

ENTWURF – 13.11.2013

Auslobung - Textfassung

Investorenwettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren

Entwicklung und Veräußerung des Areals Hafenweg 34-44 am Stadthafen 1 Münster

ausgelobt durch die

Stadt Münster
Der Oberbürgermeister

vertreten durch das

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

im Auftrag der

Stadtwerke Münster GmbH
Hafenplatz 1
48155 Münster

INHALT

1	ANLASS UND ZIEL DES VERFAHRENS.....	3
2	RAHMENBEDINGUNGEN	4
2.1	Historischer Überblick.....	4
2.2	Stadträumliche Lage/Nutzungs- und Baukörperstrukturen im Umfeld	5
2.3	Masterplan Stadthäfen Münster und Aktuelle Entwicklungen	6
2.4	Verkehrsinfrastruktur – heutige Situation	8
3	GRUNDSTÜCKSINFORMATIONEN	9
3.1	Lage, Größe und Abgrenzung.....	9
3.2	Eigentumsverhältnisse und aktuelle Nutzungen	9
3.3	Topographie und Bodenverhältnisse.....	11
3.4	Rechtliche Rahmenbedingungen	12
3.5	Grundstückspreis.....	14
4	AUFGABENSTELLUNG UND PLANUNGSVORGABEN	15
4.1	Städte- und hochbauliche Zielsetzung	15
4.2	Verkehrs- und freiraumplanerische Zielsetzung.....	17
5	VERFAHRENSGRUNDLAGEN	19

1 ANLASS UND ZIEL DES VERFAHRENS

Durch den strukturellen Wandel in der Hafenwirtschaft wurde ab den 1990er Jahren ein städtebaulicher Umstrukturierungsprozess im Münsterschen Hafenbereich eingeleitet. Für die Stadt Münster eröffnete sich hiermit die einmalige Chance, das innenstadtnahe, vormals gewerblich-industriell geprägte Areal nördlich des Stadthafen 1 in ein hochwertiges Stadtquartier mit einer attraktiven Dienstleistungsstruktur zu überführen. Bereits heute stellt sich der nordöstliche Bereich des Stadthafen 1 – der Kreativkai – als einer der beliebtesten Bürostandorte der Stadt dar.

Als Basis für die Flächenkonversionen im Hafenbereich fungiert der Masterplan Stadthäfen Münster, der die Ziele für die umfassende Neustrukturierung des Gesamtareals definiert und dem aufgrund der innerstädtischen Lage des Hafens gleichsam eine hohe Bedeutung für das gesamte Stadtgebiet Münsters zukommt (siehe Punkt 2.3).

Das ca. 10.500 m² große Verkaufsgrundstück befindet sich östlich des Kreativkais in einer ausgesprochen exponierten Lage direkt am Nordufer des Stadthafen 1 auf dem südlichen Teil des ehemals durch die Ostermann & Scheiwe GmbH & Co. KG genutzten Geländes. Der gesamte Bereich des Nordufers entwickelt sich aktuell mit einer hohen Dynamik. So sind nordwestlich des Verkaufsgrundstücks ein multifunktionales Zentrum mit großen Einzelhandelsflächen („HafenCenter“) und auf den nördlichen angrenzenden Flächen ein neues Wohnquartier (Projekt „Neuhafen“) angestrebt. Zudem werden durch die Stadt Münster die vor dem Hintergrund der Umstrukturierungen zum Teil erforderlichen Änderungen der Erschließungsstruktur im Umfeld eingeleitet.

Für die ganzheitliche Entwicklung des in Rede stehenden Gebiets soll im Zusammenhang mit einer attraktiven Neubebauung ein hochwertiges und tragfähiges Nutzungskonzept erarbeitet werden, das eine Fortführung des Kreativkais sicherstellt. Ziel ist es, an dem Standort vorrangig Nutzungen des Spektrums Büro, Dienstleistung, Kreatives und Kulturelles in einer ausgewogenen Durchmischung zu etablieren; gastronomische Flächen und Wohnnutzung können das Angebot punktuell ergänzen.

Die Verfahrensausloberin und die Grundstücksverkäuferin – die Stadt Münster bzw. die Stadtwerke Münster GmbH - beabsichtigen große Bereiche des Grundstückes Hafenweg 34-44 in Anwendung der unter Punkt 5 angegebenen Kriterien an einen Investor/Bauträger zu veräußern.

Von den Bewerbern/Bietern wird neben der baulichen Konzeption eines attraktiven, lebendigen und zukunftsfähigen Bausteins für das Stadthafenareal eine immobilienwirtschaftliche Betrachtung einschließlich eines Vermarktungskonzepts erwartet. Das zu entwickelnde Rahmenkonzept soll als Grundlage für das nachfolgende Bebauungsplanverfahren genutzt werden.

Im Rahmen einer städtebaulich, architektonisch und wirtschaftlich ausgereiften Entwurfslösung werden innovative und überzeugende Konzepte gesucht, die eine langfristige Bindung der zukünftigen Nutzergruppen unterstützen, die den Standort in seiner Attraktivität steigern und somit die stadtentwicklungspolitischen Ziele Münsters wirkungsvoll fördern.

2 RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Historischer Überblick

Der zu verkaufende Grundstücksbereich liegt südöstlich der Innenstadt Münsters im Stadtteil Hafen unmittelbar am Nordufer des Stadthafen 1. Dieser ist ein Binnenhafen und zweigt als Stichhafen vom Dortmund-Ems-Kanal ab, der als Bundeswasserstraße von Dortmund bis nach Emden führt und für die Binnenschifffahrt eine bedeutende Verbindung im deutschen Kanalnetz darstellt. Das Hafenbecken des Stadthafen 1 ist 740 m lang und verjüngt sich zum westlichen Kopfende aufgrund dort zusammenlaufender Bahngleise.

Zum Bau des Stadthafens 1 erwarb die Stadt Münster Grundstücke mit einer Fläche von 23 ha südöstlich der Innenstadt, die zu jener Zeit außerhalb der Stadtgrenzen lagen. Der Hafen wurde vier Jahre nach Baubeginn des Dortmund-Ems-Kanals im Zeitraum von 1896 bis 1898 gebaut und verfügte ebenfalls über einen Anschluss an die Bahnstrecke Münster-Hamm.

Als Importhafen für Getreide und Holz ausgelegt, wurde der Hafen bereits 1910 nach Duisburg zum bedeutendsten Getreideumschlagplatz Nordwest-Deutschlands. Mit dem Bau des Stadthafens 1 ließen sich hier nicht nur Gewerbebetriebe nieder (wie z. B. die mittlerweile insolvente Ostermann & Scheiwe GmbH & Co. KG, deren ehemalige Holzlager- und Produktionshallen die OSMO-Hallen waren), in der näheren Umgebung entstanden ebenfalls Wohngebiete wie das Herz-Jesu-Viertel und das Hansaviertel.

Die umgeschlagenen Warenmengen gingen im Ersten Weltkrieg zunächst stark zurück, stiegen nach einigen Jahren aber wieder an. Nach Machtergreifung der Nationalsozialisten nahm der Umschlag von Baustoffen aufgrund der Errichtung vieler Wehrmachtsgebäude stark zu und damit auch die Anzahl der im Hafen Beschäftigten. Alliierte Streitmächte bombardierten das Hafengebiet im Jahr 1940 erheblich und 1945 wurde der Hafen schließlich als „unbrauchbar“ beschrieben. Kaimauern, Verwaltungsbauten, Gleise sowie der Großteil der Entladekräne waren zerstört und der Verkehr im Hafenbecken aufgrund der Wracks gesunkener Schiffe nicht möglich.

Durch einen schnellen Wiederaufbau konnte der Hafenbetrieb jedoch schon 1946 wieder aufgenommen werden. 1953 erfolgte die Übergabe des Betriebs von der Stadt an die Stadtwerke Münster. In den 1960er Jahren erlangte der Hafen seine Blütezeit mit über 1,0 Mio. t Umschlag (vornehmlich Getreide und Baustoffe). Jedoch gingen die Umschlagszahlen bereits ab Ende der 1970er Jahre und bis heute anhaltend zurück. Diese Entwicklung ist der zunehmenden Bedeutung des Gütertransports per Lkw sowie der Schließung des Kohlekraftwerks im Hafen geschuldet. Das sinkende Transportvolumen zog Leerstände und strukturelle Mängel in den Gewerbegebieten nördlich und südlich des Hafenbeckens nach sich. Mittelfristig soll die ursprüngliche Hafennutzung an diesem Standort vollständig aufgegeben werden.

