s. Kap. II a.6, a.7, i.5
3.238. Öffentlichkeit 18195 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen. Als Anwohner am Hansaring wohne ich bereits seit 3 Jahren hier im Viertel, circa 200 Meter von der Baustelle. Der Verkehrslärm ist schon jetzt am Rande des Erträglichen. Ich wünsche mir definitiv kein Bauvorhaben, das unweigerlich noch zu einer Steigerung der Lärmbelastung führen wird.“	s. Kap. II b.7, f.1, g.1, i.1
3.239. Öffentlichkeit 18196 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen. Als Anwohner am Hansaring wohne ich bereits seit 3 Jahren hier im Viertel, circa 200 Meter von der Baustelle. Der Verkehrslärm ist schon jetzt am Rande des Erträglichen. Ich wünsche mir definitiv kein Bauvorhaben, das unweigerlich noch zu einer Steigerung der Lärmbelastung führen wird.“	s. Kap. II b.7, f.1, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.240. Öffentlichkeit 18197 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen. Als Anwohner am Hansaring wohne circa 200 Meter von der Baustelle.“	s. Kap. II i.1
3.241. Öffentlichkeit 18199 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Als Münsteraner Bürger bin ich direkt betroffen. Handeln Sie endlich im Sinne der Bürger und nicht im Sinne der Investoren!!“	s. Kap. II a.6, a.7, i.5
3.242. Öffentlichkeit 18210 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen, da ich Anwohnerin der Dortmunder Straße 24 bin. Ich bin sehr daran interessiert, dass die Fläche nicht für supermarktähnliche Zwecke genutzt wird. Meinungsunterstützende Argumente wurden bereits weiter oben ausführlich erläutert. Als Sozialpädagogin und Anwohnerin im Hansaviertel plädiere ich für eine anwohnerfreundlichere Nutzung der Fläche. Zum Beispiel als Sport-/ Spielplatz in Verbindung mit einem Naturpark zur Erholung und gesundheitsfördernden Nutzung. Die bereits geschaffene Sport- und Spielfläche am Kanal (direkt an der Schillerbrücke) werden intensiv von der Anwohnerschaft genutzt. Auch ich hätte ein persönliches Interesse als Anwohnerin an einer größeren und grünen Sportfläche, da die bereits vorhandene viel zu klein ist. Der Platz lässt sich am Wochenende menschenüberfüllt vorfinden. Vor diesem Hintergrund wäre eine größere grüne Erholungsfläche notwendig, würde die Bedürfnisse, eigenen Wünsche und Ideen der Anwohnerschaft des Hansaviertels berücksichtigen, würde gesundheitsfördernde Maßnahmen unterstützen, entspräche den Beschlüssen des Stadtrates von 2019 und würde für eine klimafreundliche/-fördernde Fläche mitten in der Stadt	s. Kap. II a.3, a.7, b.7, b.11, d.1, d.6, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
sorgen. Eine grüne Erholungsfläche macht die Stadt nicht nur "wiederstandfähiger gegen Hitzewellen und Starkregenereignisse" (vgl. Städte gut entwickeln - so grün wie möglich, so dicht wie nötig - NABU 1), sondern wäre auch ein kleiner Ausgleich zu den immer weniger werdenden Grünflächen, durch die Dortmund-Ems-Kanal-Vergrößerung (beispielsweise zwischen Industriegebiet Loddenheide und Hiltrup).“	
3.243. Öffentlichkeit 18213 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
„[…] Ich bin selbst persönlich durch die Planungen betroffen: Als unmittelbarer Anwohner mit einem Kleinkind (3) im Haushalt können wir bereits jetzt den Lärm, Schmutz und vor allem Verkehr am Hansaring kaum noch aushalten. So ist z.B. die Belastung der Luft bereits auf unserem Balkon deutlich wahrnehmbar, sodass wir ihn kaum nutzen können.“	s. Kap. II f.1, g.1, g.3, h.1, i.1
3.244. Öffentlichkeit 18676	
*„[…] Das Vorhaben verschlechtert die Lebens- und Wohnsituation in unseren Vierteln. Die hohe Verkehrsbelastung wird durch den Hafenmarkt noch weiter zunehmen. Die gesundheitsgefährdende Lärmbelastung der Anwohner*innen wird noch weiter ansteigen. Durch zusätzliche 3.000 qm Verkaufsfläche wird aus der guten Versorgung eine Überversorgung unserer Viertel. Die versprochene "Markthalle" ist ein Fake. 87% Verkaufsfläche verbleiben als Verbrauchermarkt im EDEKA-Stil. Nur 34 neue Wohnungen. Keine der Wohnungen wird öffentlich gefördert und sind damit nicht preisgebunden. Noch mehr Einkaufs Aktuell bzw. Postmengen.“*	s. Kap. II b.2, b.8, c.1, c.5, e.1, g.1
3.245. Öffentlichkeit 19699	
*Ich bin der Meinung, dass eine Markthalle und 34 Wohnungen mit Parkanlage auf eine ganz bestimmte Bevölkerungsgruppe, die des Mittelstands und des gehobenen Mittelstandes sowie auf die Oberschicht, zugeschnitten ist. Wer kann sich Wohnungen und Dienstleistungsgebäude am Hafen sonst leisten? Das wird die sowieso schon schnell voranschreitende Gentrifizierung im Hafenbereich beschleunigen, was Wohnraum für Student*innen und sozial schwächere Menschen und Familien raubt. Wenn sie das Stadtbild, was von Menschen aller Schichten allen*	s. Kap. II b.4, b.7

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Alters geprägt ist, nicht zerstören wollen, die Bevölkerung Münsters räumlich zu stark zu trennen und damit Ungleichheit zwischen arm und reich zu vergrößern und den Austausch und den Diskurs dieser Schichten untereinander nicht zu beenden, schlage ich vor einen Anteil der Fläche für Sozialwohnungen zu verwenden. Auch ein Mietpreisdeckel für Unternehmen, die sich am Hafen niederlassen wollen würde der Gentrifizierung entgegenwirken und lokalen Künstlerinnen die Möglichkeit geben Bauvorhaben umzusetzen.	
3.246. Öffentlichkeit 19700	
Die Belastung durch Verkehr (Autos, Fahrräder und Fußgänger ist aktuell viel zu hoch. Mit Hafenmarkt wird die Belastung sogar bis 2035 nochmal um 7% zunehmen (s. Verkehrstechnische Untersuchung VBP Nr. 609, Münster). Die möglichen Reduzierungen, die in dem Gutachten angeführt sind, sind für mich nicht nachvollziehbar. Als Bewohner der Dortmunder Straße mit Partnerin und Kleinkind möchte ich Ihnen das Szenario schildern, was m.E. eintreten wird. Der Autoverkehr zwischen Hansaring und Wolbecker Straße wird durch das Hafencenter massiv zunehmen. Die Entlastungswirkung durch die „Quartiergarage" wird nicht so hoch sein, wie im Gutachten vorausgesagt. Die meisten Autos in und um der Dortmunder Straße werden sowieso nicht täglich (eher 1-2 wöchentlich) bewegt und kommen daher für das Quartiersparken gar nicht in Frage! Ergo wird die Entlastung nicht eintreten. Die Frage ist auch, ob die Garage angenommen wird, wenn der lange Weg in Kauf genommen werden muss. Das aktuelle Beispiel Fahrradparken im EG Parkhaus Bremer Platz nimmt das doch schon vorweg. Durch die relativ hohen Kosten und schlechte Erreichbarkeit wird das Angebot schlicht nicht angenommen. Bitte beantworten Sie mir die Frage (1): Wie stellen Sie sicher, dass die Quartiersgarage angenommen werden wird und für die Entlastung sorgt? Als Fußgänger mit Kinderwagen fühle ich mich mit Kind nicht sicher. In und um die Dortmunder Straße sind sämtliche Flächen mit Flächen mit Autos, Fahrrädern und E-Scootern zugestellt, dass ich teilweise nicht über den Bürgersteig gehen kann, weil ich nicht durchkomme. Straßenquerungen sind ebenfalls mit Autos zugestellt. Man quetscht sich durch und muss den Kinderwagen über hohe Bordsteinkanten schieben oder durch Grünflächen schieben. Das ist gefährlich und für mich persönlich eine Zumutung! Der Spaziergang auf der Schillerstraße und des Hafenweges sind durch den starken Autoverkehr ebenfalls eine Zumutung. Bitte beantworten Sie mir die Frage (2): Wird diese Situation durch das Hafencenter, insbesondere durch die Quartiersgarage, besser werden? Ich vermisse einen wichtigen Punkt in dem Gutachten. Es ist anzunehmen, dass das durchschnittliche KFZ-Gewicht durch die Elektrifizierung und dem allgemeinen Trend zu größeren Autos zu nehmen wird. Ferner ist auch bekannt, dass	s. Kap. II a.3, b.7, b.8, b.10, c.1, c.6, d.1, d.3, e.1, e.2, e.3, e.5, e.6, e.8, e.10, e.11, e.14, g.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
das Abrollgeräusch vom Fahrzeuggewicht abhängig ist. Es ist also davon auszugehen, dass die ohnehin schon krasse Lärmbelästigung durch den elektrifizierten Autoverkehr, sogar noch weiter zunehmen wird. Bitte beantworten Sie mir die Frage (3): Wie stellen Sie sicher, dass auch unter der Annahme die Lärmbelastung erträglicher wird? Weiterhin ist mir nicht klar, warum ein weiteres Einzelhandelsgeschäft im Hansaviertel ansässig werden muss. Es gibt genug Angebote für die Bewohner im Viertel und ich bin mir sicher, dass die Kunden des E-Centers, die künftig mit dem Auto dahin fahren würden, sicher viel schönere Einkaufszentren mit viel größeren Parkplätzen zurückgreifen könnten und auch schon jetzt können (z.B. Marktkauf Loddenheide). Im Übrigen greifen Ihre Gutachten die Lebensmittel- und andere Lieferdienste nicht auf. Dabei ist spätestens seit Beginn der Corona-Pandemie eine Zunahme dessen zu betrachten (im Hansaviertel v.a. Flaschenpost und Picnic). Das werden noch mehr werden Daher beantworten Sie mir bitte die Frage (4): Wie wirken sich die Lieferdienste auf die LEH-Bedarfsberechnung aus? Im Zuge dessen sind auch gleich die kurzparkenden Lieferfahrzeuge mit zu berücksichtigen (ggf. mit extra Lieferparkplätzen). Die angeführten Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrs wie Carsharing, Lastenrad-Sharing, etc. können doch auch einfach ohne den Hafenmarkt umgesetzt werden, und zwar noch viel stärker als im Gutachten beschrieben. Damit würde man den Bewohnern im Viertel einen wirklichen Mehrwert schaffen (Abschaffung des wenig genutzten Privat-PKW/ Privat-Lastenrad, mehr Platz auf der Straße bzw. Schaffung von Grünflächen etc.) In Verbindung mit der Bebauung des ehemaligen Osmo Geländes ist die Schillerstraße als Fahrradstraße doch dem Tode geweiht. Schon jetzt ist ein heftiger Autoverkehr auf der Schillerstraße zu beobachten, die hauptsächlich den Shortcut über die August-Schepers-Straße/ Wolbecker Str. genutzt wird. Aber auch in Richtung Heumannweg ist die Belästigung der Radfahrer durch Autos schon jetzt kaum zumutbar (Anhupen, riskante Überholvorgänge, viel zu schnelle Geschwindigkeit >50km/h). Bitte beantworten Sie mir daher die Frage (5): Wie stellen Sie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch den zunehmenden Verkehr sicher und wie schützen Sie insbesondere Radfahrer und den Status der Schillerstraße als Fahrradstraße? Ferner konterkarieren die Pläne Hafenmarkt und die übrige Entwicklung des Hafengeländes sämtliche Pariser Klimaziele und den Klimanotstand der Stadt Münster. Ich schlage daher vor, das gesamte Gelände nachhaltig zu entwickeln. Dazu zählt: vorwiegend günstiger Wohnraum in Holz-Hybrid-Bauweise mit modernsten Wärmepumpen, Solar- und Photovoltaikanlagen, autoarme Mobilität, parkähnliche Grünflächen und pendlerfreundlich gelegene Bürogebäude. Das Verhältnis sollte dazu deutlich in Richtung Wohnraum gehen. Zusätzlichen LEH brauch man m.E. dort nicht.	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.247. Öffentlichkeit 19701 Die Stellungnahme beinhaltet die Musterstellungnahme der Hafenvereine (siehe Punkt 3.4) zuzüglich nachfolgender individueller Ergänzungen. Die Abwägung der Musterstellungnahme erfolgt unter Punkt 3.4.	
Wohne in der Soester Straße (Ummeldung noch nicht offiziell erfolgt, da ich auf einen Termin beim Bürgerbüro warte). Sorge vor schlechter Luftqualität durch zusätzlichen PKW-Verkehr. Im Gesamtbild großes Interesse an nachhaltiger Stadtentwicklung, ökologischem (reduziertem) Konsum und fairen Mietpreisen im Hansaviertel.	s. Kap. II b.4, b.7, b.8, c.1, c.8, f.1, h.1, i.1

4. Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
4.1. Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, NL Münster Stellungnahme vom 16.04.2021 – Az.: 060PM		
„[…] die vom Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW wahrzunehmenden öffentlichen Belange werden durch die Änderungen nicht berührt. *Es bestehen somit keine Bedenken.“*	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.2. Bezirksregierung Münster: Dezernat 26 - Luftverkehr Stellungnahme vom 06.04.2021		
„[…] aus luftrechtlicher Sicht werden gegen die geplanten Maßnahmen keine Bedenken vorgetragen.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
4.3. Bezirksregierung Münster: Dezernat 33 - Ländliche Entwicklung, Bodenordnung Stellungnahme vom 06.04.2021		
„[…] Gegen die Planung Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg bestehen aus Sicht der Bezirksregierung Münster / Flurbereinigungsbehörde keine Bedenken."	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.4. Bezirksregierung Münster: Dezernat 52 - Abfallwirtschaft Stellungnahme vom 30.04.2021 – Az.: 52.00.12-013/2021.0002		
„[…] aus Sicht des Dezernates 52 gegen das […] Vorhaben keine Bedenken bestehen. Diese Stellungnahme erstreckt sich auf die Themen Abfallwirtschaft, abfallanlagenbezogener Immissionsschutz sowie Altlasten /Bodenschutz."	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.5. Bezirksregierung Münster: Dezernat 54 - Wasserwirtschaft, einschl. anlagenbezogener Umweltschutz Stellungnahme vom 16.04.2021 – Az.: 54.13.03-225/220.0026		
„[…] Von dem Vorhaben werden Belange des Dezernates 54 berührt, Bedenken und Anregungen dazu jedoch nicht vorgebracht."	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.6. Bundesnetzagentur: Referat 226, Richtfunk Stellungnahme vom 15.04.2021		
„[…] habe ich eine Überprüfung des angefragten Gebiets durchgeführt. Nachfolgend können Sie die Namen und Anschriften der in dem ermittelten Koordinatenbereich	Die Stellungnahme entspricht der Stellungnahme aus dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren (siehe Kapitel III Pkt. 2.15, Schreiben der Bundesnetzagentur Referat	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
tätigen Richtfunkbetreiber, die für Sie als Ansprechpartner in Frage kommen, entnehmen. Durch deren rechtzeitige Einbeziehung in die weitere Planung ist es ggf. möglich, Störungen des Betriebs von Richtfunkstrecken zu vermeiden. ***Betreiber von Richtfunkstrecken*** *Vorgangsnummer: 36519* *Baubereich: Münster, Ortsteil Hafen* *Koordinaten-Bereich: NW: 07E3834 51N5715* *(WGS 84 in Grad/Min./Sek.) SO: 07E3849 51N5706* ***Betreiber und Anschrift*** *E-Plus Service GmbH* *E-Plus-Str. 1 40472 Düsseldorf* *Telefónica Germany GmbH & Co. OHG* *Georg-Brauchle-Ring 50 80992 München* *Vodafone GmbH* *Ferdinand-Braun-Platz 1 40549 Düsseldorf* *Webdiscount GmbH & Co. KG* *Robert-Bosch-Str. 20 48153 Münster*	226 vom 01.04.2020) mit dem Hinweis, zukünftig das Referat 511 zur Prüfung der Belange zu beteiligen.	
Die von Ihnen angefragte Standortplanung befindet sich im Schutzbereich einer Messeinrichtung des Prüf- und Messdienstes der Bundesnetzagentur. Bei zukünftigen Planungen in diesem Bereich beteiligen Sie bitte das Referat 511: *Bundesnetzagentur* *Referat 511*	Betroffenheiten aus der Lage des Standortes im Schutzbereich der Messeinrichtung werden nicht vorgetragen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Anmerkung: Die Bundesnetzagentur wurde am Verfahren beteiligt. Es liegen Stellungnahmen vom Referat 226 Richtfunk, Flug-, Navigations- und Richtfunk vor.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Canisiusstr. 21 *55122 Mainz* *511.Bauleitplanung@BNetzA.de* *Durch das Referat 511 wird dann untersucht, ob die notwendigen Schutzabstände zu den vorhandenen funktechnischen Messeinrichtungen der Bundesnetzagentur eingehalten werden […]“*		
4.7. E-Plus Service GmbH & Telefonica Germany GmbH & Co. OHG Stellungnahme vom 07.05.2021		
„[…] nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden: *- durch das Plangebiet führen vier Richtfunkverbindungen hindurch* *- die Fresnelzone der Richtfunkverbindungen 305532530, 305532531 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 31 m und 61 m über Grund* *- die Fresnelzone der Richtfunkverbindungen 305550967, 305558972 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 48 m und 78 m über Grund.* *Man kann sich diese Telekommunikationslinie als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 30-60m (einschließlich der*	Von den benannten Trassen verlaufen lediglich die Richtfunkverbindungen 305532530 und 305532531 im Bereich des Bauteils C über das Vorhabengrundstück, die Richtfunkverbindungen 305550967 und 305558972 verlaufen ca. über den ehemaligen Standort des Spänebunkers. Die Fresnelzonen der Richtfunkstrecken beginnen in rd. 31 m über Gelände. Mit einer maximalen Gebäudehöhe von rd. 25 m über Gelände für das 7-geschossige Bauteil zum Hansaring und den ‚Uhrenturm‘ liegt der höchste Punkt im Vorhaben rd. 6 m unterhalb des vertikalen Schutzkorridors der Richtfunkstrecken 305532530 und 305532531 von 31 m. Aufgrund der Lage und vertikalen Korridorhöhe von 48 m sind Betroffenheiten der Richtfunkstrecken 305550967 und 305558972 nicht gegeben. Das Vorhaben zum VBP Nr. 609 entspricht in den abso-	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern). Bitte beachten Sie zur Veranschaulichung die beiliegende Skizze mit Einzeichnung des Trassenverlaufes. Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrasse ragen. *Wir bitten um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen s.o. festzusetzen, damit die raumbedeutsame Richtfunkstrecke nicht beeinträchtigt wird. Es muss daher ein horizontaler Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mindestens +/- 30 m und ein vertikaler Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens +/-15m eingehalten werden. Sollten sich noch Änderungen der Planung / Planungsflächen ergeben, so würden wir Sie bitten uns die geänderten Unterlagen zur Verfügung zu stellen, damit eine erneute Überprüfung erfolgen kann. […]“*	luten Gebäudehöhen den Höhen im Planvorhaben des VBP Nr. 535. Auflagen zu Richtfunkstrecken waren nicht Bestandteil der Baugenehmigung zum VBP 535. Insgesamt war und ist eine Beeinflussung der Richtfunkstrecken durch das Vorhaben nicht gegeben. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Vor dem Hintergrund der deutlichen Unterschreitung der vertikalen Schutzhöhen durch das Vorhaben wird den Anregungen nach einer Übernahme der Richtfunktrassen in den Bebauungsplan bzw. den Flächennutzungsplan und der Festsetzung von Bauhöhenbeschränkungen zum Schutz der Richtfunktrassen nicht gefolgt. Weitergehende planungsrechtliche Belange werden davon nicht berührt.	
4.8. Deutsche Bahn AG: DB Immobilien, Region West Stellungnahme vom 08.04.2021 – Az.: CR.R O4-W(E)		
Als Stellungnahme wird das „DB Hinweisblatt zur Beteiligung der Deutschen Bahn AG bei Bau- und Planungsvorhaben im Bereich von einer Entfernung ab 200 m zu aktiven Bahnbetriebsanlagen“ mit der Bitte um Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Verfahren vorgelegt.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das Vorhaben liegt in einer Entfernung von rd. 500 m zur Bahnunterführung in der Hafenstraße. Einflüsse des Vorhabens auf die Bahnbetriebsanlagen der Deutschen Bahn AG und den Bahnbetrieb können ausgeschlossen	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
In dem DB-Hinweisblatt heißt es: „[…] Ihr geplantes Bau-/ Planungsvorhaben befindet sich in einem Umkreis von mehr als 200 Metern von aktiven Bahnbetriebsanlagen der Deutschen Bahn AG. Grundsätzlich gehen wir aufgrund der gegebenen Entfernung davon aus, dass ihr Vorhaben keinen Einfluss auf den Bahnbetrieb haben wird. Vorsorglich weisen wir jedoch auf Ihre Sorgfaltspflicht als Vorhabensträger hin. Ihre geplanten Maßnahmen dürfen keine negativen Auswirkungen auf Bahnanlagen haben. Auswirkungen auf Bahndurchlässe sowie Sichtbehinderungen der Triebfahrzeugführer durch Blendungen, Reflexionen oder Staubentwicklungen sind zu vermeiden. Außerdem ist zu beachten, dass Bahnübergänge durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und den Einsatz schwer beladener Baufahrzeuge nicht beeinträchtigt werden dürfen. *Darüber hinaus bitten wir um Beachtung folgender Hinweise:* *- Zukünftige Aus- und Umbaumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.* *- Durch den Eisenbahnbetrieb und der Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an be-*	werden.	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
nachbarter Bebauung führen können. *- Die Herausgabe von Verkehrsdaten in Bezug auf Lärm (zur Berechnung von Schallemissionen, -immissionen, Erstellung schalltechnischer Untersuchungen und Planung von Schallschutzmaßnahmen) erfolgt zentral durch Deutsche Bahn AG, Umwelt (CU), Projekte Lärmschutz, Caroline-Michaelis-Straße 5-11, 10115 Berlin.* *- Eine Betroffenheit von betriebsnotwendigen Kabeln und Leitungen im Umkreis von mehr als 200 Metern zu unseren DB Liegenschaften ist uns nicht bekannt. Ein sicherer Ausschluss kann unsererseits allerdings nicht erfolgen. Falls im Baubereich unbekannte Kabel aufgefunden werden, ist die DB AG, DB Immobilien, unverzüglich zu informieren.* *- Wird aufgrund des Vorhabens eine Kreuzung der vorhandenen Bahnstrecken mit Kanälen, Wasserleitungen o.ä. erforderlich, so sind hierfür entsprechende Kreuzungs- bzw. Gestattungsanträge zu stellen. Die notwendigen Antragsunterlagen hierzu finden Sie online unter: www.deutschebahn.com/de/geschaefte/immobilien/ Verlegung_von_Leitungen-1197952* *- Aus den eingereichten Unterlagen gehen keine Hinweise auf bestehende Vereinbarungen zu Gunsten der DB AG und der mit dieser nach § 15 AktG verbundenen Unternehmen (Dienstbarkeiten, schuldrechtliche Vereinbarungen etc.) hervor. Besteht ein entsprechender Sach-*		

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
verhalt, so sind die für die Beurteilung der zu entscheidenden Fragen erforderlichen Angaben zu ergänzen und uns erneut zur Stellungnahme vorzulegen. […]		
4.9. Deutsche Telekom Technik GmbH: West PTI 15 Stellungnahme vom 21.05.2021		
„[…] Im Planbereich befinden sich noch keine Telekommunikationslinien der Telekom. *[…] Für eine gegebenenfalls zukünftige Erweiterung des Telekommunikationsnetzes sind in allen Verkehrswegen geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Tk-Linien der Telekom vorzusehen. Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf von Maßnahmen im Plangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH unter der Absender-Adresse so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.* *Bitte teilen Sie uns zum Zweck der Koordinierung mit, welche eigenen oder Ihnen bekannten Maßnahmen Dritter im Bereich des Plangebietes stattfinden werden.“*	Der Ausbau des Telekommunikationsnetzes in den Verkehrswegen im Geltungsbereich des VBP Nr. 609 ist mit den getroffenen Festsetzungen zu Straßenverkehrsflächen sowie von Flächen mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten uneingeschränkt gewährleistet. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei Bedarf im weiteren Planungs- und Ausführungsprozess berücksichtigt. Weitergehende planungsrechtliche Betroffenheiten werden davon nicht berührt.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.10. Handelsverband NRW – Westfalen-Münsterland e. V. Stellungnahme vom 20.05.2021 – Az.: BPR 01042021-1-ek		
„[…] Auch wenn die nunmehr vorgelegte Planung sich	Die Ausführungen bestätigen die Entwicklungsziele des	Eine Beschlussfassung ist

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
natürlich von der ursprünglichen signifikant unterscheidet, findet sie ebenfalls unsere Zustimmung. […] Die Planung macht optisch und inhaltlich einen ansprechenden Eindruck. Die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen wurden bewertet; sie sind von uns nicht zu beanstanden. Die verkehrliche Anbindung zum Hansaring wurde mit verschiedenen Szenarien durchdacht. Eine Entscheidung für einen lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt erscheint danach die sinnvollste Variante zu sein. Da der Anlieferverkehr maßgeblich über den Hafenweg erfolgen soll, stellt dieser somit kein Problem dar. Auch die Prognose zum zu erwartenden Kfz-Verkehr im Bereich des Vorhabens, an deren Korrektheit wir keinen Grund haben zu zweifeln, kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Verkehrsbelastung im Bereich Hansaring auf dem bisherigen Niveau halten wird. Die zusätzlichen Parkplätze werden dem Quartier sehr nützlich sein und voraussichtlich erheblichen Parksuchverkehr vermeiden. Als Gesamtfazit gehen wir davon aus, dass die Durchführung des Vorhabens dem Quartier zugutekommen wird.“	VBP Nr. 609 zur Errichtung eines gemischt genutzten Stadtbereichszentrums am Standort mit einer u. a. Verbesserung der Versorgungs- und Parkraumsituation im Quartier. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen	nicht erforderlich.
4.11. Handwerkskammer Münster: Wirtschaftsförderung Stellungnahme vom 21.05.2021		
„[…] keine Anregungen […].“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
4.12. IHK Nord Westfalen Stellungnahme vom 04.05.2021 – Az.: 116506		
„[…] keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht. *Das aktualisierte Verträglichkeitsgutachten des Gutachterbüros Junker & Kruse kommt zu dem Ergebnis, das auch mit den neuen Verkaufsflächen und der nunmehr geplanten Konzeption (Markthallenkonzept) städtebaulich oder versorgungsstrukturell negative Auswirkungen nicht abzusehen sind. Wir merken erneut an, dass die absatzwirtschaftlichen Beeinträchtigungen durch das Planvorhaben und die sich hieraus ergebende städtebauliche Wirkung insbesondere gegenüber dem Stadtteilzentrum Wolbecker Straße und die Neustrukturierung des Stadtbereichszentrums Hansaring / Osmo gegeneinander abzuwägen sind.“*	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Einwender trägt mit seiner Stellungnahme die gleichen Inhalte wie in der Stellungnahme vom 26.03.2020 (AZ 115745) zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vor. Die Abwägung der Verwaltung sowie der Beschlussvorschlag zu dem Vortrag erfolgt unter Punkt 2.12.2 der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich. Siehe Beschlussvorschlag unter Pkt. 2.12.2
4.13. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland, Coesfeld Stellungnahme vom 20.05.2021 – Az.: 54.03.06/Münster/137/ML/4402		
„[…] der Plan- bzw. Änderungsbereich liegt innerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt. In diesem Streckenabschnitt der L 586 (Hansaring) obliegt der Stadt Münster als Straßenbaulastträger die Planungshoheit. Daher werden […] keine Anregungen und Bedenken vorgetragen.	Der Einwender trägt mit seiner Stellungnahme die gleichen Inhalte wie in der Stellungnahme vom 02.04.2020, Az.: 54.03.06/Münster/137/ML/4118 zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vor (siehe Kapitel III Pkt. 2.17). Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
4.14. PLEdoc GmbH (Beauskunftung für Open Grid Europe, GasLINE (Solotrassen), Ferngas Netzgesellschaft (Netzgebiet Nordbayern), MEGAL, TENP, METG, NETG, Kokereigasnetz Ruhr, Zayo Infastructure Deutschland) Stellungnahme vom 01.04.2021 – Az.: 20210400175		
„[…] aufgeführte Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen […]“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.15. Polizeipräsidium Münster: Direktion Verkehr Stellungnahme vom 15.05.2021 *„[…] Aus Sicht der Polizei Münster bestehen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Unfallprävention in zwei Punkten Bedenken gegen die im Entwurf zum Bebauungsplan gemachten Begründungen.*		
1. Unter 6.3.1., Verkehrliche Situation und Erschließung der Begründung zum B-Plan soll festgesetzt werden: „Die Anlieferung des geplanten Verbrauchermarktes erfolgt über den Hafenweg mit Ausfahrt zur Schillerstraße ….“ Durch die zusätzlichen Lieferverkehre, welche mit einer Ausfahrt auf die als Fahrradstraße ausgewiesene Schillerstraße geführt werden sollen, werden mit Blickrichtung auf die Verkehrssicherheit dahingehend Bedenken geäußert, dass in einer grundsätzlich dem Fahrradverkehr vorbehaltenen Straße zusätzlicher Verkehr, vermutlich auch mit Großfahrzeugen, generiert würde. Aufgrund der rechtlichen Vorgaben sollte jedoch die Fahrradstraße dem Radverkehr vorbehalten bleiben und anderer Verkehr nur ausnahmsweise zugelassen werden.	Zur Bewertung und Abwägung der Belange in Bezug auf die Schillerstraße siehe Stellungnahme der Verwaltung unter Kapitel II Pkt. e.5 „Auswirkungen auf die Schillerstraße“.	Der Anregung wird nicht gefolgt (siehe Beschlussvorschlag Kapitel II Pkt. e.5)
2. Ebenfalls unter 6.3.1., Verkehrliche Situation und Er-	Zur Bewertung und Abwägung der Belange in Bezug auf	Der Anregung nach einer Be-

