

14.12.2023

**Anregungen des ADFC zur Bauleitplanung „Stadthafen Nord“, Bebauungsplan Nr. 600
Stand: „Frühzeitige Beteiligung“**

Grundsätzlich: In diesem innenstadtnahen und hoch verdichteten Quartiersbereich halten wir alle politischen und alle rechtlichen Möglichkeiten zur Reduzierung des privaten KFZ für anwendbar, umsetzbar und dringend erforderlich.

Wir freuen uns, wenn Sie die nachfolgenden Anregungen bei Ihren Entscheidungsprozessen und der weiteren Bearbeitung berücksichtigen würden.

1. Das Plangebiet Stadthafen Nord sollte ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept erhalten, in dem die Nutzung von ÖPNV, Radfahren und zu Fuß gehen bestmöglich gefördert und der MIV stark reduziert und räumlich verlagert wird (**autoarmes Quartier**).
2. Anstelle des geplanten Kreisverkehrs sollte die **Schillerstraße** weiterhin bevorrechtigte Fahrradstraße bleiben, mit untergeordneten Einmündungen aus dem Quartier und der Ewaldstraße.
3. **Tiefgaragenausfahrten** sind nicht direkt auf die Schillerstraße zu führen, sondern auf dem Plangebiet zusammenzufassen und an die Zufahrten zum Hafengeweg, bzw. zur Schillerstraße anzuschließen.
4. Der **Multifunktionsstreifen** auf der Schillerstraße erhöht die Sicherheit und wird begrüßt.

Begründung

Autoarmes Quartier

Es ist weder mit den Klimazielen noch mit einer verträglichen Stadtentwicklung vereinbar, dass die Verkehrsprognosen für 2035 auf dem Hansaring zwischen 44 und 50 % und auf der Schillerstraße zwischen 40 und 95 % steigen sollen. Daher sind für das Quartier und das Plangebiet andere Mobilitätskonzepte zu Grunde zu legen.

„Am Wohnstandort entscheidet es sich, wie wir mobil sind.“¹ Das heißt, Stadt- und Quartiersentwicklung hat großen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels bzw. die Art der Mobilität.

¹ Intelligent mobil im Wohnquartier – Handlungsempfehlungen für Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen, 01/2023, VCD e.V. Berlin (gefördert durch das BMWK)

Wir halten es daher für zeitgemäß, wenn ein für die Stadt Münster so bedeutendes Projekt auf einem zumindest autoarmen Mobilitätskonzept beruht. Es reicht nicht „autofreie Aufenthaltsräume“ im Außenbereich zu schaffen und den ruhenden Kfz-Verkehr in Tiefgaragen zu verstecken. Es braucht attraktive alternative Mobilitätsangebote, die bereits an der Haustür zur Verfügung stehen und die den Verzicht auf einen eigenen Pkw erleichtern. Die Nähe zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof schaffen hierfür beste Voraussetzungen. Das Projekt sollte Vorbildcharakter haben für die weiteren großen Plangebiete in Münster und darüber hinaus. Das Konzept einer 15-Minuten-Stadt könnte und sollte hier bestmöglich realisiert werden.

Daher bitten wir nachfolgende Maßnahmen zu berücksichtigen, die Teil eines Mobilitätskonzeptes werden könnten:

- Es ist eine optimale Anbindung an den Busverkehr vorzusehen. Ideal ist ein Abstand von max. 300 m von jeder Haustür bis zur nächsten Bushaltestelle. Der Entwurf geht bisher nicht auf eine Busanbindung ein. Die in der Entwicklung befindlichen Differenzierungen nach Metrobuslinie, Erschließungslinie und Quartiersanbindung können hier angewandt werden.
- Fahrradstellplätze sind nicht in der Tiefgarage, sondern überwiegend haustürrnah, barrierefrei und ebenerdig anzuordnen. Ideal sind Räume im Erdgeschoss der Wohngebäude: hell, geräumig und großzügig verglast. In Wien gibt es hierfür vorbildliche Beispiele.
- Für ein Carsharing- und Bikesharing-Angebot sind barrierefreie und ebenerdig erreichbare Flächen auf beiden Seiten des Plangebiets vorzusehen (zum Hafengeweg und zur Schillerstraße), ebenfalls in max. 300 m Entfernung zur Haustür, weniger wäre sehr erstrebenswert.
- Die Verlagerung von Kfz-Stellplätzen auf benachbarte Parkhäuser oder Park-and-Ride-Anlagen sollte geprüft werden. Die räumliche Trennung von Wohnen und Kfz-Stellplätzen ist ein Push-Faktor und macht die Nähe alternativer Mobilitätsangebote attraktiver. Es ist heute durchaus zumutbar, dass Anwohnende und Hotelgäste nicht „direkt vor der Haustüre“ ihr Kfz abstellen können. So wie wir seit Jahren in Münster im Busnetz einen 300 Meter-Abstand (ausnahmsweise auch 500 m) zur nächsten Haltestelle für angemessen halten und praktizieren, sind diese Abstände ebenfalls für den privaten Kfz-Verkehr zugrunde zu legen. Das bezieht sich nicht auf gewerbliche KFZ-Lieferverkehre.
- Die Kosten für die Herstellung der verbleibenden Kfz-Stellplätze sollten nicht generell auf alle Mieten umgelegt werden, sondern nur den Stellplatznutzenden in Rechnung gestellt werden.

Schillerstraße ohne Kreisverkehr

Die Schillerstraße ist Teil der Veloroute Everswinkel-MS und wichtig für den zügigen Alltagsradverkehr. Ein Kreisverkehr bremst Fahrradfahrende beim Vorfahrtachten aus und nimmt ihnen den „Schwung“ der Abfahrt von der DEK-Brück, den sie sich vorher „bergan“ mühsam erarbeitet haben. Die Qualität und Zügigkeit der Fahrradstraße muss erhalten bleiben.

Daher schlagen wir vor, anstelle des Kreisverkehrs die Schillerstraße als bevorrechtigte Fahrradstraße unterbrechungsfrei durchzuführen und das Projektgebiet sowie die Ewaldstraße als untergeordnete Nebenstraßen anzubinden. Bei dem von uns angestrebten autoarmen Viertel erscheint ein Kreisverkehr darüber hinaus überdimensioniert.

Tiefgaragenausfahrten

Um die Sicherheit des Radverkehrs auf der Schillerstraße nicht durch einbiegende Kfz zu gefährden, sollten die drei geplanten Tiefgaragenzufahrten auf dem Grundstück, z. B. auf Tiefgaragenniveau, zusammengefasst und an die Zufahrten zum Hafenweg bzw. zur Schillerstraße angebunden werden. Die wegen des Mittelstreifens erforderliche Wendemöglichkeit für den Kfz-Verkehr, der in Richtung Innenstadt fahren möchte, kann damit entfallen.

Multifunktionsstreifen in der Fahrradstraße

Der Multifunktionsmittelstreifen ordnet die überbreite Schillerstraße, kann als Querungshilfe für den Fußverkehr dienen und macht den Radverkehr sicherer, weil er riskantes Kfz-Überholen verhindert. Daher begrüßen wir diesen Streifen. Kfz-Parken sollte auf dem Streifen verhindert werden. Wir schlagen eine überwiegende Begrünung und Bepflanzung vor.

Zuletzt möchten wir noch ausdrücklich auf das „Mobilitätskonzept Stadthäfen“² verweisen, das die Notwendigkeit eines autoarmen Quartiers stützt:

*„Die **bedingungslose Vermeidung von privaten Stellflächen (bspw. in Tiefgaragen)** auf den Unternehmens- und Wohngrundstücken sowie die dazu **erforderlichen baurechtlichen Verpflichtungen** sind eine der Grundvoraussetzungen für ein stadtverträgliches (Mehr)Verkehrsaufkommen im gesamten Modellquartier: Nur über ein von Beginn an nicht vorhandenes Angebot sind Quell- und Zielverkehre, damit einhergehende Parksuchverkehre sowie daraus resultierende Gewöhnungseffekte (die unter großem Aufwand verändert werden müssten) wirksam auszuschließen.“*

Hans-Günter Ockenfels
ADFC Münsterland e.V.
Fachgruppe Radverkehr

hans-guenter.ockenfels@adfc-ms.de

² Anlage 2 zur Vorlage V/0378/2023, 31.10.2023, Stadt Münster / PTV Transport Consult GmbH, Düsseldorf