Bereits seit den 1980er Jahren wurde der Stadthafen 1 von alternativen Unternehmen (Verlage und Druckereien) und der Kreativszene (z. B. Künstler, Architekten, Designer und Musiker) als günstiger Gewerberaum entdeckt.

Existierende Erbpachtverträge liefen bis zum Jahr 1996 aus und im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sowie Umnutzung des 75 ha großen Stadthafenareals wurde das nordwestliche Ufer durch die Stadt Münster als Kreativkai angelegt. Eine Fortführung dieser Pläne in Richtung Osten erfolgt seit 2004 im Integrierten Handlungskonzept Stadthäfen Münster (siehe Punkt 2.3).

2.2 Stadträumliche Lage/Nutzungs- und Baukörperstrukturen im Umfeld

Der Stadtteil Hafen befindet sich südöstlich der Münsteraner Innenstadt (Entfernung ca. 1,5 km) in fußläufiger Nähe zum Hauptbahnhof (Entfernung ca. 0,7 km) und gehört dem Stadtbezirk Mitte an. Das Grundstück liegt am nordöstlichen Ufer des Stadthafens 1 (siehe Abb. XX).

Östlich und insbesondere westlich wird das unmittelbare Umfeld des Grundstücks entlang des Hafenwegs durch Gewerbebauten älteren und neuen Datums geprägt. Hier haben sich neben Cafés, Bars und Restaurants mit Außengastronomie auch dienstleistungsaffine Büronutzungen, wie z. B. Architekten, Designer, Künstler und Rechtsanwälte angesiedelt und bilden gemeinsam den sog. Kreativkai. Dieser entwickelte sich ab Ende der 1980er Jahre im Zuge der strukturellen Umwandlung und Konversion des ursprünglich gewerblich-industriell geprägten Hafengebiets (siehe Punkt 2.1). Heute gehört der Kreativkai zu einem der begehrtesten Bürostandorte Münsters. Darüber hinaus bietet er einen hohen Freizeit- und Erholungswert, der insbesondere von der öffentlichen Promenade mit ihren zahlreichen Sitzgelegenheiten an der nördlichen Kaikante und dem hier differenzierten gastronomischen Angebot getragen wird. Am Kopfende des Hafenbeckens führt die Promenade auf einen großzügigen Platz, dessen Gestaltungskonzept die alten, zu beiden Seiten des Hafenbeckens verlaufenden Gleisanlagen aufnimmt. Bäume und kleinere Grünflächen strukturieren den Hafenplatz. Zudem befindet sich im Übergangsbereich von Promenade und Platz zurzeit noch das Wolfgang-Borchert-Theater. Eine Aufstockung und Umnutzung des Gebäudes ist beschlossen. Auf der gegenüberliegenden Seite liegen am Albersloher Weg das Cineplex Kino und weiter südlich das Messe- und Kongress Centrum (Halle Münsterland). Beide Gebäudekomplexe prägen diesen Bereich durch ihre moderne, baulich großmaßstäbliche Veranstaltungs- und Freizeitarchitektur.

Zwischen Hafenplatz, Albersloher Weg und den Straßen Kieseckamps Mühle sowie Am Mittelhafen befindet sich im Süden des Hafenbeckens das Gelände der Stadtwerke Münster GmbH. Unmittelbar südwestlich des Hafenplatzes liegt der 1998 neu errichtete Unternehmenssitz. Weiter westlich schließen sich Lagergebäude und das moderne, 2005 errichtete Gas- und Dampfturbinenkraftwerk mit Fernwärmespeicher der Stadtwerke Münster GmbH sowie weitere Gewerbebetriebe an.

Auf den hafenseitigen Grundstücken wird eine Entwicklung mit höherwertigem, nichtstörendem Gewerbe angestrebt. Zurzeit wird der zum Teil denkmalgeschützte und stadtbildprägende Gebäudekomplex des Rhenus- und Flechtheimspeichers zu einem Archiv- und Bürogebäude umgebaut. Ebenso wird hier das Wolfgang-Borchert-Theater einziehen. Auf einem benachbarten Grundstück wird eine Biokäserei ein Gebäude mit Verwaltungsnutzung, Produktion und Schaukäserei errichten. Weitere Nutzungen dieser Qualität sind auf den hafenseitigen Grundstücken südlich des Stadthafen 1 vorgesehen.

Nördlich der OSMO-Hallen liegt das Wohnquartier Herz-Jesu-Viertel, das durch eine überwiegend geschlossene, drei- bis viergeschossige Blockrandbebauung (Mehrfamilienhäuser) geprägt ist. Teilweise finden sich auch freistehende, giebelständig zur Straßenseite ausgerichtete Mehrfamilienhäuser. Das Viertel entstand gegen Ende des 19. Jahrhunderts als sich vornehmlich niederländische Arbeiter, die am Bau des Dortmund-Ems-Kanals mitwirkten, dort niederließen. Heute ist das einstige Arbeiterviertel mit seiner Bausubstanz aus der Gründer- und Nachkriegszeit eine beliebte Wohngegend, in dem sich zudem viele Schul- und Bildungseinrichtungen finden. Entlang der Wolbecker Straße sind in den Erdgeschossen vereinzelt auch gastronomische, Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote vorhanden.

Ein weiteres Wohngebiet nahe des Stadthafen 1 ist das Hansa-Viertel nordwestlich des Planungsareals und des Hansarings. Das durch eine weitestgehend viergeschossige Blockrandbebauung (Mehrfamilienhäuser) geprägte Quartier dient vornehmlich dem Wohnen. Wie auch im benachbarten Herz-Jesu-Viertel wurde die Bebauung überwiegend zur Gründer- und Nachkriegszeit errichtet.

Des Weiteren befinden sich in der näheren Umgebung des Planungsraums viele begrünte, öffentliche Plätze und am Kanalufer - nordöstlich des Hafenwegs - eine Grünanlage mit Spielflächen und einem Sportplatz.

Auf der östlichen Seite des Kanals befinden sich auf Höhe des Planungsareals der Akademische Ruderverein Westfalen e.V. und etwas nördlicher das Gelände des Turn- und Sportvereins Saxonia Münster. Kleingartenanlagen sowie die Grünzüge und Felder der ehemaligen barocken Wasserburg Haus Lütkenbeck bilden eine ausgeprägte Grünstruktur.

2.3 Masterplan Stadthäfen Münster und Aktuelle Entwicklungen

Seit Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 401 in den 1990er Jahren (siehe Punkt 3.4.1) haben sich die örtlichen Rahmenbedingungen im Hafenbereich Münsters und in der angrenzenden Umgebung mit einer Dynamik entwickelt, die einzigartig im Münsteraner Stadtgebiet ist. Heute ist dieser Bereich – insbesondere der Stadthafen 1 - Münsters erste Adresse für hochwertiges Gewerbe und darüber hinaus wesentlicher Schwerpunkt des Freizeitgeschehens. Das Freiwerden der Areale der OSMO-Hallen und der Post am Nordufer des Stadthafen 1 wie auch die Entwicklungen im Bereich des Südufers legten die Erneuerung eines umfassenden Konzepts für den Hafen nahe. Die Stadt Münster entwickelte für den Gesamtbereich des Hafens daher im Jahr 2004 den Masterplan „Stadthäfen Münster“. Aufgrund der besonderen Lagemerkmale sind die Planungen nicht nur für das betroffene Hafenviertel relevant sondern von stadtstruktureller Bedeutung.

Im Zuge der Konkretisierung und Fortschreibung des Masterplans zur Schaffung verbindlichen Planungsrechts führte die Stadt Münster 2010 das "Hafenforum" durch - eine offizielle öffentliche Beteiligungsplattform in mehreren Veranstaltungen.

Ende 2011 wurde der nunmehr aktualisierte Masterplan als handlungsleitende Grundlage für die weitere strukturelle und städtebauliche Entwicklung sowie für die damit einhergehenden Bauleitplanverfahren im Bereich der Stadthäfen beschlossen (siehe Abb. XX und Anlage 10).

Räumlich lässt er sich in einen Bereich westlich der Gleisanlagen sowie die Bereiche Stadthafen 1 und Stadthafen 2 untergliedern. Westlich der Gleisanlagen ist die Überplanung des Areals des Stückgutbahnhofs mit Misch- und Büronutzungen als Perspektiventwicklung zu verstehen. Für den Stadthafen 1 sind Hafenfunktionsflächen, die aber auch zur Intensivierung temporärer Freizeit- und Veranstaltungsnutzungen dienen können, und Flächen für Messe-Kongress-Veranstaltungen, Open-Air-Veranstaltungen und Entertainment geplant. Ein Fußballstadion sowie industrielle Nutzungen sind ebenfalls angedacht.