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
*schließung der Begründung zum B-Plan wird angeführt, dass u.a. der Kontenpunkt Hansaring / Wolbecker Straße betrachtet wurde. Hierzu wird angeben, dass dieser Knoten bereits im Bestand, aufgrund der phasenweise auftretenden Belastungen in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstundenbelastungen, nur eine mangelhafte Leistungsfähigkeit aufweist. Nicht bewertet wurde in diesem Zusammenhang, dass ein gültiger und umzusetzender Beschluss der Unfallkommission (UK) besteht, durch den die Fahrbeziehungen in diesem Knoten grundlegend geändert werden. Nach diesem Beschluss ist die Separierung der Linksabbieger zwingend erforderlich. Zudem hat die UK empfohlen, dass auch eine Separierung aus dem Hansaring und der östlichen Wolbecker Straße erfolgen soll. Der Knotenpunkt musste für das Jahr 2020 erneut als Unfallhäufungsstelle (UHS) klassifiziert werden. Da für das Jahr 2020 noch keine Unfallkommissionssitzung durchgeführt werden konnte, sind zur Beseitigung der UHS noch keine Beschlüsse getroffen worden. Anzunehmen ist jedoch, dass aufgrund der festgestellten Unfalllage eine Separierung der Rechtsabbieger und der geradeausfahrenden Radfahrer beschlossen wird. Vor dem Hintergrund der Separierung von Rechtsabbiegern und von geradeausfahrenden Radfahrern ist anzuführen, dass der Kontenpunkt Hansaring / Wolbecker Straße unter den Top Ten der Knoten geführt wird, welche vorrangig nach dem Konzept zur Separierung baldmöglichst umgebaut werden sollen. Vor diesen	den Knotenpunkt Hansaring / Wolbecker Straße als Unfallhäufungsstelle siehe Stellungnahme der Verwaltung unter Kapitel II Pkt. e.11 „Fehlerhaftes und unzureichendes Verkehrsgutachten“ sowie Kapitel 6.3.1 und 8.4.1 der Begründung zum Satzungsbeschluss des VBP Nr. 609. Mit Verweis auf die Stellungnahme der nts Ingenieurgesellschaft mbH vom 11.01.2022 zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen der Baustellenmaßnahme „Fernwärme in Münster“ auf die maßgeblichen Planfälle der Verkehrsuntersuchung zum VBP 609 in Münster wurde der Anregung nach einer Bewertung des Knotenpunktes Hansaring / Wolbecker Straße in Bezug auf die Unfallhäufigkeit und Beschlüsse der UK gefolgt. Aus verkehrstechnischer Sicht bilden die in der Verkehrstechnischen Untersuchung zum VBP Nr. 609 der nts Ingenieurgesellschaft mbH vom 16.09.2020 abgebildeten Planfälle und ermittelten Verkehrszahlen auch nach Untersuchung der Netzfälle mit Berücksichtigung der mehrjährigen Fernwärmebaustelle weiterhin die richtigen Größenordnungen ab. Die aktuelle Untersuchung vom 11.01.2022 zeigt auf, dass die festgestellten Verkehrssteigerungen überwiegend aus den baustellenbedingten Verkehrsverlagerungseffekten resultieren. Auch das im Januar 2022 gemäß dem Beschluss der UK im Bereich des Knotenpunktes Wolbecker Straße/Hohenzollernring angepasste Lichtsignalanlagenprogramm mit separiertem Linksabbieger hat keinen nen-	wertung des Knotenpunktes Hansaring / Wolbecker Straße in Bezug auf Beschlüsse der UK wurde gefolgt.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Hintergründen, mit verkehrsfachlicher Blickrichtung auf die Verkehrssicherheit und Unfallprävention, bestehen Bedenken gegen den Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 609, Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg. […]“	nenswerten Einfluss auf das Verkehrsmodell zum VBP 609, da alle Fahrbeziehungen weiterhin möglich sein werden. Die in der VTU aus September 2020 zum VBP 609 getroffenen Aussagen und Bewertungen haben daher weiterhin Bestand und stellen für lärmtechnische Untersuchungen weiterhin die zu Grunde zu legenden Datengrundlagen dar. Die vorliegenden Gutachten zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Verkehrs- und Lärmsituation behalten vollumfänglich ihre Gültigkeit und sind damit als Grundlage für die Abwägung uneingeschränkt geeignet.	
4.16. Stadt Münster Stellungnahme vom 18.05.2021 – Az.: 67/00AO/008346 4.16.1. Untere Immissionsschutzbehörde *„[…] Die Immissionsschutzgutachten zum B-Plan sind mehrfach abgestimmt worden und auch die Begründung wurde im Rahmen des Vorläufer-B-Plans Nr. 535 mit der Immissionsschutzbehörde abgestimmt. Aufgrund des Volumens der B-Plan-Vorlage (mit den Querbezügen zu den Gutachten) kann keine ins Detail gehende Prüfung erfolgen. Es erfolgen daher nur allgemeine Anmerkungen zur Abwägung der immissionsschutzrechtlichen Belange in der Begründung zum B-Plan, eine Prüfung der immissionsschutzrechtlichen Festsetzungen und zum Aspekt der architektonischen Selbsthilfe im Plangebiet zum Schutz vor Gewerbelärm ein Hinweis.*		
[…] Aus Sicht des Immissionsschutzes sind in Bezug auf den B-Plan535 bestimmte Änderungen erfolgt. In Bezug auf die Abwägung der Immissionsschutzbelange sind keine grundsätzlichen Änderungen zu verzeichnen: *• Die geänderten verkehrlichen Prognosen sind in die*	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Den zur frühzeitigen Beteiligung vorgetragenen Anregungen (siehe Kapitel III Pkt. 2.20.1 Stellungnahme vom 07.04.2020 – Az.: 67.20.0336 und Pkt. 2.21.1 Stellungnahme vom 20.04.2020 – Az.: 67/00AO/008346) wurde	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Lärmgutachten eingeflossen. *• Hinzu kommt eine Sonderfallprüfung zum Zusammenwirken von Verkehr- und Gewerbelärm.* *• Im Gutachten zum Gewebelärm sind detailliert die KLT-Anlagen für den Hafenmarkt mit betrachtet worden.* *• Der Lärmkonflikt durch die verkehrlichen Lärmpegelerhöhungen der Planung an den Wohngebäuden im Straßenraum, die teilweise Lärmpegel im Bereich der verfassungsmäßigen Zumutbarkeitsschwelle aufweisen, wird durch ein Lärmschutzprogramm gelöst, das passiven Schallschutz an den betroffenen Gebäuden vorsieht.* *• Gleiches gilt für die Lärmvorsorge im Rahmen der 16. BImSchV.* *• Durch den vorhabenbezogenen Gewerbelärm treten unter Berücksichtigung von schalltechnischen Restriktionen (Nutzungseinschränkungen, Einhausung, Schallschutzwand etc.) an der Bebauung außerhalb des Plangebietes keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm auf und im Plangebiet sind an den geplanten Wohnbebauungen zum Schutz vor Gewerbelärm in Teilbereichen Schallschutzmaßnahmen im Bereich der architektonischen Selbsthilfe vorgesehen. Eine nächtliche gewerbliche Nutzung ist nur für die Tiefgarage erlaubt. Hierzu gibt es Festsetzungen nach §9(1) BauGB im B-Plan.* *• Abschließend gibt es auch Festsetzungen nach*	mit den vorgenommenen Änderungen zum Bebauungsplanentwurf entsprochen bzw. konnten die Anregungen in der Abstimmung des Gutachters mit der Unteren Immissionsschutzbehörde ausgeräumt werden. Mit der vorliegenden Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde werden keine weiteren Anregungen und/oder Bedenken zum Immissionsschutz für den VBP Nr. 609 vorgetragen. Anregungen oder Bedenken der Oberen Immissionsschutzbehörde bei der Bezirksregierung Münster gegen das Planvorhaben wurden in den Beteiligungsverfahren der Behörden nach § 4(1) und 4(2) BauGB ebenfalls nicht erhoben. Den Erfordernissen zur Sicherung der Belange zum Immissionsschutz auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung wird mit den im VBP Nr. 609 unter Pkt. 1.6 getroffenen Festsetzungen und den unter Pkt. 3.5 getroffenen Hinweisen vollumfänglich entsprochen. Über die zusätzlichen vertraglichen Vereinbarungen der Vorhabenträgerin zum freiwilligen passiven Schallschutz im Durchführungsvertrag kann den planbedingten Lärmauswirkungen auf das schützenswerte Wohnumfeld angemessen entsprochen werden. Alle Wohnungen im Vorhaben, die wegen des Gewerbelärms an einigen Fassaden nicht zu öffnende Fenster haben, haben zu öffnende Fenster an anderen Fassadenseiten. Für Wohnungen außerhalb des Plangebietes werden keine nicht zu öffnenden Fenster festgesetzt; soweit hier Lärmbelastungen ab 70/60 dB(A) vorliegen, ist jeweils	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ zur Gewährleistung zumutbarer Innenpegel in den Plangebäuden. *• Die aktualisierten Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens zeigen, dass keine Restriktionen auf Grund der vorhabenbezogenen Schadstoffbelastungen von PM10 und Stickstoffdioxid im B-Plan erforderlich sind. Immissionsschutzrechtliche Festsetzungen; insbesondere zur architektonischen Selbsthilfe im Plangebiet (Nr. 1.6.2 und 1.6.4) In der Begründung zum Entwurf des B-Planes S. 63 zweitletzter Spiegelstrich wird aufgrund von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm bzw. aufgrund der Nichteinhaltung des Irrelevanzkriteriums von -6 dB(A) im Gebiet, an bestimmten auch für Wohnnutzungen vorgesehene Fassaden nicht zu öffnende Fenster vorgesehen. Bei Erteilung der Baugenehmigung ist darauf zu achten, dass diese Bedingung berücksichtigt wird oder durch andere geeignete Schutzmaßnahmen ersetzt wird. Der Verzicht auf zu öffnende Fenster löst zwar das Problem des Schutzes vor Gewerbelärm, da der Immissionsort nach dessen Maßgabe sich 50 cm vor dem geöffneten Fenster befindet, aber es ist darauf zu achten, dass die Wohnungen trotzdem über Lüftungsmöglichkeiten über zu öffnende Fenster verfügen. Sinngemäß gilt dies auch für die Wohnungen mit Fassaden zum Hansaring, die über Lärmpegel im Bereich der verfassungsmäßigen Zumutbarkeitsschwelle von 70/ 60 dB(A) Tag/ Nacht aufweisen. Diese Wohnungen sollten auch über Lüftungsmöglichkeiten über Fens-*	zusätzlich untersucht worden, ob rückwärtige Lüftungsmöglichkeiten bestehen.	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
ter in einem mit dem Wohnen verträglichen Außenpegel verfügen. *Die Hinweise in den Textlichen Festsetzungen zum Gewerbelärm unter 3.5 sind als Nebenbestimmungen in die Baugenehmigung aufzunehmen.“*	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im nachgeordneten bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren berücksichtigt. Die unter Pkt. 3.5 im VBP Nr. 609 getroffenen Hinweise zum Immissionsschutz werden als Nebenbestimmungen in die Baugenehmigung aufgenommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.16.2. Untere Bodenschutzbehörde / Abfallwirtschaftsbehörde		
„Keine Bedenken.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.16.3. Untere Wasserbehörde / Gewässerbenutzungen / Anlagen an Gewässern		
„Keine Bedenken“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.16.4. Untere Landschaftsbehörde		
„Keine Bedenken“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.17. Stadtnetze Münster GmbH Stellungnahme vom 19.05.2021		
„[…] Die geplanten Standorte der Trafostationen im B.Plan sind bitte noch im Detail bzw. im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen. Laut Begründung zum B.Plan wurde ein Trafo bereits innerhalb der Bau-	Die in Kapitel 6.4 der Begründung zum VBP Nr. 609 ausgeführten Belange zur Stromversorgung entsprechen dem aktuellen Planungs- und Umsetzungsstand. Demnach erfolgt die Stromversorgung mit Anschluss an	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
teils C errichtet. Laut unser Bestandsdokumentation (Stand Mai 2021) liegt hier leider nichts vor! Vermutlich handelt es sich hier um die Baustromversorgung?	die übergeordneten Versorgungsleitungen über insgesamt vier Trafostationen auf dem Vorhabengrundstück, von denen zwei als private Stationen die Einzelhandelsnutzungen sowie die Ladesäulen für die E-Mobilität (Pkw und Fahrrad) versorgen und zwei als öffentliche Transformatoren die allgemeine Stromversorgung der Nutzungen im Vorhabenbereich sicherstellen. Die Flächenbedarfe und Standorte der Trafostationen sind mit den Versorgern abgestimmt, ein privater und ein öffentlicher Transformator wurden bereits im Bereich der Anlieferausfahrt zur Schillerstraße bzw. im Innenhof des Bauteils C zur östlichen Grenze des Grundstücks Hansaring 48 errichtet. Die übrigen zwei Stationen, der Transformator für die E-Ladesäulen sowie eine Ortsnetzstation des Versorgers, sind im südöstlichen Planbereich im Einmündungsbereich der Anlieferzufahrt vom Hafenweg geplant. Die Standorte der privaten Transformatoren sind nachrichtlich im Bebauungsplan eingetragen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei Erfordernis im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Weitergehende planungsrechtliche Belange werden nicht berührt.	
- […] Aufgrund von Lieferengpässen kann es mittlerweile bis zu 30 Wochen dauern, bis eine neue Trafostation lieferbar ist. Daher bitten wir unbedingt darum, uns frühzeitig bezüglich des weiteren Baufortschritts zu informie-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei Erfordernis im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
ren. *- Laut Begründung zum B.Plan liegt bereits ein Fernwärmeanschluss vor. Laut unserer Bestandsdokumentation liegt dieser für die Neubebauung nicht vor. Selbstverständlich ist aber eine Anschlussmöglichkeit aus dem Hansaring machbar.*	Der Hinweis des Einwenders ist zutreffend. Die Aussage in Kapitel 6.4 des Begründungsentwurfs, wonach der Anschluss des Vorhabens an das Fernwärmenetz im Hansaring bereits erfolgt ist, entspricht nicht den derzeitigen Gegebenheiten. Ein Fernwärmeanschluss liegt noch nicht vor, dieser kann baulich noch erstellt werden (siehe auch Stellungnahme der Stadtnetze Münster GmbH zur erneuten Offenlage gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB, Kapitel V Pkt. 6.11). Die Aussage in Kapitel 6.4 der Begründung wird entsprechend geändert. Weitergehende planungsrechtliche Belange werden nicht berührt.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
[…] Bitte beachten Sie bei der weiteren Planung, dass sich in diesem Zuwegungsbereich vorhandene Versorgungsleitungen befinden. Je nach Umfang des Straßenausbaus kann es zu entsprechenden Umlegungsmaßnahmen kommen. U.a. befindet sich hier eine Gashochdruckleitung, die nur zu bestimmten Zeiten verlegt / umgelegt werden kann.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Weiteren Planungs- und Genehmigungsprozess zum Bau des Knotenpunktes berücksichtigt. Weitergehende planungsrechtliche Belange werden nicht berührt.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.18. Stadtwerke Münster GmbH Stellungnahme vom 08.04.2021		
„[…] zum Bebauungsplan Hansaring / Schillerstr. / Hafenweg haben wir keine Einwände oder Änderungsvorschläge.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Wir möchten nur darauf hinweisen, dass die in diesem Bereich verkehrenden Buslinien teilweise nicht richtig aufgelistet sind. […] *6.3.2.ÖPNV-Anbindung: Das Plangebiet ist gut über den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die Linie 14 verkehrt über den Hansaring, die Linien 6, 8, 17 und S30 verkehren über den Albersloher Weg und die Linien 11, 22/R22/R32, die Ringlinien 33 und 34 sowie die Linien S20 und R11/R13 verkehren über die Wolbecker Straße / den Hohenzollernring. Mit Umsetzung der Vorhabenziele wird die als Buskap bestehende Haltestelle vor dem Gebäude Hansaring 46 in Fahrtrichtung Wolbecker Straße hinter die geplante Lichtsignalanlage im zukünftigen Einfahrtsbereich der Vorhabennutzung verlegt und als Busbucht ausgeführt."*	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel 6.3.2 der Begründung zum VBP Nr. 609 zur ÖPNV-Anbindung wird entsprechend den Korrekturen des Einwenders redaktionell geändert. Weitergehende planungsrechtliche Belange werden nicht berührt.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.19. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine Stellungnahme vom 26.04.2021 – Az.: 3812GS2-213.2-303-DEK/ 97. Ä. FNP & BPL Nr. 609		
„[…] nicht betroffen."	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.20. Westfälische Fernwärmeversorgung GmbH Stellungnahme vom 06.04.2021		
„[…] in dem von Ihnen o. g. Bereich Fernwärmeleitungen der Westfälischen Fernwärmeversorgung GmbH weder geplant noch vorhanden sind. […]"	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
4.21. Westnetz GmbH – Münster Stellungnahme vom 17.05.2021 – Az.: DRW-S-LK/1902/Wu/144.532/Ts		
„[…] 110-kV-Hochspannungskabel Mittelhafen - Mauritz, Bl. 1902 […] im Geltungsbereich […] liegt das im Betreff genannte Hochspannungskabel. *[…] Dem […] Bebauungsplan stimmen wir unter folgenden Bedingungen zu:* *- Das Hochspannungskabel wird nachrichtlich im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans dargestellt.* *- Im Sicherheitsbereich des 110-kV-Kabels von insgesamt 5 m (2,5 m beidseitig der Leitungsachse) keine größere Höhenänderung der bestehenden Gelände- oder Straßenflächen vorgenommen wird. Einer evtl. Überbauung oder Bepflanzung der Kabeltrasse durch Bauwerke, Bäume oder tiefwurzelnde Sträucher können wir nicht zustimmen, da dieses Hochspannungskabel im Störungsfall tiefbaumäßig jederzeit erreichbar sein muss.* *- […] darauf zu achten, dass […] Mindestabstände zu dem Hochspannungskabel eingehalten werden […]* *- Im Textteil des Bebauungsplans wird folgender Hinweis aufgenommen: Vor Beginn von Bauarbeiten in der Nähe des 110-kV-Kabels sind durch die ausführenden Baufirmen Planunterlagen über die Lage des 110-kV-Kabels anzufordern. Die Anfrage ist wahlweise per E-Mail an stellungnahmen@westnetz.de oder per Post an die*	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Einwender trägt in seiner Stellungnahme die gleichen Inhalte wie in der Stellungnahme vom 27.03.2020 (AZ.: DRW-S-LK/1902/Ru/135.286/Ts) zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vor (siehe Kapitel III Pkt. 2.13) zzgl. einer textlichen Ergänzung zum Hinweis zu den Erfordernissen vor Beginn der Bauarbeiten. Zur Abwägung der Verwaltung sowie zum Beschlussvorschlag zu den Vorträgen siehe Kapitel III Pkt. 2.13 der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Der Anregung nach dem ergänzenden Zusatz zum Hinweis wird gefolgt.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich. Der Anregung zur nachrichtlichen Darstellung der Leitungstrasse und Aufnahme des Hinweises in den Bebauungsplan wird bereits mit dem Beschlussvorschlag unter Kapitel III Punkt 2.13. gefolgt. Der Hinweis wird um den Ergänzungssatz erweitert. Eine Beschlussfassung ist hierzu nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Westnetz, DRW-S-LK-TM, Florianstraße 15 - 21, 44139 Dortmund, zu richten. Ohne entsprechende Planunterlagen und einer vorherigen Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.		
4.22. Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH Stellungnahme vom 18.05.2021 zum Entwurf der 97. Änderung des Flächennutzungsplans – Az.: S01013561		
„[…] keine Einwände […]. Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen ist unsererseits derzeit nicht geplant. *Bitte beachten Sie: Bei einer Stellungnahme, z. B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass Vodafone und Unitymedia trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen.“*	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
4.23. Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH Stellungnahme vom 18.05.2021 zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 609 – Az.: S01013573		
„[…] keine Einwände […]. Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen ist unsererseits derzeit nicht geplant.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Bitte beachten Sie: Bei einer Stellungnahme, z. B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass Vodafone und Unitymedia trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen."		
4.24. Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH Stellungnahme vom 18.05.2021 zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 609 – Az.: S01013602		
„[…] Eine Ausbauentscheidung trifft Vodafone nach internen Wirtschaftlichkeitskriterien. Dazu erfolgt eine Bewertung entsprechend Ihrer Anfrage zu einem Neubaugebiet. Bei Interesse setzen Sie sich bitte mit dem Team Neubaugebiete in Verbindung: […] *Bitte beachten Sie: Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass Vodafone und Unitymedia trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen.*	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

V. Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß § 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB

VORBEMERKUNG

Die erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie die erneute Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 609 erfolgte zeitgleich in der Zeit vom 13.09.2021 bis einschließlich 30.09.2021. Die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde ortsüblich bekannt gemacht.

Zur erneuten öffentlichen Auslegung wurde der Entwurf des Bebauungsplans in den textlichen Festsetzungen 1.1.4. und 1.4.3. zur weiteren Definition der zulässigen Dienstleistungsbetriebe und Zulässigkeit von Kellerräumen (den Hauptnutzungen zugewiesene Nebenräume) in der zeichnerisch festgesetzten Fläche für Tiefgaragen geändert und die entsprechenden Begründungspassagen ergänzt. Um die in der Festsetzung 1.1.4. geänderten Inhalte umzusetzen ist der Durchführungsvertrag parallel in § 1 Abs. 3 ergänzt worden.

Gemäß § 4a Abs. 3 Satz 3 BauGB wurde die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme verkürzt und gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen des Planentwurfs abgegeben werden können.

Zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 609: Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg wurden insgesamt **36 Stellungnahmen der Öffentlichkeit** sowie **14 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange** eingereicht.

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit werden unter Nennung der Identifikationsnummer (ID) in der Abwägungssynopse im Wortlaut wiedergegeben und mit Verweis auf die Gesamtabwägung in Kapitel II in die Abwägung eingestellt. Vorträge die nicht Gegenstand der erneuten Offenlage waren sind gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB kein formeller Abwägungsgegenstand und werden nicht ergänzend in die Gesamtabwägung eingestellt. Gleichwohl wird für alle Vorträge auf die Inhalte der Gesamtabwägung verwiesen.

In Anwendung einer Musterstellungnahme sind Einwendungen unter Auflistung der einzelnen IDs in Gruppen zusammengefasst. Persönliche und allgemeine individuelle Ergänzungen von Musterstellungnahmen, die die geänderten oder ergänzten Teile des Planentwurfs betreffen, sind unter Nennung der ID als Einzelvortrag im Wortlaut wiedergegeben. Alle Stellungnahmen können über ihre ID dem jeweiligen Einwender eindeutig zugeordnet werden.

5. Stellungnahmen aus der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
5.1. Öffentlichkeit 19745, 19746, 19747, 19748, 19750, 19752, 19753, 19754, 19755, 19756, 19757, 19758, 19760, 19761, 19762, 19763, 19766, 19768 Musterstellungnahme M10	
„[…] Die zweite, öffentliche Auslegung von Unterlagen zeigt, dass der Durchführungsvertrag dahingehend ergänzt werden soll, dass der Vorhabenträger (die Firma Stroetmann) die Nutzung der Tiefgarage nunmehr in Teilen als Lagerräume o.ä. gestattet werden soll (S.242 o.li.). Ob hierfür die Anzahl der bisher geplanten Stellplätze verringert werden müsste oder nicht: Die mit 7,136 Mio. Euro aus Steuergeldern subventionierte Tiefgarage sollte definitiv nicht zu Geschäfts- und Betriebszwecken des Hafenmarktbetreibers dienen, sondern ausschließlich als Quartiersgarage genutzt werden dürfen! Alles andere sieht für die Bürgerinnen und Bürger wieder danach aus, dass nur die Investoren-Interessen zählen und dies auch noch zu Lasten der Bürgerinnen und Bürger - das geht gar nicht! Auch mit Blick auf diese erneute „Posse“ gilt weiterhin, dass der E-Center/ Hafen-Center/ Hafen-Markt in keinster Weise notwendig und zudem nicht gewünscht sowie vollumfänglich abzulehnen ist. Die zweite, öffentliche Auslegung von Unterlagen zeigt des Weiteren den „Entfall einer planungsrechtlich gesicherten Grünfläche (Spielplatz)“, offensichtlich ohne dass eine Ausgleichsfläche bereitgestellt werden soll. Da es sich um eine für den Stadtteil wichtige Fläche handeln würde (dem Viertel mangelt es generell bereits an Grünflächen, Spielplätzen und anderen urbanen Begegnungsstätten), würde dies eine weitere, erheblich negative Veränderung darstellen. Auch mit Blick auf diesen Aspekt gilt weiterhin, dass der E-Center/ Hafen-Center/ Hafen-Markt in keinster Weise notwendig und zudem nicht gewünscht sowie vollumfänglich abzulehnen ist. Als absolut wichtigster Aspekt hinsichtlich dieser zweiten, öffentlichen Auslegung von Unterlagen zum Bauvorhaben ist zu sagen, dass die bislang unzähligen und sehr differenzierten Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger sowie bspw. auch die erheblichen Bedenken der Polizei hinsichtlich der Verkehrsproblematik auf der Schillerstr. (Stichworte: Lieferverkehr/ Fahrradstr./ Schule) in den Änderungsvorschlägen keinerlei Berücksichtigung gefunden haben. Dies erscheint schier unglaublich... Von Seiten des Souveräns, nämlich der Bürgerschaft gilt weiterhin: NEIN zum E-Center/ Hafen-Center/ Hafen-Markt in der geplanten Form!“	s. Kap. II a.7, d.6, e.5, e.9