Im Bereich des Stadthafens 1 soll eine attraktive neue Quartiersmitte für das gesamte Hafenviertel herausgebildet werden. Besondere Aufenthaltsqualitäten sollen durch gestaltete, öffentliche Freiflächen, eine öffentlich zugängliche Wasserkante (zugleich Wegverbindung in West-Ost-Richtung) sowie als übergeordnete Zielsetzung die Fortsetzung der vorhandenen Gestaltung des Kreativkais erzielt werden. Dabei gilt es, hafentypische Gebäude(-teile) und Elemente zu erhalten und Wegbeziehungen zu vernetzen. Sowohl die Quartiersentwicklung als auch die ganzheitliche Entwicklung der Bereiche Hansaring/Hafenweg und OSMO-Gelände sollen optimiert werden. Für den nördlichen Bereich der OSMO-Hallen ist als allgemeine Wohnnutzung das Wohnprojekt „Neuhafen“ (siehe unten) vorgesehen, das sich im Bereich des Hafenufers mit den dort im übrigen Verlauf bereits etablierten Nutzungen des Kreativkais verzahnen soll. Daher sollen zwischen dem neuen Wohnquartier und dem Uferbereich bzw. angrenzenden Nutzungen Wegeverbindungen in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung geschaffen werden (siehe Punkt 4.2). Westlich anschließend ist ein multifunktionales Zentrum mit großflächigem Einzelhandel vorgesehen: das „HafenCenter“ (siehe unten).

Im östlichen Uferbereich sind kreative und kulturelle Nutzungen sowie Dienstleistungen geplant, um die bestehende Nutzungsmischung des westlichen Ufers aufzugreifen und fortzuführen. In untergeordneter Funktion ist des Weiteren die Realisierung von Wohnen möglich.

Südlich des Hafenbeckens Stadthafen 1 soll die bereits heute bestehende Nutzungsstruktur (nicht störende gewerbliche Nutzungen, Versorgungsflächen der Stadtwerke und klassische Büronutzungen) gesichert und weiter gestärkt werden.

Insgesamt soll durch neu anzusiedelnde Nutzungen des tertiären Sektors und des verträglichen Gewerbes sowie durch den Ausbau hoch frequentierter Nutzungen (Messe, Entertainment, Sport etc.) in den jeweiligen Bereichen des Masterplanareals die Oberzentrumsfunktion Münsters weiter gestärkt werden. Gleichsam ist Ziel, freizeitorientierte und touristische Aspekte zu betonen.

2.3.1 Wohnprojekt „Neuhafen“

Mit dem Projekt „Neuhafen“ der selbst planenden Bauherren und Architekten Andreas Deilmann und Rainer Kresing (Deilmann.Kresing.Architektur, Münster) soll auf dem etwa 26.000 m² großen Areal der ehemaligen OSMO-Hallen zwischen Hafenweg und Schillerstraße ein qualitätsvolles, urbanes Wohnquartier entstehen, das die städtebauliche Verknüpfung zwischen dem Kreativkai und den angrenzenden Quartieren Herz-Jesu- und Hansa-Viertel (siehe Punkt 2.2) herstellt. Die Neubebauung mit vier- bis fünf Geschossen gliedert sich in sechs Hausreihen, die in Nord-Süd-Richtung und paarweise an drei Grachten verlaufen (siehe Abb. XX). Ein Anschluss dieser Wasserbecken an den Stadthafen oder den Dortmund-Ems-Kanal ist nicht vorgesehen.

Insgesamt sollen ca. 335 Wohneinheiten in einer Mischung aus höherwertigen Wohnungen, kleinen Wohneinheiten für Singles, Studenten und Senioren sowie familiengerechten Wohnungen und öffentlich geförderter Wohnraum errichtet werden.

Die Erschließung des Wohnprojekts „Neuhafen“ und seiner Tiefgaragen soll über die Schillerstraße erfolgen.

Für das Wohnprojekt „Neuhafen“ ist genauso wie für die vorliegende Maßnahme noch Planungsrecht zu schaffen.

2.3.2 „HafenCenter“

Das „HafenCenter“ soll westlich des Wohnprojekts „Neuhafen“ entwickelt werden und ist als multifunktionales Zentrum mit großflächigem Einzelhandel und ergänzender Wohn- und Dienstleistungsnutzung ausgelegt (siehe Abb. XX). Auf dem Grundstück des ehemaligen Postgeländes mit einer Größe von 22.000 m² sollen im Erdgeschoss auf maximal 4.900 m² Verkaufsfläche ein E-Center, ein Getränkemarkt, ein Discounter, eine Drogerie und eine Apotheke entstehen. Ferner sind Nebenraumflächen für Einzelhandel, ca. 3.400 m² für Dienstleistungen/Praxen/Büros, ca. 1000 m² für Gastronomie und 3.000 m² für Wohnnutzungen vorgesehen.

Das „HafenCenter“ soll primär vom Hansaring erschlossen werden (ebenerdige Stellplätze), wobei die Anlieferung des Einzelhandels und die Zufahrt der Quartiers-Tiefgarage (ca. 200-220 öffentliche Stellplätze) über den Hafenweg organisiert werden (siehe Abb. XX).

Der entsprechende Bebauungsplan Nr. 535 befindet sich in der Aufstellung. Der Satzungsbeschluss sowie der Baubeginn sind für 2014 vorgesehen.

2.3.3 Areal Coppenrath-Verlag

Das westlich angrenzende Grundstück soll an den Coppenrath-Verlag veräußert werden. Hier ist eine Erweiterung des Verlagsstandortes Hafenweg 30 vorgesehen. Im Anschluss an dieses Verfahren ist

für dieses Grundstück ein Architektenwettbewerb vorgesehen, der u.a. die Ergebnisse dieses Verfahrens berücksichtigen soll (siehe Anlage 11).

2.3.4 Areal „Kuhr“

Auf der Grundlage des Masterplans Stadthäfen Münster (siehe Anlage 10) und des Beschlusses zur Vorlage V/0843/2013 "Städtebauliche Optimierung Stadthafen nördlich Stadthafen 1" (siehe Anlage 11) ist für den östlich angrenzenden Bereich ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb vorgesehen. Dieser soll zeitlich parallel zu dem vorliegenden Verfahren durchgeführt werden.

Für dieses Wettbewerbsgebiet "Kuhr" gilt genauso wie für das vorliegende Verfahren, dass das endgültige Maß der baulichen Nutzung sowie die Höhenentwicklung und ihre Differenzierung im Rahmen der städtebaulichen Beurteilung der Wettbewerbsergebnisse ermittelt werden. Die strukturellen und städtebaulichen Ziele des Wettbewerbs „Kuhr“ entsprechen den Zielen dieses hier vorliegenden Verfahrens. Hier sind ebenfalls Flächen für Büro- und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Ergänzend ist für den Bereich nördlich des Hafenwegs und östlich des neuen Erschließungsstichs eine anteilige Wohnnutzung vorgesehen.

Die Erschließung des Wettbewerbsgebietes „Kuhr“ erfolgt über den unter 4.2.1 beschriebenen neuen Erschließungsstich.

2.4 Verkehrsinfrastruktur – heutige Situation

2.4.1 Motorisierter Individualverkehr MIV

Der Hafenweg dient als Erschließungsachse für den gesamten Bereich des Kreativkais und bindet zurzeit das Planungsgebiet an das übergeordnete Straßenverkehrsnetz Münsters an. So ist der einspurig ausgelegte Hafenweg östlich mittelbar an der Schillerstraße angebunden und führt westlich zum Albersloher Weg. Über die Dortmunder und Soester Straße besteht zudem eine Anbindung an den Hansaring.

Im Abschnitt des Planungsgebiets ist der Hafenweg als überdachte Durchfahrt der OSMO-Hallen ausgebildet und nicht für den öffentlichen Verkehr passierbar (siehe Punkt 4.2).

Für die Schillerstraße ist im Rahmen der Realisierung des „Neuhafen“-Projekts auf dem Abschnitt dieses Projekts eine Verbreiterung um 3,50 m für die funktionale und gestalterische Optimierung vorgesehen.