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
5.2. Öffentlichkeit 19669, 19712 Musterstellungnahme M11	
„[…] Der Durchführungsvertrag soll dahingehend ergänzt werden, dass der Vorhabenträgerin (Fa. Stroetmann) die Nutzung der Tiefgarage in Teilen als Lagerräume o.ä. gestattet sein soll (S.242 o.li.). Unabhängig davon, ob hierfür die Anzahl der bisher geplanten Stellplätze verringert werden muss, sollte die mit 7,136 Mio. Euro aus Steuergeldern subventionierte Tiefgarage nicht zu Betriebszwecken des Hafenmarktbetreibers dienen, sondern ausschließlich als Quartiersgarage genutzt werden dürfen. Des weiteren wird der „Entfall einer planungsrechtlich gesicherten Grünfläche (Spielplatz)“ angezeigt (S.242, re.), ohne dass ein Ausgleichsfläche bereitgestellt wird. Da es sich um eine für den Stadtteil wichtige Fläche handelt (Mangel an Grünflächen, Spielplätzen anderen urbanen Begegnungsstätten), stellt dies eine erhebliche negative Veränderung dar. In einem Anschreiben der Verwaltung an die Mitglieder des Planungsausschusses (Herr Festersen) werden diese Änderungen nicht ausreichend deutlich und sollten, wie das gesamte Vorhaben, abgelehnt werden. Auch finden die erheblichen Bedenken der Polizei hinsichtlich der Verkehrsproblematik auf der Schillerstr. (Stichworte: Lieferverkehr/ Fahrradstr./ Schule) in den Änderungsvorschlägen keinen Niederschlag.“	s. Kap. II d.6, e.5, e.9
5.3. Öffentlichkeit 19576	
„In den Festsetzungen werden für die Tiefgaragenstellplätze keine verpflichtenden Anteile an Ladesäulen festgelegt, die bei mindestens 10% liegen sollten für vom Einzelhandel- und der Gastronomie genutzten Flächen. Parkflächen die für Anwohner gedacht sind sollten zu 100% mit Ladeinfrastruktur erschlossen werden (mindestens in Form einer Stromverbindung zwischen Stellplatz und Zähleinrichtung). In Betracht der absehbaren Veränderung der Mobilität hin zur E-Mobilität ist das Konzept nicht hinreichend (auch zu beachten ist, dass jeder Mieter einen Anspruch hat, dass er eine Ladesäule an seinem Stellplatz installieren kann). Das nicht Aufnahme entsprechender verpflichtender Mindeststandards für Ladeinfrastruktur kommt einer Sabotage des Mobilitätskonzeptes der Stadt Münster gleich und sollte daher Anwendung in den Festsetzungen finden.“	s. Kap. II b.10

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
5.4. Öffentlichkeit 19670	
„Der vorgestellte Bebauungsplan enthält Festsetzungen dazu, wie Solaranlagen gebaut werden dürfen, jedoch wird keine Mindestleistung vorgegeben, welche verpflichtend installiert werden sollte. Durch diese Maßnahme könnte zumindest teilweise der benötigte zusätzliche Energiebedarf ausgeglichen werde." Auch sollte dem Einwand in der Stellungnahme des Amtes für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 7.4.2020 zum Flutschutz der Tiefgarage Rechnung getragen werden, indem z.B. automatische Fluttore vorgeschrieben werden."	s. Kap. II b.10
5.5. Öffentlichkeit 19737	
„[…] der Ergänzung des Durchführungsvertrages muss ich widersprechen, die Teilnutzung der Tiefgarage (von der Stadt gefördert mit über 7 Mio. €) als Lagerräume o.ä. lehne ich ab. Die Tiefgarage sollte ausschließlich als Quartiersgarage genutzt werden dürfen. Des Weiteren ist ein Wegfall der Spielfläche nicht zu akzeptieren. Das Verkehrsproblem mit an- oder abfahrendem Lieferfahrzeugen und LKW im Bereich der Schillerstraße (Fahrradstraße) ist weiterhin nicht gelöst und stellt eine erhebliche Gefährdung dar. Ich möchte betonen, dass ich nicht generell gegen eine Bebauung des Areals bin, aber meiner Meinung nach, steht der großen Fläche für Handel und Dienstleistung ein viel zu geringerer Flächenanteil für Wohnungen (auch bezahlbarer) gegenüber. Daher bleibt das gesamte Projekt für mich fragwürdig und so nicht akzeptabel. […]!"	s. Kap. II b.8, d.6, e.5, e.9
5.6. Öffentlichkeit 19742	
„[…] Die zuvor bereits mit der Stellungnahme vom 21.5.2021 erhobenen Einwendungen halten wir dabei vollumfänglich aufrecht. […] Es soll nun im Bereich des großflächigen Verbrauchermarktes eine „teilweise Kooperation mit externen Anbietern" (S. 5 geänderte Begründung) stattfinden. Die als „Dienstleistungsbetriebe" festgesetzte Nutzung soll nach dem Durchführungsvertrag näher ausgestaltet werden. Die Tiefgarage soll zugleich auch als Kellerraum genutzt werden können. Aus unserer Sicht sind diese Änderungen nicht geeignet, Ihrem Planentwurf zur Rechtmäßigkeit zu verhelfen und sie ändern nichts an der bereits in der Stellungnahme vom 21.5.2021 geäußerten Kritik. Das Vorhaben ist daher weiterhin u.a. rücksichtslos und ist die Erschließung nicht gesichert. Die Planung ist nicht umsetzbar und daher nicht erforderlich. Durch den Anlieferverkehr wird die Verkehrssicherheit in dem engen Hafenweg und auf der als Fahrradstraße gewidmeten Schillerstraße gefährdet. Letzteres hat auch die Polizei Münster	s. Kap. II a.2, e.5, e.6, e.11