Der Albersloher Weg wurde in den letzten Jahren 4 bzw. 5-streifig ausgebaut und ist wiederum an die B 51, Umgehungsstraße und damit auch an das Autobahnnetz (A 1, A 43) angebunden. Auch die Schillerstraße, die später zum Lütkenbecker Weg und dann Lindberghweg wird, stellt eine wichtige Verkehrsverbindung von der Innenstadt nach Osten dar, die in weiten Teilen aufgrund ihrer Auslegung als Fahrradstraße auf Tempo 30 beschränkt ist (siehe Punkt 2.4.3).

2.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr ÖPNV

Auf dem Albersloher Weg und dem Hansaring verkehren mehrere Stadt- und Regionalbuslinien mit Anbindung an den Hauptbahnhof Münster. So sind im Umfeld des Planungsgebiets mehrere Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs vorhanden. Nächstgelegene und fußläufig gut erreichbare Bushaltestellen sind die Stationen Emdener Straße, Hansa-Berufskolleg und Hansaring B.

Der Hauptbahnhof liegt rund 1 km entfernt und bietet Anschluss an den überregionalen Fernverkehr.

2.4.3 Fußgänger- und Radwegeverbindungen

Nahezu alle Straßen im Umfeld des Planungsgebiets sind beidseitig mit Gehwegen ausgestattet. Der Hafenweg verfügt stellenweise nicht über Gehwege auf beiden Seiten und ist aktuell nur bis zum heutigen Gelände der OSMO-Hallen öffentlich nutzbar (siehe Punkt 4.2).

Am Nordufer des Stadthafens 1 besteht, ausgehend vom Kopf des Hafenbeckens bis etwa zum Verkaufsgrundstück, eine öffentlich nutzbare Promenade (siehe Punkt 4.2).

Entlang der Hauptverkehrsstraßen, wie z. B. Hansaring und Wolbecker Straße, wird der Radverkehr beidseitig auf gesonderten Radverkehrsanlagen geführt; in den Seitenstraßen auf der Fahrbahn im Mischverkehr. Die Schillerstraße ist als Fahrradstraße mit einer Fahrradschleuse ausgebildet, in der dem Radverkehr Vorrang vor jeder anderen Verkehrsart gewährt wird.

Auf der östlichen Uferseite des Dortmund-Ems-Kanals führt eine Radroute entlang.

2.4.4 Wasserwegenetz

Der Stadthafen 1 zweigt als Binnen- und Stichhafen vom Dortmund-Ems-Kanal in westliche Richtung ab. Der Kanal fungiert als Binnenschifffahrts- und Bundeswasserstraße. Er führt von Dortmund (Nordrhein-Westfalen) bis nach Emden (Niedersachsen) und schließt so die Industrieregion Ruhrgebiet an den Seehafen in Emden an.

Für den Ausbau der ca. 4 km langen Stadtstrecke des Dortmund-Ems-Kanals besteht ein Planfeststellungsbeschluss. Nach derzeitigem Stand sollen die Arbeiten in den nächsten 10 Jahren erfolgen. Im Rahmen dieser Arbeiten wird auch die Schillerstraßenbrücke erneuert. Ein unmittelbarer räumlicher Eingriff in das hier vorliegende Projekt ist hiermit nicht gegeben. Nähere Informationen sind über http://www.wsd-west.wsv.de/aktuelles/Planfeststellung/Planfeststellungsbeschluesse/DEK_Los_11_und_12/index.html abzurufen.

3 GRUNDSTÜCKSINFORMATIONEN

3.1 Lage, Größe und Abgrenzung

Das rechteckig geschnittene, ca. 10.500 m² große Grundstück liegt am nordöstlichen Ufer des Stadthafens 1 und umfasst die Flurstücke 196, 642 und die überwiegenden Teile der Flurstücke 329 und 849. Im Norden wird es durch den Hafenweg und im Süden durch das Hafenbecken begrenzt. Direkt westlich schließt sich die private Liegenschaft Hafenweg 32 (Flurstück 195) mit einem grenzständig errichteten Hallengebäude an (Grundstückseigentümerin noch Stadtwerke Münster GmbH). Im Osten wird zukünftig die öffentlich nutzbare Wegefläche in Verlängerung des Straßenraums des geplanten neuen Erschließungsstichs von der Schillerstraße zur Kaikante bzw. Uferpromenade liegen (siehe Punkt 4.2). Diese öffentlich nutzbare Wegefläche wird je zur Hälfte auf dem Grundstück des Erwerbers gem. diesem Verfahren und dem östlich angrenzenden Grundstück liegen. Zurzeit befinden sich diese Flächen im Eigentum der Stadtwerke Münster GmbH, wobei das Teilgebiet östlich des zukünftigen Erschließungsstichs an den Erbbauberechtigten der Flächen Hafenweg 46 und 48 veräußert werden (Josef Kuhr Immobilienbesitz GmbH & Co. KG) soll. Dieser beabsichtigt zudem, den nördlich angrenzenden Teilbereich bis zur Schillerstraße zu erwerben (siehe Abb. XX).

3.2 Eigentumsverhältnisse und aktuelle Nutzungen

Eigentümerin aller im Plangebiet liegenden Grundstücke ist die Stadtwerke Münster GmbH. Für die Grundstücksnutzung besteht ein Mietverhältnis mit einem Dritten. Das Mietverhältnis ist zeitlich befris-

tet und endet am 31.12.2016. Die Stadtwerke Münster GmbH wird in Abhängigkeit von der Bauleitplanung anstreben, die baureife Verfügbarkeit der Grundstücke (ohne Aufbauten bzw. gem. Bieterergebnis bzgl. Berücksichtigung Teilerhalt OSMO-Hallen) vor Ablauf der oben genannten Mietlaufzeit sicherzustellen.

Das Areal ist überwiegend mit Teilen der OSMO-Hallen bebaut - ehemalige Lagerhallen des insolventen Holzwarenherstellers und -händlers Ostermann & Scheiwe GmbH & Co. KG. Der mehrgliedrige Gebäudekomplex erstreckt sich – ungeachtet der heutigen unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse - beidseitig des Hafenwegs bis nördlich zur Schillerstraße (siehe Abb. XX – Luftbild). Die eingeschossigen Hallen dienten zum Warenumsatz des Holzverarbeitenden Betriebs und ragen aus diesem Zwecke teilweise über die Wasserfläche des Stadthafens hinaus.

Bei der Bausubstanz auf dem Verkaufsgrundstück handelt es sich um fünf weitgehend gleichförmige Hallenabschnitte mit jeweils einer Breite von rund 30,00 m und einer Tiefe von rund 43,00 m (Hallen 1, 2a, 3a, 4a und 5a).

Vier der fünf Hallenabschnitte weisen eine maximale Höhe von etwa 14,50 m auf. Bei Traufhöhen von circa 11,50 m ergibt sich unter Berücksichtigung der tonnenförmigen Dächer eine mittlere Höhe von rund 13,50 m. Die westlichste Halle weist eine geringere maximale Höhe von etwa 11,00 m auf, die mittlere Höhe beträgt mithin etwa 10,00 m (siehe Anlage 17).

Der gesamte Komplex ist von einfachster Konstruktion. Die Zwischenwände der aneinandergereihten Hallen bestehen aus einem Stützgerüst aus Betonpfeilern, das mit Ziegelmauerwerk ausgefacht ist. Die Dächer sind als stützenfreie Stahlträgerkonstruktion mit Wellplatteneindeckung ausgeführt - aufgrund des Baujahrs wird hier asbesthaltiges Material vermutet. Zum Hafenweg hin sind nur bei der Halle 1 Wände vorhanden. Wasserseitig ist nur die Halle 3a offen ausgeführt (siehe Abb. XX).

Das Planungsgebiet und die Hallen wurden in jüngster Vergangenheit unterschiedlich genutzt. Bis heute ist auf dem westlichsten Grundstücksbereich ein Beach-Club und in der östlich daran angrenzenden Halle (Halle 1) ein Gastronomiebetrieb mit Discothek angesiedelt. Die übrigen Hallen wurden zwischenzeitlich für öffentliche Zwecke und Großveranstaltungen wie beispielweise Public Viewing genutzt (Halle 2a, 3a sowie die nördlich des Hafenwegs und damit nicht mehr auf dem Planungsgebiet liegenden Hallen 3b und 4b). Dies ist jedoch seit 2012 dem Feststellen akuter Einsturzgefahr nicht mehr möglich. Seither stehen die Hallenteile auf dem Verkaufsgrundstück bis auf Halle 1 leer. Auch die nördlich benachbarten Hallen sind öffentlich nicht zugänglich. Die Nutzungen Beach-Club und Gastronomie/Discothek sollen auf Ersatzstandorte im Hafengelände südlich des Stadthafen 1 umgesiedelt werden.

Im Bereich zwischen Hafenweg und Schillerstraße wird im Zuge der Umsetzung des Masterplans „Stadthafen Münster“ das Wohnprojekt „Neuhafen“ realisiert und östlich anschließend das „HafenCenter“ (siehe Punkt 2.3).

Im Uferbereich zwischen den OSMO-Hallen und der Kaikanten liegen auf unbefestigter Fläche Gleise der früheren Güterbahn.

Der gesamte Hallenkomplex steht nicht unter Denkmalschutz. Jedoch ist anhand der historischen Bausubstanz die industriell geprägte Vergangenheit des Gebiets sehr gut ablesbar. Ein Teilerhalt kann für das zu entwickelnde Quartier ein prägendes und identitätsstiftendes Element bilden (siehe Punkt 4.1). Die für eine hochbauliche Auseinandersetzung erforderlichen Planunterlagen (Grundriss und Schnitt) des historischen Gebäudeteils sowie die Höhenabwicklung entlang der Uferkante sind der Auslobung als Anlagen 16 und 17 beigelegt.

3.3 Topographie und Bodenverhältnisse

3.3.1 Geländehöhen

Das Verkaufsgrundstück ist in sich eben und liegt wie die angrenzenden Flächen auf einem Höhenniveau von ca. 57,30 m ü. NN.

3.3.2 Baugrund und Spundwandverankerung

Ein Gutachten zur Beschaffenheit des Baugrunds des gesamten Verkaufsgrundstücks liegt der Ausloberin nicht vor. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass im Bereich des Hafens unter der Geländeoberkante (GOK) künstliche Auffüllungen bis in Tiefen von ca. 2,5 m bestehen.

Eine Rammkernsondierung im Zuge der Altlastenuntersuchung im westlichen Teilbereich des Planungsgebiets (Flurstück 196) ergab näheren Aufschluss über die dortige Beschaffenheit des Untergrunds: Bis 0,4 m unter GOK ist der Bodenhorizont durch Asphalt, Beton und Schwarzdecke gekennzeichnet. Bis zu 2,5 m unter GOK prägen Steine (Kalkstein, Bauschutt, Betonreste, Ziegelbruch), Sand und Schluff als Auffüllmaterial die Bodenschicht oder als gewachsener Boden Schluff, Sand und Lehm. Ab etwa 4,4 m findet sich Mergel.

Zusätzlich zu den Bodenverhältnissen sind für die Sicherung der Spundwand notwendige Verankerungen zu berücksichtigen, die in einem parallel zur Kaikante verlaufenden und ab der Kaikante max. 2,5 m breiten Bereich in den Untergrund getrieben sind. Unterhalb dieser Fläche sind bauliche Maßnahmen ausgeschlossen (z. B. Tiefgeschoss). In Bezug auf oberirdisch aufstehende Bebauung ist hier mit einem statischen und konstruktiven Mehraufwand zu rechnen.

3.3.3 Grundwasser

Im Bereich des Planungsraums liegt der mittlere Grundwasserspiegel (Schichtenwasser) bei ca. 1,5 m unter Geländeoberkante. Bei Baumaßnahmen unter der Geländeoberkante kann ggf. zusätzlich Kluftgrundwasser auftreten. Generelle Maßnahmen zur Abdichtung gegen anstehende Grundwasser werden daher erforderlich sein.

3.3.4 Altlasten

Im Gebiet des Wettbewerbes liegt die Altlastenverdachtsfläche Nr. 10. Zudem ist das Gebiet ein Teil der Altlastenverdachtsfläche Nr. 330 (siehe Anlage 33).

Altlast-/Verdachtsfläche 10

Hierbei handelt es sich um die Lagerfläche einer ehemaligen Kohlenhandlung, auch soll auf dem Grundstück eine Betankungsanlage betrieben worden sein. Im Anschluss daran wurde die Fläche von einem holzverarbeitenden Betrieb als Lagerfläche genutzt.

Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung zeigten Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers mit polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen und Mineralölkohlenwasserstoffen.

Im Rahmen einer Bebauung/Umnutzung sind Sanierungsmaßnahmen des Bodens und des Grundwassers erforderlich.

Altlast-/Verdachtsfläche 330

Bei dem Altstandort handelt es sich um einen ehemaligen Holzverarbeitenden Betrieb. Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung südlich des Hafenwegs zeigten Verunreinigungen des Erdreichs, hier wurden im Bereich der Gleistrasse Verunreinigungen des Bodens mit polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen und Mineralölkohlenwasserstoffen festgestellt.

Im Rahmen einer Bebauung/Umnutzung sind Sanierungsmaßnahmen des Bodens erforderlich.

3.3.5 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung mit Wasser und Strom ist über die äußere Erschließung gesichert. Mengenbezogen muss die Entwässerung über die neue Stichstraße überwiegend in Richtung des bestehenden Trennsystems in der Schillerstraße erfolgen.

3.3.6 Standsicherheit

Im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme zur Standsicherheit der Hallentragwerke auf dem gesamten OSMO-Gelände durch den Sachverständigen Dr.-Ing. Heinrich Bökamp wurde für einen Großteil der Hallen eine akute Einsturzgefahr festgestellt. Dies gilt u. a. für die Hallentragwerke 2a, 4a, 5a und 6a (einschließlich Hafenweg und Uferpromenade), die sich auf dem Verkaufsgrundstück befinden (siehe Abb. XX).

Zudem ist die äußere Dachhaut der Hallen aus Faserzementplatten durch Witterung und Bewuchs beschädigt und könnte bei Sturm oder Schnee schnell einstürzen. Teilweise wurde diese Dachhaut bereits aus Sicherheitsgründen abgetragen. Detailliertere Angaben über die Standsicherheit der Hallen sind der Anlage 15 zu entnehmen.

3.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

3.4.1 Planungsrecht

Das Verkaufsgrundstück liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 401: Stadthafen 1/Albersloher Weg der Stadt Münster in der Fassung der 5. Änderung vom 01.09.2006. Für die Fläche ist hier eine Gewerbefläche festgesetzt (GE).

Jedoch soll der B-Plan 401 nicht als planungsrechtliche Grundlage zur Überplanung des Gebiets herangezogen werden, da die Stadt Münster nach Aufstellungsbeschluss des Rats der Stadt Münster (27.06.2012) vorsieht, das geltende Planungsrecht an die Ziele des Masterplans „Stadthäfen Münster“ anzupassen. Zu diesem Zweck wird durch die Stadt Münster aktuell der Bebauungsplan Nr. 541 Stadthafen 1/Schillerstraße/Lütkenbecker Weg/Bundesstraße B 51/Albersloher Weg erarbeitet, der das Gelände der OSMO-Hallen, den angrenzenden, bisher nicht entwickelten Ufergrundstücken auf der Nordseite des Stadthafens 1, den gesamten Bereich südlich des Stadthafens sowie das Gebiet südlich des Dortmund-Ems-Kanals bis zur Umgehungsstraße umfasst (siehe Anlage 11).

Für das Verkaufsgrundstück ist eine Ausweisung als Mischgebiet vorgesehen. Die Flächen nördlich des Hafenwegs sollen als innerstädtische Wohngebiete festgesetzt werden.

Das konzeptionelle Ergebnis des vorliegenden Verfahrens soll für den Bereich des Planungsgebiets als Entwurfsgrundlage für die weitere Erarbeitung des Bebauungsplans Nr. 541 genutzt werden. Ein endgültiges und städtebaulich verträgliches Maß der baulichen Nutzung sowie eine sinnvolle und umsetzbare Nutzungsverteilung sind wichtiges Erkenntnisziel des Verfahrens.

Zudem bilden die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen zur geplanten Neubebauung im Umfeld (siehe Punkt 2.3) und zu benachbarten Bestandsgebäuden einen wichtigen rechtlichen Rahmen, dessen Einhaltung erforderlich ist

3.4.2 Sanierungsgebiet „Hafen 1“

Das Planungsgebiet befindet sich darüber hinaus in dem 1992 festgesetzten Sanierungsgebiet „Hafen 1“, für das die Durchführung eines vereinfachten Sanierungsverfahrens beschlossen wurde. In diesem Rahmen wurden von der Stadt Münster Maßnahmen durchgeführt, welche die Belange der Öffentlichkeit betreffen, wie z. B. die Anlegung des Hafenplatzes am Kopf des Hafenbeckens und Erschließungsmaßnahmen südlich des Stadthafen 1.