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
in ihrer Stellungnahme vom 17.5.2021 unter 1. deutlich gemacht und betont, dass die ständige Nutzung der als Fahrradstraße gewidmeten Schillerstraße für den Lieferverkehr mit der Verkehrssicherheit und dem Widmungszweck nicht zu vereinbaren ist. Dort heißt es zutreffend: „Aufgrund der rechtlichen Vorgaben sollte jedoch die Fahrradstraße dem Radverkehr vorbehalten bleiben und anderer Verkehr nur ausnahmsweise zugelassen werden." Genau eine solche nur ausnahmsweise Nutzung der Schillerstraße durch andere Verkehrsmittel als das Fahrrad wird durch Ihre Planung offensichtlich unterlaufen, denn der Lieferschwerverkehr des E-Centers würde regelmäßig und dauerhaft über die Schillerstraße geleitet werden. Eine andere Ausfahrt ist nicht vorhanden. Genau dies ist unzulässig und wurde nun auch von der Polizei Münster noch einmal ausdrücklich kritisiert. Die Frage der verkehrssicheren und mit dem Rücksichtnahmegebot zu vereinbarenden Belieferung ist für einen B-Plan wie den hiesigen, der ein Einzelhandelsvorhaben dieser Größe zum Gegenstand hat, von herausgehobener Bedeutung. Kann die Belieferung durch die Planung nicht verträglich und rechtmäßig sichergestellt werden, ist der Plan dauerhaft nicht vollziehbar und daher städtebaulich nicht erforderlich. Eine solche Planung ist rechtswidrig. Auch zeigt die Polizei Münster in ihrer Stellungnahme unter 2. einen weiteren erheblichen Mangel in der verkehrlichen Erschließung des Plangebietes. Dort heißt es im Hinblick auf den Knotenpunkt Wolbecker Str. / Hansaring, dass dieser wiederholt als Unfallhäufungsstelle identifiziert wurde und „grundlegend" umgebaut werden müsse. Ein entsprechender Beschluss der Unfallkommission liege diesbezüglich bereits vor. Die notwendigen Umbauten am Knotenpunkt Wolbecker Str. / Hansaring und die sich daraus ergebenden Folgen für die schon jetzt teilw. mangelhafte Abwicklung der Verkehrsströme ist in der nts-Verkehrsuntersuchung nicht betrachtet worden. Zusammenfassend heißt es daher in der Stellungnahme: „Vor dem Hintergrund der Separierung von Rechtsabbiegern und von geradeausfahrenden Radfahrern ist anzuführen, dass der Kontenpunkt Hansaring / Wolbecker Straße unter den Top Ten der Knoten geführt wird, welche vorrangig nach dem Konzept zur Separierung baldmöglichst umgebaut werden sollen. Vor diesen Hintergründen, mitverkehrsfachlicher Blickrichtung auf die Verkehrssicherheit und Unfallprävention, bestehen Bedenken gegen den Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 609, Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg." Dieser Bewertung der Polizei Münster treten wir ausdrücklich bei. Auch der geänderte B-Planentwurf ist daher rechtswidrig und würde in einem Normenkontrollverfahren für unwirksam erklärt werden, wenn er so beschlossen würde."	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
5.7. Öffentlichkeit 19743	
*„[…] woran wird gearbeitet? Da wird jetzt ein geänderter Entwurf präsentiert, der an dem eigentlichen Problem des ganzen Projektes nichts, aber auch rein gar nichts ändert. Weder die Verkehrsproblematik wird angesprochen, oder die Umwelt und Lärmbelastung, noch wird auf die anderen Einwände der Bürger*innen eingegangen. Eine Verwaltung, die auf dem Bürger-Ohr taub zu sein scheint, sich nicht mit rechtlichen Gegebenheiten auseinandersetzt, grundlegende Probleme ignoriert und stattdessen an Marginalitäten eines gescheiterten Bauprojektes herumfeilt, sollte sich doch mal über den Sinn ihrer Arbeit Gedanken machen. Ich würde mich freuen, wenn endlich ein zielführender (keine Bauruine, Nutzung im Interesse der Bürger*innen, Milieuschutz) Dialog mit allen Beteiligten in die Wege geleitet wird. Ich weiß, dass Ihr es könnt – also legt doch bitte endlich, mutig, los! […]“*	s. Kap. II a.2, a.6, a.7
5.8. Öffentlichkeit 19744	
„Die zweite, öffentliche Auslegung von Unterlagen zeigt des Weiteren den „Entfall einer planungsrechtlich gesicherten Grünfläche (Spielplatz)“, offensichtlich ohne dass eine Ausgleichsfläche bereitgestellt werden soll. Da es sich um eine für den Stadtteil wichtige Fläche handeln würde (dem Viertel mangelt es generell bereits an Grünflächen, Spielplätzen und anderen urbanen Begegnungsstätten), würde dies eine weitere, erheblich negative Veränderung darstellen. Auch mit Blick auf diesen Aspekt gilt weiterhin, dass der E-Center/ Hafen-Center/ Hafen-Markt in keinster Weise notwendig und zudem nicht gewünscht sowie vollumfänglich abzulehnen ist.“	s. Kap. II b.7, d.6
5.9. Öffentlichkeit 19749	
„[…] Inwieweit meine Einwendungen von Ihnen zur Kenntnis genommen wurden entzieht sich meiner Kenntnis. Trotzdem, oder vielleicht auch gerade aus diesem Grund, habe ich zu meiner Einwendung etwas hinzuzufügen. Innerhalb des Wahlkampfes haben Frau Schulze und Herr Kühnert eine Veranstaltung am Hafen abgehalten. Hierbei war auch das umstrittene Bauvorhaben Thema. Mit Verwunderung habe ich und viele Mitbürger die Ansicht von Frau Schulze hier hören können. Zitat Frau Schulze: Das ist klar das es, wenn es um Nachverdichtung geht immer bei den Betroffenen nicht gut ankommt und das Geschrei groß sei. Somit bitte hier den Mitgliedern/ Genossen der SPD durch die Verwaltung mitzuteilen, dass es keinesfalls eine Ablehnung des Bauvorhabens durch die Bürger aufgrund dessen gibt. Genau das Gegenteil ist der Fall. Wir fordern ausdrücklich an dieser Stelle bezahlbaren Wohn-	s. Kap. II a.2, a.3, a.6, a.7, b.2, b.3, b.4, b.5, b.7, b.8, b.10, c.1, c.2, c.3, d.1, e.1, e.3, e.5, e.6, e.11, f.1, g.1, g.3, g.4, h.1, i.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
raum zu schaffen. Bezahlbarer Wohnraum anstatt eines Dritten Supermarkt in einem Radius von 300 Meter. Vielleicht hatte Frau Schulze sich angesichts des Arbeitspensums auch nicht die Zeit sich mit diesem Thema in Münster zu befassen. Eigentlich scheint Frau Schulze ja die Problematik erkannt zu haben. Ich erlaube mir noch ein Zitat von Frau Schulze: „Als Umweltministerin weiß ich das Klima- und Umweltschutz nur dann erfolgreich sein kann wenn es auch die sozialen Fragen beantwortet. Lebensqualität in den Städten bedeutet saubere Luft und Wasser. Ich bin davon überzeugt dass dieser Weg der einzig richtige ist". Nachzulesen auf der Homepage von Frau Schulze. Sehr geehrte Damen und Herren der Verwaltung nehmen sie dies als Ergänzung zur Einwendung hinzu. Zweitens ein Zusatz zu der unten folgenden Einwendung. Die Wahl ist vorbei. Die Ergebnisse liegen vor. Ich hatte schon gehofft, dass mein Einwand zumindest durch die Wahlergebnisse im Hansaviertel zu untermauern sind. Das es jetzt aber so deutlich in der Wahl abzulesen ist was die Bürger für Münster einfordern, sollte doch der Verwaltung und Herrn Lewe erreichen. Klarer kann die Forderung nicht ausgesprochen werden. Im Wahlbezirk Hafen erreichen die Grünen 44%. SPD 16%. CDU 10%. Bürger wählen in einer Demokratie die Partei die ihrer Meinung nach ihr Anliegen und Interesse am deutlichsten vertreten. Dieses ist jetzt geschehen und deutlicher können es die Bürger den Politikern nicht mehr sagen. Stoppen Sie dieses Projekt bevor auch das letzte Mitglied der CDU die Lichter ausschaltet. Ja, es ist richtig das Sie dem Investor gegenüber Verpflichtungen haben. Korrekt. Welche Verpflichtungen haben Sie den Bürgern gegenüber. Was wiegt mehr? Theatralisch? Dramatisch? Nicht sachlich genug? Sehen Sie sich ganz in Ruhe noch einmal die Wahlergebnisse an. Und Sie werden mir zustimmen müssen; Die kleinen Bürger vergessen nicht so schnell. Die nächste Wahl kommt bestimmt. Unterschätzen Sie nicht die Bürger. Ob Sie als Verwaltung sich an den gesetzlichen verankerten Klimaschutz halten werden? Das Projekt Hafenmarkt/E-Center ist aus folgenden Gründen äußerst schädlich und unsinnig für das betroffene und deren angrenzenden Viertel und dadurch auch für ganz Münster. Die Reichweite der negativen Auswirkungen muss als ganzes für Münster betrachtet werden, da die Dimensionen langfristig nicht nur schädlich sondern gefährlich für die Menschen sein werden. Zur Erinnerung, das Bauvorhaben wurde durch das Gericht aus folgenden Grund gestoppt: Auszüge des Gerichtsurteil: Begründung: Lärm macht krank – Lärmschutz ist Gesundheitsschutz. Umweltgerechte und gesundheitsverträgliche Lebensbedingungen sind wichtige Voraussetzungen für Menschen. Gerade in Ballungsräumen, wie Münster, in denen ein hohes Verkehrsaufkommen und das oft dichte Nebeneinander von Infrastruktur und Wohnnutzungen historisch gewachsen ist, führt dazu, dass auch heute noch Wohngebiete von Emissionen insbesondere aus dem Verkehr beeinträchtigt werden. Diese Exposition gegenüber Luftschadstoffen, Lärm, Licht oder Erschütterungen kann negative Folgen für	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger haben und ist eine große Herausforderung, hohe Umweltschutz- und damit auch Gesundheitsstandards sicherzustellen. Rechtlicher Rahmen Mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde europaweit ein rechtlicher Rahmen geschaffen, um das Thema Lärm stärker in die kommunalen Planungen einzubinden. Die Umgebungslärmrichtlinie wurde durch die §§ 47a – 47f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in nationales Recht umgesetzt. Die Umgebungslärmrichtlinie will mit Blick auf die Lärmprobleme eine Bestandserfassung, Nach wie vor ist dem so. Der Lärm wurde vom Gericht als krankmachend eingestuft. Dieses ist festgestellte Tatsache und kann nicht beschönigt werden. Auch werde ich in meiner näheren Zukunft nicht darauf warten können das der Hansaring fast ausschließlich mit Elektroautos befahren wird, da wir Bürger in der Stadt, sollte man es sich auch leisten können, nicht über entsprechende Ladesäulen verfügen können. Ich verlange von der Verwaltung und von den Politikern, dass sie durch ein Gericht festgestellte Gefährdung von Bürgern ernst nimmt und Abhilfe schafft. Zudem möchte ich Sie an Ihren Lärmaktionsplan erinnern (zu finden auf Ihrer Homepage, Auszug daraus zu Verdeutlichung): Lärmminderungsstrategie NRW (UMWELT NRW) *Die Lärmminderungsstrategie NRW stützt sich im Wesentlichen auf folgende Säulen:* *Lärmaktionsplanung* *Für die großen Ballungsräume sowie für die Hauptverkehrsstraßen, Hauptschienenstrecken und Großflughäfen werden alle fünf Jahre Lärmkarten erstellt, die die Lärmbelastung aufzeigen. Auf der Grundlage dieser Lärmkarten erstellen die Städte und Gemeinden unter aktiver Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger Lärmaktionspläne. Diese benennen die konkreten Maßnahmen zur Lärmminderung vor Ort und werden möglichst umfassend realisiert. Das NRW Umweltministerium unterstützt die Städte und Gemeinden bei ihren Arbeiten.* *Verbesserung der Regelungen zum Verkehrslärmschutz* *Die bisherigen Erfahrungen aus der Lärmaktionsplanung zeigen, dass die bestehenden rechtlichen Regelungen nicht ausreichen, Bereiche mit sehr hohen Lärmbelastungen zielgerichtet zu entlasten und dem Entstehen neuer Lärmprobleme vorzubeugen. Dabei liegt das Hauptlärmproblem im Verkehrsbereich. Das NRW-Umweltministerium setzt sich in den Fachministerkonferenzen und im Bundesrat dafür ein, dass die Regelungen zum Verkehrslärmschutz bundesweit verbessert werden.* *Der Lärm und die Luftverschmutzung am Hansaring kann man ohne wissenschaftlich fundierte Studien im Selbst-*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
versuch erleben. Auch dazu hat das Land NWR einen Beschluss gefasst. Zur Erinnerung folgten Auszüge daraus: *Umweltpolitik für saubere Luft* *Gute und saubere Luft ist wesentliche Voraussetzung für die menschliche Gesundheit. Je nach körperlicher Belastung atmen wir täglich etwa 20 bis 50 Kubikmeter ein. Unsere Gesundheit kann direkt über das Einatmen von Luftschadstoffen, die Aufnahme über die Haut sowie indirekt durch den Verzehr belasteter Nahrungsmittel beeinträchtigt werden. Saubere Luft ist für die Gesundheit essenziell. Für eine nachhaltige Verbesserung der Luftqualität leitet das Land NRW aufeinander abgestimmte technische, rechtliche und organisatorische Maßnahmen u. a. im Rahmen von Luftreinhalteplänen ein. Die Pläne basieren auf einer gründlichen Beurteilung der Luftqualität und Analyse der Ursachen für die Luftschadstoffbelastungen. Umweltzonen sind für die Verbesserung der Luftqualität in Städten häufig unverzichtbar.* *Umwelt und Gesundheit online /Ebenso dort gefunden* *Nordrhein-Westfalen ist ein Land mit einer hohen Industrie- und Verkehrsdichte und gleichzeitig das bevölkerungsreichste Bundesland. Die Zusammenhänge zwischen Umwelteinflüssen und Gesundheitsbeeinträchtigungen sind hinreichend belegt. Die hohe Industrie- und Verkehrsdichte muss in Einklang stehen mit dem Anspruch der Menschen auf Lebensqualität. Über das Konzept für einen umweltbezogenen Gesundheitsschutz in NRW...* *Bei dem geplanten Bauvorhaben ist keine Verkehrslösung die diese Probleme beseitigen möglich. Der gesamte Verkehr muss über den Hansaring erfolgen. Alternativen bestehen aufgrund der Lage und Dichte nicht zur Verfügung. In meinen Augen lag zu keinem Zeitpunkt ein tragbares Verkehrskonzept vor. Hier möchte ich auch zu Bedenken geben das die Bebauung des Neuhafen ehemals Osmo Hallen noch aussteht. Es wird Ihnen selbst bekannt sein das dort 690 Wohnungen und 2000 Arbeitsplätze entstehen sollen. Hier muss Ihrerseits bedacht werden, das der daraus resultierende Verkehr noch hinzu kommt. Mir es unverständlich wie dieser geleitet werden soll. Auch Ihnen wird die enge Bebauung am bestehenden Gebäuden am Hafenweg bekannt sein und, dass die Schillerstraße eine Fahrradstraße ist ebenso. Kommt diese zusätzliche Belastung hinzu wird es zu einem dauerhaften Verkehrskollaps auf dem Hansaring kommen. Die dadurch entstehende Lärm- und Luftverschmutzung kommt dann noch zu der bestehenden hinzu. Ich bin Eigentümerin einer Immobilie an der Papenburger Straße. Durch die gesundheitsgefährdenden Belastungen befürchte ich das der Wert dieser Immobilie sinken wird. Mag das Hafenviertel auch noch*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
so hipp sein oder werden, wer möchte schon auf dem Weg zur Wohnung täglich im Stau stehen, und wenn man dann endlich Zuhause angekommen ist, die Fenster aufgrund des Lärmes und der schlechten Luft schließen müssen? Die Stadt Münster hat 2019 den Klimanotstand verkündet. Und nun? Planen und bauen Sie als gäbe es kein Morgen und keine nächste Generation, die dafür gesundheitlich bezahlen muss. Es wird durch das Bauvorhaben des E-Centers/Hafenmarkt eine unsinnige Überversorgung in Bezug auf die Nahversorgung geschaffen. Das die Nahversorgung im Hansaviertel bereits überdurchschnittlich gedeckt ist können Sie in Ihrem Bericht: Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Münster nachlesen. Durch den Bau eines Vollsortimentes in dieser Größe werden Sie die gesamte Struktur im Hansaviertel und auch angrenzend der Wolbecker- und Warendorfer Straße negativ verändern. Gerade die jetzige Struktur mit kleinen Einzelhandelsgeschäften verschiedener Sortimente machen die Viertel aus. Auch ist in dem oben genannten Bericht folgendes im Fazit zu lesen: Sollte durch die Ersteinschätzung eines Vorhabens im Rahmen der ersten drei Bewertungsschritte festgestellt werden, dass die ersten drei Prüfschritte ganz überwiegend zu einer negativen Einschätzung eines Vorhabens führen und somit keine Konformität zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept erzielt werden kann, wird empfohlen, das Vorhaben mit Bezug auf die Ziele dieses Nahversorgungskonzepts bauleitplanerisch zu verhindern. Also wenn eines mehr wie gut ist, ist es die Nahversorgung der Bürger in oben genannten Bereichen. Was dringend fehlt ist bezahlbarer Wohnraum für Familien mit mehreren Kindern. Auch das wurde durch die Stadt Münster selbst schon erfasst das der Wegzug der Familien hier gravierend ist. Es sind bezahlbare Wohnungen und es sind Grünflächen die dem Viertel fehlen. Und ich bitte Sie davon abzusehen uns Bürger für so inkompetent einzuschätzen, dass Sie uns allen ernstes mit einem Pocket Park trösten wollen. Laut Wikipedia ist ein Pocket Park sinngemäß ein Taschenpark. Ein kleiner Freiraum im städtischen Kontext. Nennen Sie das Kind beim Namen. Ein überflüssiger Vollsortimenter, ein Bauvorhaben ohne tragfähiges Verkehrskonzept mit gesundheitsschädlicher Auswirkung für die Anwohner soll vollendet werden. Es ist nicht verwerflich Fehler zu machen, es ist aber unentschuldbar Fehler nicht einzugestehen. Erst Recht wenn es zu Lasten der Bürger geht für die man ein Verantwortung hat. […]“	
5.10. Öffentlichkeit 19751	
Das Ergebnis der Bundestagswahl vom vergangenen Sonntag hat aufgezeigt, dass ein „weiter so“ nicht mehr geben darf. Klimaschutz ist das Thema Nummer eins, auch in Münster. Nicht umsonst haben mehr als 50% aus unserem Viertel grün gewählt damit wir unser Klimaziel erreichen. Der Hafenmarkt, so wie er in der Vorlage beschrieben wird,	s. Kap. II, a.2, a.3 a.7, b.7, c.8, e.1, e.12, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
ist der absolute Gegensatz zum Klimaschutz durch die Förderung des motorisierten Verkehrs, einem völlig überflüssigen Supermarktes mit riesigen Klimaanlagen, keinen nennenswerten Grünanlagen. Ich bitte sie für unsere Kinder und Kindeskinder von diesem klimafeindlichen Projekt abzusehen. Ich habe folgende weitere Gründe: *• Die Mehrzahl der Bürger:innen in den anliegenden Vierteln ist gegen das Einkaufszentrum und daran hat sich meines Erachtens nichts geändert. Dies war eines der Ergebnisse einer breit angelegten Bürgerbefragung der Stadt Münster mit Fragebögen an 9000 Haushalte Anfang 2019, die unverständlicherweise im weiteren Verlauf der Planung nicht berücksichtigt wurde.* *• Das Verkehrsaufkommen auf dem Hansaring und der Wolbecker Straße ist bereits heute unzumutbar. Beim Bau des Hafencenters schließt die Stadtverwaltung Gesundheitsgefahren für die Anwohner:innen nicht aus. Das wirtschaftliche Wohl von zwei Kaufleuten darf nicht über die Gesundheit vieler Menschen gestellt werden!* *• Das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster im Februar 2018 betonte vor allem, dass „Verkehrslärm, der den Wert von 70 Dezibel tagsüber deutlich überschreitet, [...] grundsätzlich nicht mehr zuzumuten" sei. Ein schlüssiges, rechtssicheres und für die Bürger:innen erträgliches Verkehrskonzept aber fehlt weiterhin.* *• Eine Fortsetzung des Rechtsstreites zwischen der Stadt Münster und den Anwohner:innen der angrenzenden Viertel wäre somit unvermeidlich und damit das weitere Brachliegen des Geländes, welches für niemanden wünschenswert ist.* *• Im Hansa-Hafen und Herz Jesu-Viertel fehlen dringend benötigte Wohnungen und Grünflächen, die in dem Bauvorhaben im Vergleich zur Einkaufsfläche nur Restwert haben. Mit der Verbreiterung des Kanals wird das einzige Naherholungsgebiet im Umkreis weiter reduziert und gleichzeitig rollt eine weitere Lawine von Beton zwischen Schillerstraße und Hansaring auf die Bürger:innen zu. Die Wortschöpfung „Pocketpark" ist dafür repräsentativ.* *• Die Stadt Münster hat im Mai 2019 den Klimanotstand verkündet. Nun müssen den Worten aber auch Taten folgen. Projekte, die zusätzlichen Individualverkehr nach sich ziehen, ein veraltetes Konsumkonzept von Großmarkt unterstützen und zu einer Erhöhung der CO2 Emissionen führen, gehören nicht mehr in unsere Zeit! […]"*	