Das Sanierungsgebiet ist noch nicht aufgehoben worden, da südlich des Stadthafen 1 noch Sanierungsumlegungen durchgeführt werden.

3.4.3 Bauordnungsrecht

Im Rahmen des Verfahrens sind die Bestimmungen der Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) mit ihren nach BauO NRW erlassenen Durchführungsverordnungen und technischen Richtlinien einzuhalten (allgemein anerkannte Regeln der Technik, technische Baubestimmungen etc.).

3.4.4 Baulasten/Dienstbarkeiten

Für den direkten Uferbereich ist entsprechend dem Masterplan eine durchgehende öffentliche Wegeverbindung entlang der Uferlinie bis zur Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal zu ermöglichen. Für diese insgesamt 10,0 m breite Freifläche ist auf einer Breite von 4,00 m und in einem Abstand von 1,00 m zur Uferkante eine Fläche als Gemeinbedarfs-/Wegefläche von jeglicher privatwirtschaftlichen Nutzung ausgeschlossen. Dies schließt faktisch auch die erforderliche 1,0 m breite Abstands- und Anlagefläche zur Uferkante ein. So ist der gesamte Promenadenbereich hälftig von einer höherwertigen Nutzung ausgeschlossen. Für die übrige Uferfläche ist in Fortsetzung der Regelung im westlichen Uferbereich ebenfalls eine Belastung durch ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht vorgesehen; hier jedoch lediglich für die Anlieger und Erschließungsträger. Diese Teilfläche kann über diese Einschränkung hinaus individuell für wirtschaftliche Zwecke genutzt werden.

Daneben können die Flächen, bei den bauordnungsrechtlichen Erfordernissen entsprechender Regelung der Eigentumsverhältnisse, für Bauvorhaben auf dem Hauptgrundstück hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung zur Anrechnung kommen - auch in dem als Gemeinbedarfsfläche festgesetzten Bereich. Insofern ist eine Einschränkung der baulichen Nutzung in Baugebieten, die eine vollständige Überbauung des Grundstücks (Grundflächenzahl 1,0) ohnehin nicht zulassen, nicht gegeben. Auch ist eine Überbauung der Kaiflächen ab dem 2. Obergeschoss vorstellbar (siehe Punkt 4.1).

3.4.5 Immissionsschutz/Lärmschutz

Auf das Planungsgebiet wirken verschiedene Lärmquellen ein, die vorrangig aus den Nutzungen des Umfelds resultieren. Hierzu zählen der Gewerbe- und Industrielärm des südlich vom Stadthafen 1 gelegenen Gebiets sowie des Bereichs östlich des Dortmund-Ems-Kanals.

Im Rahmen der Neuaufstellung der Bauleitplanung werden die entsprechenden zulässigen Immissionspegel herabgesetzt. Das heißt, dass die dann zulässigen Immissionsauswirkungen südlich des Stadthafen 1 und östlich des Dortmund-Ems-Kanals eine Mischgebietsnutzung für das Wettbewerbsgebiet und eine allgemeine Wohnnutzung für das Stadthafen 1-Projekt berücksichtigen. Im Rahmen dieser Neuaufstellung der Bauleitplanung werden die Potenziale zum Ausbau des südlich des Stadthafen 1 gelegenen Gas- und Dampfturbinenkraftwerkes berücksichtigt, so dass die Entwicklung der planerischen Ziele für die Bereiche nördlich des Stadthafen 1 (Wohnen („Neuhafen“)/Mischgebiet) möglich wird.

Bis Ende 2016 befindet sich auf der Südseite des Stadthafen 1 die Störfallnutzung „Spedition Lehnkering“. Über die Seveso II Richtlinie bzw. BImSchG (Bundesimmissionsschutzgesetz) löst bis Ende 2016 die entsprechende Anlage noch die Einhaltung von Schutzabständen aus. Die Störfallnutzung „Spedition Lehnkering“ stellt jedoch definitiv ihren Betrieb spätestens am 31.12.2016 ein. Aufgrund dieser zeitlichen Perspektive ist davon auszugehen, dass die derzeit noch bestehenden Anforderungen zu Schutzabständen zum Zeitpunkt der Projektrealisierung keine Rolle mehr spielen. Die Verfügungsgewalt über das Grundstück liegt bei der Stadtwerke Münster GmbH.

Generell müssen Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen vorgesehen sind, die Anforderungen an das resultierende Schalldämm-Maß gemäß den festgesetzten Lärmpegelbereichen nach DIN 4109 erfüllen.

3.5 Grundstückspreis

Die Grundstücksverkäuferin erwartet ein Kaufpreisangebot, das nicht unter dem durch ein Gutachten über den Verkehrswert (Marktwert) ermittelten Kaufpreis liegt. Für das als unbebaut unterstellte Grundstück Hafenweg 34-44 in 48155 Münster wird zum Stichtag 01.07.2013 ein Verkehrswert (Marktwert) von 5.400.000 € festgestellt. Gemäß Punkt 3.2 der Auslobung ist hiermit ein baureife Verfügbarkeit impliziert.

Eine Bewertung für eine ggf. notwendige Altlastenbeseitigung enthält das Gutachten nicht. Bezüglich der Kostenbeteiligung an evtl. Sanierungskosten der Altlasten wird auf Punkt 5.12 der Auslobung verwiesen. Entsprechende Vereinbarungen werden Bestandteil des Grundstückskaufvertrages.

Die Erstellung des Erschließungsstichs von der Schillerstraße zum Hafenweg bzw. zur Kaipromenade (siehe Punkt 4.2) erfolgt durch die Stadt Münster und ist kostenmäßig zu einem Drittel vom Grundstückskäufer zu tragen.

Der Hafenweg soll im Abschnitt zwischen Planungsgebiet und Wohnungsbauprojekt „Neuhafen“ nicht zuletzt auch im Hinblick auf bestehende Leitungstrassen in städtisches Eigentum übergehen und durch die Stadt Münster als attraktive Fußgänger- und Radwegeverbindung mit qualitätsvollen Aufenthaltsbereichen umgestaltet werden. Eine Kostenverteilung der Ausbaumaßnahmen zu gleichen Hälften auf die Eigentümer der bevorteilten Grundstücke (Projekt „Neuhafen“ und Käufer des in Rede stehenden Grundstücks) ist vorgesehen.

Die Herstellung der öffentlich nutzbaren Kaifläche (Gesamttiefe 5,00 m ab und parallel zu der Kaikante) zur Verlängerung der Uferpromenade (siehe Punkt 4.2) wird durch die Stadt Münster erbracht und ist entsprechend der Grundstücksbreite anteilig durch den zukünftigen Eigentümer des Verkaufsgrundstücks zu tragen. Die Kaifläche verbleibt analog zum realisierten Bereich des Kreativkais im Eigentum des Investors, die Anlage selbst geht in den Besitz der Stadt Münster über, die damit die Verkehrssicherung und Unterhaltung übernimmt.

Erschließungsbeiträge nach § 127 BauGB ff für die erstmalige, endgültige Herstellung der Erschließungsanlagen sind mit dem Kaufpreis abgegolten. Alle anderen Kosten für den Anschluss an städtische und private Ver- und Entsorgungsmedien hat der Käufer zu tragen. Sollte der Verkäufer zu Leistungen herangezogen werden, die nach den vorstehenden Regelungen vom Käufer zu tragen sind, so hat der Käufer den Verkäufer hiervon freizustellen. Sämtliche Gegebenheiten des Grundstücks sind mit der Abgabe des Angebots zu berücksichtigen.

4 AUFGABENSTELLUNG UND PLANUNGSVORGABEN

Der Standort des Verkaufsgrundstücks ist insbesondere durch die innenstadtnahe, urbane und wasserbezogene Lage geprägt. Zudem kommt der Fläche im Gefüge der gesamtheitlichen Weiterentwicklung des Münsterschen Hafenbereichs entsprechend des Masterplans Stadthäfen Münster eine hohe Bedeutung zu: Ihre Umnutzung trägt wesentlich zur Fortführung des Kreativkais, Öffnung des ehemaligen OSMO-Geländes und einer damit einhergehenden verbesserten Vernetzung zwischen Stadthafen 1 und den nördlichen Wohnquartieren (Herz-Jesu-Viertel, Projekt „Neuhafen“) sowie durchgängige Begehrbarkeit der Kaiflächen am nördlichen Ufer des Stadthafen 1 bei.

Ziel ist es, an diesem besonderen Ort hinsichtlich der Nutzungen sowie des Städte- und Hochbaus ein attraktives und belastbares Konzept zu entwickeln, das auch über einen längeren Entwicklungszeitraum hinaus nachhaltige Qualitäten garantiert. Die neuen Gebäudekörper sollen dabei im Schwerpunkt für die Nutzungen Büro, Dienstleistung sowie Kreatives und Kulturelles entwickelt werden. Zudem kann ergänzend und als eindeutig untergeordnete Funktion eine Wohnnutzung angeboten werden. Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten ist ausgeschlossen.

Grundsätzlich soll das von den Bewerbern/Bietern zu erarbeitende Nutzungs- und Entwurfskonzept im Einklang mit dem vorhandenen Umfeld und insbesondere mit den hier aktuell in Planung befindlichen Entwicklungen stehen. Daher werden Lösungsvorschläge erwartet, die eine Ansiedlung wohnverträglicher Nutzungen innerhalb der o. g. Funktionsschwerpunkte vorsehen und auf städtebaulicher Ebene an das Wohnprojekt „Neuhafen“ anknüpfen. Letzteres bedingt insbesondere die Berücksichtigung der Zeilenstruktur und damit einhergehend das Aufgreifen von Wege- und Sichtbeziehungen zum Wasser.

Darüber hinaus ist von den Bewerbern/Bietern ein Vermarktungskonzept zu entwickeln, das ein Leitthema und die Positionierung des Vorhabens innerhalb des Hafenbereichs sowie der Stadt Münster formuliert. Das Vermarktungskonzept soll zudem die avisierten Nutzergruppen aufzeigen (siehe Punkt 5.8).

Als Basis für die Entwürfe/Angebote sind die Rahmenvorgaben des Masterplans Stadthäfen Münster (siehe Punkt 2.3) und im Speziellen die nachfolgend formulierten Angaben heranzuziehen. Abweichungen sind in den Planunterlagen nachvollziehbar zu kennzeichnen.

4.1 Städte- und hochbauliche Zielsetzung

Unter Berücksichtigung des (zukünftigen) anschließenden Stadtgefüges ist die Neubebauung nach einem individuellen Leitbild zu entwerfen, das die Ziel- und Rahmenvorgaben des Masterplans konkretisiert. Dabei sind die Erzeugung identitätsstiftender Gestaltungsmerkmale sowie eine differenzierte Gebäudestruktur gewünscht, um den verschiedenen Nutzungen und Baukörpern ausreichend Eigenständigkeit zu verleihen.

Die Bieter sollen ein attraktives Gebäudeensemble mit optimaler Erschließung auf dem Areal entwickeln (siehe Punkt 4.2). Dabei sollen einzelne Gebäudeteile bzw. die entwurfsabhängige Anzahl der Hauseingänge deutlich ablesbar sein, um eigene Adressen auszubilden und um für die gesamte Neubebauung differenzierbare Bereiche zu schaffen.

Die Entwurfskonzepte sollen – ohne modischen Einflüssen zu unterliegen – kreativ und zukunftsweisend dem spezifischen Ort und dem besonderen Anspruch der Aufgabenstellung gerecht werden. Zudem soll das Gebäudeensemble einen der gesamtstädtischen Bedeutung des Standorts entsprechenden Beitrag zur Baukultur Münsters leisten. Somit stellt die Ausloberin hohe Ansprüche an die Maßstäblichkeit, Architektursprache und Gestaltung (inkl. Farb- und Materialwahl) der Baukörper sowie an die Gebäudeökologie.

Neben städtebaulichen, architektonischen, funktionalen und wirtschaftlichen Aspekten ist die baurechtliche Realisierbarkeit des Entwurfskonzepts ein wesentliches Kriterium in der Beurteilung der Beiträge.

Nutzungen und Dichte

Für das Verkaufsgrundstück soll planungsrechtlich zukünftig ein Mischgebiet (MI) für eine überwiegend vier- bis sechsgeschossige Bebauung ausgewiesen werden. Die Ausloberin erwartet, dass hier eine ausgewogene Durchmischung der gewünschten Nutzungen entsteht. Dabei soll eine Wohnnutzung nur ausnahmsweise ab den zweiten Obergeschossen der Neubebauung und – in Relation zu den übrigen Nutzungen – in einem untergeordneten Anteil realisiert werden. Dementsprechend sind keine reinen Wohngebäude zu planen.

Die Baufelder bzw. -grenzen sind gemäß Anlage 14 definiert.

Für die Ausloberin ist eine Überbauung der Baugrenzen lediglich im Süden ab dem zweiten Obergeschoss denkbar. Grundsätzlich sind maßvolle Überschreitungen der vorgegebenen Baugrenzen und ebenfalls der avisierten Bauhöhen konzeptionell überzeugend zu begründen. Das endgültige Maß der baulichen Nutzung sowie die Höhenentwicklung und ihre Differenzierung sind im Rahmen der städtebaulichen Beurteilung ein wesentliches Erkenntnisziel des Verfahrens.

Teilerhalt der OSMO-Hallen

Die OSMO-Hallen stehen nicht unter Denkmalschutz. Jedoch kann die historische Bausubstanz bzw. Teile dieser für das neue Quartier ein prägendes und identitätsstiftendes Element bilden. Daher wird ein (Teil-) Erhalt und eine qualitätsvolle städtebauliche Integration der Hallen auf dem Planungsgrundstück durch die Politik präferiert, wobei aus Gründen der städtebaulichen Signifikanz von einem Erhalt des überkragenden Gebäudeteils gem. Anlage 14 auszugehen ist (gem. Statikgutachten (siehe Anlage 15) Halle 3a). Die Entscheidung für oder gegen einen (Teil-) Erhalt liegt bei den Bewerbern/Bietern.

Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gestalterischer Parameter des Gesamtkonzepts sollen die Bieter einen baulichen Teilerhalt und wirtschaftlichen Betrieb der OSMO-Hallen überprüfen. Die für eine konzeptionelle Auseinandersetzung erforderlichen Planunterlagen sind der Anlage 16 und 17 zu entnehmen.

Bisher wurden die Hallen auf dem Verkaufsgrundstück in öffentlicher und kultureller Art genutzt (siehe Punkt 3.2). Sollte durch die Konzepte eine weitere öffentliche/öffentlich wirksame Nutzung vorgeschlagen werden, ist sicherzustellen, dass diese die zukünftige Wohnnutzung im nördlich angrenzenden Quartier „Neuhafen“ nicht stört.

4.1.1 Lärmschutzmaßnahmen

Lärmschutzmaßnahmen sind nach derzeitigem Erkenntnisstand, vorbehaltlich der noch zu konkretisierenden Bauleitplanung, nicht erforderlich.

4.1.2 Barrierefreiheit

Alle Bereiche des Gebäudeensembles und der Außenanlagen sind für mobilitätseingeschränkte Personen nutzungs- und funktionsgerecht zu planen. Hierzu sind insbesondere § 49 und § 55 der BauO NRW zu berücksichtigen.

4.1.3 Technikflächen

Technische Aufbauten auf den Dachflächen sind sowohl im erforderlichen Umfang als auch in der Dimensionierung, insbesondere in der Höhe, auf ein Mindestmaß zu reduzieren und gestalterisch schlüssig in den Gesamtentwurf zu integrieren.

4.1.4 Gebäudeökologie/Nachhaltigkeit

Das klimaschonende Planen und Bauen darf nicht erst mit der Ausführungsplanung oder der Gebäudetechnik beginnen. Vielmehr sind schon in diesem frühen Planungsstadium Konsequenzen aus den Abwägungen zwischen verschiedenen Entwurfsaspekten zu beachten.

Von den Bietern wird daher ein ökologisches Gesamtkonzept erwartet, dessen Komponenten sinnvoll und wirksam ineinander greifen und das mit dem vorgeschlagenen Entwurfs-/Nutzungskonzept im Einklang steht.

Der neue Gebäudekomplex soll unter hohen nachhaltigen Standards und entsprechend der Maßgaben der dann gültigen Fassung der EnEV errichtet werden. Die daraus resultierenden bauphysikalischen Vorgaben für die Gebäudehülle sind zu berücksichtigen.

Hinweise auf den Einsatz regenerativer Energien sind willkommen. Ein besonderes Augenmerk ist auf eine sinnvolle Ausrichtung der Gebäudekörper sowie ein wirtschaftlich und ökologisch sinnvolles A/V-Verhältnis zu legen. Dachbegrünungen können die ökologischen und funktionalen Werte der Neubebauung erhöhen.