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
5.11. Öffentlichkeit 19759	
„[…] hiermit lege ich gegen den „Geänderten Entwurf..“ Widerspruch ein: Mehrere Formulierungen scheinen mir sehr schwammig und nicht rechtsverbindlich zu sein, z. B. bestätigt der „Vorhabenträger nur die Möglichkeiten, weiteren externen Anbietern temporäre Marktstände im Hafenmarkt zu ermöglichen“ oder „der Vorhabenträger wird sich bemühen..“ oder „soll darüber hinaus erfolgen.“ Es handelt sich um vage Formulierungen, die nichts über tatsächliche Veränderungen beinhalten. Außerdem darf der Keller bzw. die Tiefgarage, die mit ca. 7 Millionen Steuergeldern finanziert worden ist, nicht vom ev. Betreiber als Lagerraum zu betrieblichen Zwecken genutzt werden. Auch der Ausfall der Grünfläche/des Spielplatzes ist nicht hinzunehmen. Eher sollte die Grünfläche vergrößert und dem Klimanotstand Rechnung getragen werden!! Die Bedenken der Bürger und der Polizei bezüglich der Verkehrsproblematik sind ebenfalls überhaupt nicht ausgeräumt worden!	s. Kap. II a.2, c.5, d.1, e.2
5.12. Öffentlichkeit 19764	
„Der ökologische Verkehrsclub VCD begleitet das Entwicklungsvorhaben Hafenzentrum/-markt seit Jahren mit eigenen Vorschlägen aus der Perspektive einer menschen- und umweltverträglichen Stadtplanung und Verkehrsgestaltung. Mit Datum vom 14.3.2021 hat der VCD zu den Vorlagen zur Hafenmarktplanung Stellung genommen. Diese Stellungnahme ist im Rahmen der ersten Auslegung der Unterlagen von der Stadt als Einwendung gegen die Planung [Änderung Bplan 609] aufgefasst worden. Unsere Stellungnahme vom 14.3.2021 bezieht sich vor allem auf die vier folgenden Aspekte: *1. Es fehlen alternative Szenarien zur umweltverträglichen Gestaltung des durch das Vorhaben induzieren Verkehrs.* *2. Es fehlen alternative Konzepte für ein Handelskonzept zwischen klassischem stationären Handel und neuen Formen der City-Logistik.* *3. Die aktuellen verpflichtenden Klimaschutzziele werden unzureichend beachtet.* *4. Die Beteiligung der zuständigen Behörden und Gremien bei der Planung der Verkehrsanlagen auf dem Hansaring erscheint nicht ausreichend.* *Die Aspekte haben wir in der Stellungnahme vom 14.3.21 bereits ausführlich erörtert. Leider müssen wir feststellen,*	s. Kap. II a.3, a.5, c.8, e.11

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
dass unsere Überlegungen bei den Modifikationen der Planung als Reaktion auf die Ergebnisse der Auslegung nicht einmal ansatzweise Berücksichtigung finden. Das zentrale Problem der Hafenmarktplanung ist aus Sicht des VCD der durch den Betrieb der Anlage erzeugte zusätzliche motorisierte Verkehr mit PKWs und LKWs. Die Zielsetzung der Stadt Münster ist – in Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele und des Pariser Klimaschutzabkommens – Mobilität zunehmend auf die Mittel des Umweltverbundes zu verlagern. Die Vergrößerung der Flächen von dort beabsichtigtem stationärem Einzelhandel in traditioneller Form in dicht besiedelten und genutzten urbanen Räumen, bei der die Waren per LKW an den Handelsstandort gebracht und in großen Mengen von der Kundschaft per PKW nach Hause gebracht wird, steht im Gegensatz zu diesen Zielen. Der Ansiedlung von stationärem Handel im zu planenden dem Objekt ist daher nur zu vertreten, wenn der großvolumige Warenumschlag nicht am Standort des Handels stattfindet. Daher ist den Betreibern der Geschäfte des künftigen Hafenmarktes vorzugeben, Formen zu entwickeln, die weitgehend ohne LKW-Zubringer und PKW-Verkehr am Handelsort erfolgen kann. Wir sehen vielfältige Möglichkeiten für den Investor, in diesem Sinne zukunftsfähige Formen des Einzelhandels am Standort des geplanten Hafenmarkts zu entwickeln. Die Gerichte der Bundesrepublik urteilen zunehmend, dass Nachhaltigkeitsforderungen, die Grundlage der Gesetzgebung ist, als Richtschnur konkreten Verwaltungshandelns zu betrachten sind. Daher besteht der VCD darauf, dass die Stadt Münster die genannten Aspekte zur Grundlage der anstehenden Entscheidungen zum Hafenmarkt macht. Ansonsten müsste VCD Initiativen unterstützen, der Gültigkeit von Nachhaltigkeitsgrundsätzen im Vorhaben Hafenmarkt mit juristischen Mitteln zur Geltung zu verhelfen. Besser wäre, wenn die Planungen nunmehr so zu ändern, dass das zu gestaltende Objekt nicht zur Steigerung des motorisierten Verkehrs, sondern zu dessen Reduktion im Stadtbereich beiträgt. […]“	
5.13. Öffentlichkeit 19765	
„[…] ich hatte am 19.5.2021 meine Stellungnahme zur obengenannten Bebauungsplan eingereicht. Leider hat sich in der neuen Vorlage nichts zum Positiven gewendet, sondern eher zum schlechteren. Durch den Anlieferverkehr wird die Verkehrssicherheit in dem engen Hafenweg und auf der als Fahrradstraße gewidmeten Schillerstraße gefährdet. Letzteres hat auch die Polizei Münster in ihrer Stellungnahme vom 17.5.2021 unter 1. deutlich gemacht und betont, dass die ständige Nutzung der als Fahrradstraße gewidmeten Schillerstraße für den Lieferverkehr mit der Verkehrssicherheit und dem Widmungszweck nicht zu vereinbaren ist. Dort heißt es zutreffend: „Aufgrund der rechtlichen Vorgaben sollte jedoch die Fahrradstraße dem Radverkehr vorbehalten bleiben und anderer Verkehr nur	s. Kap. II a.3, e.5, e.6, i.4

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
ausnahmsweise zugelassen werden.“ Genau eine solche nur ausnahmsweise Nutzung der Schillerstraße durch andere Verkehrsmittel als das Fahrrad wird durch Ihre Planung offensichtlich unterlaufen, denn der Lieferschwerverkehr des E-Centers würde regelmäßig und dauerhaft über die Schillerstraße geleitet werden. Eine andere Ausfahrt ist nicht vorhanden. Genau dies ist unzulässig und wurde nun auch von der Polizei Münster noch einmal ausdrücklich kritisiert. Die Frage der verkehrssicheren und mit dem Rücksichtnahmegebot zu vereinbarenden Belieferung ist für einen B-Plan wie den hiesigen, der ein Einzelhandelsvorhaben dieser Größe zum Gegenstand hat, von herausgehobener Bedeutung. Kann die Belieferung durch die Planung nicht verträglich und rechtmäßig sichergestellt werden, ist der Plan dauerhaft nicht vollziehbar und daher städtebaulich nicht erforderlich. Eine solche Planung ist rechtswidrig. Meine ursprüngliche Stellungnahme basiert allein auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz. Das Urteil verpflichtet den Bundestag, ein neues Gesetz zum Klimaschutz zu beschließen. Das hat Folgerungen für die Bundes- und Landespolitik und natürlich auch die Kommunalpolitik. Und das gilt damit auch für Entscheidungen des Rates der Stadt Münster und hier den vorliegenden Bebauungsplan. Dieser widerspricht in fast allen Punkten dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts und muss daher gänzlich neu formuliert werden, damit die Klimaziele auch in Münster eingehalten werden können. Und wenn diese Klimaziele nicht eingehalten werden, bin ich persönlich davon betroffen. Und als Begründung zitiere ich noch mal die Pressemitteilung des Gerichts: *Verfassungsbeschwerden gegen das Klimaschutzgesetz teilweise erfolgreich Pressemitteilung Nr. 31/2021 vom 29. April 2021 Beschluss vom 24. März 2021 1 BvR 2656/18, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20, 1 BvR 288/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20 [im Nachfolgenden wird die Pressemitteilung zum Urteil des Bundesverfassungsgerichtes auf drei A4-Seiten zitiert]“*	
5.14. Öffentlichkeit 19767	
Lindberghweg nicht in ausreichendem Maße betrachtet. Durch die weitere Zunahme an Zielverkehren in das Quartier des Hansaviertels werden die Hauptverkehrsachsen zukünftig noch stärker gemieden und alternative Routen gewählt. Die in der Untersuchung in den Anlagen 3 bis 12 dargestellten Zuwächse des Verkehrs sind nicht nachvollziehbar begründet. Eine zunehmende Verkehrsmenge auf dem Albersloher Weg, der Hafenstraße und dem Hansaring wird verstärkte Umleitungseffekte aus Richtung der Wolbecker Straße via August-Schepers-Str. und aus Richtung Gremmendorf via Heumannsweg und Lindberghweg zur Folge haben. Ebenfalls außer Achte gelassen wird die	s. Kap. II e.5, e.11

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
Tatsache, dass sich die Verkehrsbelastung und -verteilung im Zuge des weiteren Ausbaus der ehemaligen OSMO-Flächen weiter verschärfen wird. Die weitere Ansiedlung von Büro-, Gewerbe- und Wohneinheiten entlang des Kanalbeckens und den ehemaligen Hallenflächen, die gerade abgerissen wurden, erzeugt einen zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr, der nicht betrachtet wurde. Die bereits erkennbaren Veränderungen wurden in den Prognosefällen nicht berücksichtigt. Insgesamt müsste der Gutachter zu der Erkenntnis kommen, dass eine Fahrradstraße in dem Bereich nicht die zukünftigen Verkehre der städtebaulichen Entwicklung des Gebietes tragen kann. Eine realistische Betrachtung der Verkehre müsste bereits jetzt berücksichtigen, dass die Fahrradstraße Schillerstraße/Lindberghweg unter diesen Voraussetzungen vom MIV befreit werden muss und eine Umverteilung auf die eigentlichen Hauptachsen nachgewiesen werden muss. Hierbei sind auch zum jetzigen Zeitpunkt die bereits bekannten und/oder sich in Planung befindlichen Vorhaben der näheren Umgebung zu berücksichtigen. In die Richtung der Verwaltung wird bereits des B-Plan-Verfahrens dazu aufgefordert, die vor genannte Fahrradstraße als Veloroute ausschließlich dem Radverkehr zu widmen und durch entsprechend eingeschränkte Verkehrsführungen (Absperrungen, Einbahnstraßen, Sackgassen, ...) diese Bereiche nur noch dem tatsächlichen Anliegerverkehr zur Verfügung zu stellen.	
5.15. Öffentlichkeit 19781	
„[…] Die unter Punkt 2. der Änderungen genannte Planung, dass die als Ausgleich für den mangelnden Parkraum gedachte Tiefgarage als private Kellerräume der Geplanten Betriebe genutzt werden können ist abzulehnen. Die von der Stadt mit über 7 Millionen Euro finanzierte Tiefgarage wird somit Zweckentfremdet und begünstigt unzulässig die privaten Profitinteressen der Vorhabenträgerin. Sollte es dazu kommen, dass die derzeit inakzeptable Planung auch nach einer Korrektur das Bestehen der Tiefgarage als Quartiersgarage vorsehen, ist diese ausschließlich zu diesem Zweck zu nutzen, ohne eine selektive Begünstigung einzelner privater Betriebe. Dazu wird die Betriebs- und Verkaufsfläche weiter festgelegt, wobei die in den Stellungnahmen kritisierte Planung für großräumigen Filialunternehmen nicht behoben wird. Es muss weiterhin eine prinzipielle Planungsänderung hin zu einer durch kleinräumige Gewerbeflächen sowie günstigen und sozial förderbaren Wohnraum geprägte Bebauung stattfinden. Um der in den Stellungnahmen sowie in den Gutachten angemahnten inakzeptablen Auswirkungen durch den bereits jetzt übermäßigen Verkehr zu begegnen bedarf es einer autofreien und Fuß- und Fahrradfreundlichen sowie Barrierefreien Planung des gesamten Areals. Die weiteren Festlegungen der Marketingstrategie des großflächigen Supermarktes (E-Center) von Stroetmann, die als „Markthalle“ bezeichnet wird, sind dazu abzulehnen. Die Bebauung muss	s. Kap. II b.7, c.5, e.9, e.14

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
nicht den kommerziellen Erfolg des Investors berücksichtigen, sondern eine nachhaltige Stadtentwicklung. Weiterhin gelten daher auch meine zuvor formulierten Einwendungen […]“ (siehe hierzu Öffentlichkeit 18073)	
5.16. Öffentlichkeit 19835	
[…] Im Bereich des großflächigen Einkaufscenters ist eine „teilweise Kooperation mit externen Anbietern" (S. 5 geänderte Begründung) geplant. Die Tiefgarage soll zugleich auch als Kellerraum genutzt werden können. Aus meiner Sicht reichen diese Änderungen nicht aus. Es bestehen unter anderem Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Hafenweg und auf der Fahrradstraße Schillerstraße. Letzteres hat auch die Polizei Münster in ihrer Stellungnahme vom 17.5.2021 unter 1. deutlich gemacht und betont, dass die ständige Nutzung der als Fahrradstraße gewidmeten Schillerstraße für den Lieferverkehr mit der Verkehrssicherheit und dem Widmungszweck nicht zu vereinbaren ist. Dort heißt es zutreffend: „Aufgrund der rechtlichen Vorgaben sollte jedoch die Fahrradstraße dem Radverkehr vorbehalten bleiben und anderer Verkehr nur ausnahmsweise zugelassen werden." Durch die aktuelle Planung wird der Lieferschwerverkehr des E-Centers regelmäßig und dauerhaft über die Schillerstraße geleitet, da eine andere Ausfahrt nicht vorhanden ist. Genau dies ist unzulässig und wurde nun auch von der Polizei Münster noch einmal ausdrücklich kritisiert. Kann die Belieferung durch die Planung nicht verträglich und rechtmäßig sichergestellt werden, ist eine solche Planung rechtswidrig. In ihrer Stellungnahme unter 2. benennt die Polizei Münster im Hinblick auf Wolbecker Str. / Ecke Hansaring, dass sich hier Unfälle häuften und deshalb ein Umbau „grundlegend" notwendig sei. Ein entsprechender Beschluss der Unfallkommission liege diesbezüglich bereits vor. Die notwendigen Umbauten am Knotenpunkt Wolbecker Str. / Hansaring und die sich daraus ergebenden Folgen sind in der nts-Verkehrsuntersuchung nicht betrachtet worden. Zusammenfassend heißt es daher in der Stellungnahme: „Vor dem Hintergrund der Separierung von Rechtsabbiegern und von geradeausfahrenden Radfahrern ist anzuführen, dass der Knotenpunkt Hansaring / Wolbecker Straße unter den Top Ten der Knoten geführt wird, welche vorrangig nach dem Konzept zur Separierung baldmöglichst umgebaut werden sollen. Vor diesen Hintergründen, mit verkehrsfachlicher Blickrichtung auf die Verkehrssicherheit und Unfallprävention, bestehen Bedenken gegen den Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 609, Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg." Somit ist der geänderte B-Planentwurf dringend zu überarbeiten. Ganz unabhängig von den genannten Kritikpunkten gibt es meiner Ansicht nach grundlegende Bedenken hinsichtlich eines weiteren Einkaufscenters an dieser Stelle. Wenn die Stadt Münster sich den Klimazielen von Paris verpflichtet sieht - was aufgrund des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichtes unabdingbar ist -	s. Kap. II a.2, a.3, b.7, d.1, e.5, e.6, e.10, e.11

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
muss jedes Bauprojekt auf dem Hintergrund dieser Ziele überprüft werden. Maßnahmen, die zu einer weiteren unnötigen Flächenversiegelung und zu einer Zunahme des motorisierten Verkehrs führen, laufen allen Nachhaltigkeitszielen zuwider. Dies ist für mich als Bürgerin Münsters nicht hinnehmbar! Insbesondere ist dem Erhalt von Grünflächen und Frischluftschneisen Vorrang zu geben, bzw. wo bereits zerstört, muss gleichwertiger Ersatz geschaffen werden. Ebenso sollten neue Wohnanlagen eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie ausreichend gesicherte Fahrradabstellplätze erhalten, um mittel- und langfristig den motorisierten Verkehr zu verringern und damit die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen. Dass aktuelle Grenzwerte "nur geringfügig überschritten" werden, kann kein Maßstab für eine nachhaltige Stadtentwicklung sein. Im Hinblick auf das Ziel "Klimaneutralität für Münster" sind im Gegenteil Schadstoffemissionen konsequent und zügig abzubauen. Ich fordere Sie daher auf, die oben benannte Planung grundlegend zu überdenken und alternative Nutzungsmöglichkeiten des Geländes, wie sie von verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen bereits vorgeschlagen wurden, aufzugreifen und weiterzuentwickeln.	
5.17. Öffentlichkeit 19839	
„[…] ich möchte als langjährige Bewohnerin des Hansaviertels zusätzlich zu meinen bereits vorliegenden Einwänden vom 15.05.21 Folgendes ergänzen: *Verkehr* *Die im Sinne eines Marktes umgestaltete Verkaufsfläche bleibt weiterhin eine Verkaufsfläche mit allen bereits geäußerten und im übrigen auch vorhersehbaren Problemen den insgesamten daraus resultierenden Verkehr und dessen Folgen im Viertel betreffend! An keiner Stelle des Bebauungsplanes wurde angegeben, welche Veränderungen Auswirkungen auf eine Verbesserung der Verkehrssituation haben könnten. Hinzu kommt noch die offenbar geplante Verdrängung des motorisierten Verkehrs auf der Wolbecker Str. zwischen Hansaplatz und Servatiiplatz. Dieses wird jedoch zur Verschärfung der Verkehrssituation am Hansaring und generell hier im Viertel beitragen!* *Es gilt weiterhin: mehr Verkehr bedeutet auch mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung, mehr Staus, mehr Unfälle, mehr klimaschädliche Abgase und damit erhebliche Zunahme der Beeinträchtigungen für Anwohner*innen!* *Weiterhin ist nach meinem derzeitigen Wissensstand absolut ungeklärt, wie das durch den Bau des HafenMarktes zu erwartende Verkehrsaufkommen bewältigt werden soll!*	s. Kap. II b.7, b.8, c.1, c.5, d.1, e.1, e.12, f.1, g.1

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
fehlender Wohnungsraum *Im Viertel fehlt es an bezahlbarem Wohnraum, statt an Verkaufsfläche, zumal an der Rückseite des Hauptbahnhofes bereits ein weiterer Supermarkt entstehen soll.* *Klimaschutz* *Wenn Klimaschutz von der Stadt Münster ernst gemeint sein will, dann müssen Flächen besser genutzt werden und zwar für mehrgeschossige Bauweisen. Entsprechend sollte dann auf die Investoren eingewirkt werden.* *Der Bau des HafenMarktes bleibt mit seinen Auswirkungen weiterhin in allen Belangen, insbesondere dadurch verursachten erhöhtem Verkehrsaufkommen klimaschädlich! ! ! Es gibt weiterhin kein Gesamtkonzept der Stadt Münster den Verkehr im Hansa-/Hafenviertel betreffend!!!“*	
5.18. Öffentlichkeit 19840	
„[…] ich beziehe mich ausdrücklich auf meine ausführliche Stellungnahme vom 7.5.2021 in welcher ich die Problematik mit dem obigen Bplan dargelegt habe. Durch die neuerlichen Änderungen (Tiefgarage soll auch als Kellerraum genutzt werden „teilweise Kooperation mit externen Anbietern" – hat sich an der Problematik und meiner grundsätzlichen Kritik am Planvorhaben nichts geändert. Hier noch einmal die Hauptkritikpunkte: *-Der Lieferverkehr soll über die als Fahrradstraße gewidmete Schillerstraße und die enge Hafenstraße abgewickelt werden. Die Nutzung der Fahrradstraße durch Sattelschlepper mit Lieferverkehr gefährdet die Verkehrssicherheit und läuft dem Widmungszweck zuwider.* *-Der zusätzlich durch das Planvorhaben erzeugte motorisierte Verkehr erzeugt nicht nur Lärmimmissionen, sondern unterläuft auch die Bemühungen der Stadt Münster die verpflichtenden Klimaschutzziele zu erreichen.* *-Das ganze Planvorhaben ist überflüssig! Es ist genügend Einzelhandelsfläche in unmittelbarer Nähe (Rewe, Penny) vorhanden. […]“*	s. Kap. II a.3, c.1, e.5, e.6, g.1

6. Stellungnahmen aus der erneuten Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
6.1. Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, NL Münster Stellungnahme vom 14.09.2021		
„[…] von unserer Seite werden keine Einwendungen erhoben.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
6.2. Bezirksregierung Münster: Dezernat 26 - Luftverkehr Stellungnahme vom 21.09.2021		
„[…] aus luftrechtlicher Sicht werden gegen die geplanten Maßnahmen keine Bedenken vorgetragen.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
6.3. Bezirksregierung Münster: Dezernat 33 – Ländliche Entwicklung, Bodenordnung Stellungnahme vom 22.09.2021		
„Aus Sicht der Bezirksregierung Münster, Flurbereinigungsbehörde, bestehen keine Bedenken gegen den Entwurf des Bebauungsplans Nr. 609.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
6.4. Bezirksregierung Münster: Dezernat 54 – Wasserwirtschaft, einschließlich anlagenbezogener Umweltschutz Stellungnahme vom 14.09.2021 – Az.: 54.13.03-225/2020.0026		
„[…] Von dem Vorhaben werden Belange des Dezernates 54 berührt, jedoch weiterhin keine Bedenken und Anregungen/Anmerkungen vorgebracht. […]	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
6.5. Industrie- und Handelskammer Nord-Westfalen zu Münster Stellungnahme vom 14.09.2021 – Az.: 116803		
„[…] zu dem vorgenannten Bebauungsplan, wie er uns mit Ihrem Schreiben vom 10.09.2021 übersandt wurde, und den hier vorgenommenen Änderungen werden von uns keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht. […]“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
6.6. Landesbetrieb Straßenbau NRW: Regionalniederlassung Münsterland Hauptstelle Coesfeld Stellungnahme vom 28.09.2021		
„[…] zu dem geänderten Entwurf des Bebauungsplans Nr. 609 werden seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland, keine Anregungen und Bedenken vorgetragen. […]“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
6.7. LWL – Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster Stellungnahme vom 20.09.2021 – Az.: Gr/Ti/M 922/21B		
„[…] gegen den geänderten Entwurf des Bebauungsplanes bestehen aus bodendenkmalpflegerischer Sicht keine Bedenken.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
6.8. PLEdoc GmbH (Beauskunftung für Open Grid Europe, GasLINE (Solotrassen), Ferngas Netzgesellschaft (Netzgebiet Nordbayern), MEGAL, TENP, METG, NETG, Kokereigasnetz Ruhr, Zayo Infrastructure Deutschland) Stellungnahme vom 10.09.2021 – AZ: 20210901869		
„[…] wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden: *• OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen* *• Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen* *• Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg* *• Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen* *• Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen* *• Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund* *• Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen* *• GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG,* *Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) […]* *Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns. […]“*		nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
6.9. Polizeipräsidium Münster: Direktion Verkehr Stellungnahme vom 22.09.2021		
„[…] Aus polizeilicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen den geänderten Entwurf des B-Plan 609, Fassung v. 10.09.2021. Auf die bereits abgegebene Stellungnahme vom 17.05.2021 [Anm.: Datum der Stellungnahme ist der 15.05.2021] *nehme ich Bezug, da die darin vorgebrachten Bedenken weiterhin bestehen. […]“*	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung der Stellungnahme vom 15.05.2021 siehe Kapitel IV Pkt. 4.15.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
6.10. Stadt Münster: Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit Stellungnahme vom 24.09.2021 6.10.1. Untere Immissionsschutzbehörde		
„Zur Planzeichnung, den textlichen Festsetzungen und der Begründung zum B-Plan 609 ist bereits im Rahmen der 1.Offenlegung Stellung bezogen worden. Die Unterlagen zur erneuten Offenlage des B-Planes weichen, soweit ersichtlich, was den Immissionsschutz betrifft nicht von den bereits abgestimmten Unterlagen ab. Die Stellungnahme vom 18.05.2021 ist daher ohne Änderung oder Ergänzung auch für die Unterlagen zur Offenlage gültig.“	Siehe Kapitel IV Pkt. 4.16.1 - Abwägung der Verwaltung zur Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde vom 18.05.2021 – Az.: 67/00AO/008346	Siehe Kapitel IV Pkt. 4.16.1 – Beschlussvorschlag zur Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde vom 18.05.2021 – Az.: 67/00AO/008346
6.10.2. Untere Bodenschutzbehörde / Abfallwirtschaftsbehörde		
„Keine Bedenken.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
6.10.3. Untere Wasserbehörde / Gewässerbenutzungen / Anlagen an Gewässern		
„Keine Bedenken."	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
6.10.4. Untere Naturschutzbehörde		
„Keine Bedenken"	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
6.11. Stadtnetze Münster GmbH Stellungnahme vom 23.09.2021		
„[…] grundsätzlich verweisen wir auf unsere Stellungnahme zur öffentlichen Auslegung vom 19.05.2021. *Daher möchten wir nochmals auf einen Fehler in der Begründung unter Punkt 6.4 hinweisen:* *"Die Energieversorgung der Vorhabennutzungen ist bereits über einen Anschluss an das Fernwärmenetz im Hansaring erfolgt".* *Es liegt derzeit KEIN Fernwärmeanschluss vor. Dieser muss noch baulich erstellt werden.*	Zur Abwägung der Inhalte einschließlich der Belange zum Fernwärmeanschluss siehe Abwägung der Verwaltung zur Stellungnahme der Stadtnetze Münster GmbH zur Offenlage gemäß § 4 Abs. 2 BauGB, Kapitel IV Pkt. 4.17).	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
Des Weiteren bitten wir den Bauherrn um frühzeitige Kontaktaufnahme zwecks weiterer Abstimmung zu den geplanten Trafostationen! Wir bitten die Herren Lamskemper (M.Lamskemper@stadtnetze-muenster.de) oder Lindenschmidt (D.Lindenschmidt@stadtnetzemuenster.de) im Hause	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei Erfordernis im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
der Stadtnetze Münster frühzeitig zu kontaktieren. […]“		
6.12. Stadtwerke Münster GmbH - Nahverkehrsmanagement Stellungnahme vom 13.09.2021		
„[…] bezüglich der erneuten Offenlegung des Bebauungsplans Nr. 609 Hansaring / Schillerstraße / Hafenweg haben wir keine Einwände oder Änderungsvorschläge. […]“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
6.13. Westfälische Fernwärmeversorgung GmbH Stellungnahme vom 10.09.2021		
„[…] zu der, zwecks Kenntnisnahme und Prüfung, uns zugesandten Leitungsanfrage teilen wir Ihnen mit, dass in dem von Ihnen genannten Bereich Fernwärmeleitungen der Westfälischen Fernwärmeversorgung GmbH weder geplant noch vorhanden sind. Sollten hierzu noch Fragen bestehen bitten wir zu deren Klärung um Rückruf. […]“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.
6.14. Westnetz GmbH Stellungnahme vom 24.09.2021		
[…] Mit unserem Schreiben vom 17.05.2021, Az.: DRW-S-LK/1902/Wu/144.532/Ts, haben wir zum o. g. Bebauungsplan eine Stellungnahme abgegeben. Gemäß der textlichen Festsetzung zum Bebauungsplan Nr. 609, ist unter Hinweise die vorgenannte Stellungnahme unter dem Punkt 3.8 110-kV-Leitung, aus unserer Sicht ausrei-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Anmerkung: Von der Westnetz GmbH Regionalzentrum Münster liegt keine gesonderte Stellungnahme vor.	Eine Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschlussvorschlag
chend berücksichtigt worden. Zum obigen Verfahren haben wir somit keine weiteren Anregungen vorzubringen. Wir bitten um weitere Beteiligung im Bauleitplanverfahren. Wir haben Ihre Unterlagen an die Westnetz GmbH, Regionalzentrum Münster, weitergeleitet. Bezüglich der weiteren von der Westnetz betreuten Anlagen erhalten Sie von dort ggf. eine gesonderte Stellungnahme. Diese Stellungnahme betrifft nur die von uns betreuten Anlagen des 110-kV-Hochspannungsnetzes. […]		