Ferner sind die Gesichtspunkte der Nachhaltigkeit aus ökologischer, ökonomischer, sozialer und kultureller Sicht über den gesamten Lebenszyklus (also von der Rohstoffgewinnung über die Errichtung bis zum Rückbau) bei der Entwicklung des Gesamtkonzepts mit einzubeziehen.

Ein ganzheitliches Energiekonzept ist nicht Bestandteil dieses Wettbewerbs.

4.2 Verkehrs- und freiraumplanerische Zielsetzung

4.2.1 Äußere Erschließung

Von den Bietern ist ein grundsätzlich belastbares und intelligentes Erschließungskonzept zu entwickeln, das eine hohe Nutzerqualität bietet.

Aus den Zielen des Masterplans Stadthafen Münster und den vorgesehenen Entwicklungen im Umfeld des Verkaufsgrundstücks ergeben sich nachstehende Rahmenbedingungen für die Erschließung des Planungsgebiets.

Zwischen den nordöstlich des Verkaufsgrundstücks neu entstehenden Grundstücksgrenzen (zwischen Areal Projekt „Neuhafen“ und Erweiterungsfläche des Geländes der Josef Kuhr Immobilienbesitz GmbH & Co. KG, siehe Punkt 3.1) ist ein 10,0 m breiter Erschließungstich von der Schillerstraße zum Hafenweg und in Verlängerung als Wegefläche bis zu den Kaiflächen vorgesehen. Diese öffentlich nutzbare Verkehrsfläche soll auf Höhe der Ewaldstraße angelegt werden und das Verkaufsgrundstück im Osten erschließen (siehe Punkt 3.5). Zudem ist geplant, für die neue Straße eine Wendeanlage herzustellen, die für ein dreiaxsiges Bemessungsfahrzeug dimensioniert ist (siehe Punkt 4.2.2). Mit dieser neuen öffentlichen Erschließung wird die Notwendigkeit des weiter östlich vorhandenen Erschließungstichs parallel zur Rampe der Schillerstraßenbrücke entfallen. Diese wird voraussichtlich, vorbehaltlich des Ergebnisses des durchzuführenden Wettbewerbs für dieses Grundstück, zurückgebaut. Die Planung bzw. Gestaltung des neuen Erschließungstichs ist nicht Gegenstand des Verfahrens (siehe Punkt 3.5).

Nach Abriss der OSMO-Hallen zwischen Hafenweg und Schillerstraße im Zuge der Realisierung des Wohnprojekts „Neuhafen“ wird der Hafenweg in diesem Bereich nicht mehr überdacht sein. Jedoch soll er perspektivisch nicht von allgemeinem/öffentlichem Kfz-Verkehr genutzt, sondern primär Fußgängern, Radfahrern und Versorgungsfahrzeugen vorgehalten werden. Die Anbindung für den Kfz-Verkehr soll aus westlicher Richtung zukünftig auf Höhe des Verkaufsgrundstücks durch eine Wende-

anlage enden, die baulich für ein dreiachsiges Bemessungsfahrzeug ausgelegt ist. Hierzu bedarf es der Befahrung des Hafenwegs und des hier betreffenden Grundstücks in je einer Tiefe von 12,50 m. Für den Abschnitt zwischen dem Projekt „Neuhafen“ und dem Verkaufsgrundstück wird der Hafenweg mittelfristig als attraktive Fußgänger- und Radwegeverbindung mit Aufenthaltsqualitäten umgestaltet. Eine Planung bzw. Gestaltung des Hafenwegs (inkl. Wendemöglichkeit) ist nicht Gegenstand des Verfahrens (siehe Punkt 3.5).

Auch für den planungsgebietsbezogenen Fuß- und Radverkehr bilden der neue Erschließungsstich und der umgestaltete Hafenweg die Hauptanbindung in nordöstliche bzw. nordwestliche Richtung. Darüber hinaus werden die vorgesehenen Erschließungsstraßen des Wohnprojekts „Neuhafen“ weitere Fuß- und Radwegeverbindungen vom Hafenweg zur Schillerstraße sowie von West nach Ost ermöglichen (siehe Abb. XX).

Ferner soll, wie im Masterplan „Stadthafen Münster“ dargestellt, die Fußgängerpromenade am nördlichen Ufer des Stadthafen 1 als öffentlich nutzbaren Fuß- und Radweg bis zum Dortmund-Ems-Kanal fortgeführt werden (siehe Punkte 2.3). Die Nutzungs- bzw. Entwurfskonzepte der Bieter müssen folglich die Möglichkeit für die bauliche Fortsetzung sicherstellen; eine Planung der Promenade ist nicht Gegenstand des Verfahrens (siehe Punkt 3.5). Gleichwohl ist dafür ab der Kaikante eine 10,0 m breite Fläche von jeglicher Bebauung freizuhalten. Innerhalb dieser parallel zur Hafenkante verlaufenden Fläche, die zum Teil der Hafenordnung unterliegt, wird die Wegefläche und der Anlegestreifen in einer Breite von 5,00 m ausgeführt (siehe Punkt 3.4.4). Die Herstellung und Ausgestaltung der Promenade erfolgt entsprechend des westlich bereits hergestellten Abschnitts. Die vorhandenen alten Gleisanlagen werden dabei integriert.

Eine Erreichbarkeit des Promadenbereichs für notwendige Unterhaltungs- bzw. Instandsetzungsarbeiten ist zu gewährleisten.

4.2.2 Innere und Gebäudeerschließung

Grundsätzlich würde eine Berücksichtigung der im Wohnquartier „Neuhafen“ vorgesehenen öffentlich nutzbaren Wege, die in Nord-Süd-Richtung von der Schillerstraße zum Hafenweg führen, von der Ausloberin begrüßt werden. Eine Fortführung der Verbindungen als durchgängig gradlinige Erschließung für den Fuß- und Radverkehr bis zur Hafenkante wird in diesem Zusammenhang favorisiert.

Zur Erschließung der Neubebauung ist eine in Abhängigkeit zur gewählten Strukturierung der Gebäude ausreichende Anzahl an Hauseingängen zu planen. Dabei ist auf die optimale Ausrichtung der vorgeschlagenen Nutzungen bzw. Nutzungseinheiten zu achten. Die Erschließung der einzelnen Nutzungsbausteine ist entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen und unabhängig voneinander durch eigene, ebenerdige Zugänge (barrierefrei) zu entwickeln.

Die Adressbildung aller Nutzungen soll von der Hafenstraße aus erfolgen.

Auf die Führung der Rettungswege sowie die Anforderungen an Flächen für die Feuerwehr ist im Rahmen der Gebäudeentwicklung besonderes Augenmerk zu richten. Sollten durch die Tiefgarage unterbaute Flächen für das Rettungswegekonzept in Anspruch genommen werden, ist sicherzustellen, dass die Dachfläche der Tiefgarage die anfallenden Lasten aufnimmt.

Zum Nachweis der Realisierbarkeit wird eine Darstellung der erforderlichen Rettungswege und Flächen für die Feuerwehr hinsichtlich Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen entsprechend der DIN 14090 erwartet.

Zudem ist auf dem Verkaufsgrundstück die Erreichbarkeit und die Funktionalität für Müllfahrzeuge zu gewährleisten.

4.2.3 Kfz- und Fahrradstellplätze

Die für die geplanten Nutzungen erforderlichen Pkw-Stellplätze sind auf Grundlage des § 51 BauO NRW auf dem Verkaufsgrundstück vorzugsweise in dezentral erschlossenen Tiefgaragen unterzubringen. Eine attraktive städtebauliche Integration der Zufahrtsituation mit besonderer Berücksichtigung der vorgesehenen Wegeflächen ist sicherzustellen.

Gegebenenfalls ist die Realisierung einer gemeinsamen Zufahrt- und Tiefgaragenlösung mit den benachbarten neuen Entwicklungen im Anschluss dieses Verfahrens zu prüfen.

Grundsätzlich sind Störungen durch Tiefgaragenzu- und -ausfahrt aber auch Beeinträchtigungen dieser durch geeignete Anordnung zu minimieren.

Analog den internen kommunalen Richtlinien für den nutzungsbezogenen Fahrradabstellbedarf (§ 47 (4) BauO NRW) sind quantitativ ausreichende sowie qualitativ und funktional geeignete Fahrradabstellmöglichkeiten vorzusehen.

Bei der Positionierung soll generell ein hoher Komfort für die Nutzer erreicht werden. Gleichsam sollen die Fahrradstellplätze erschließungsgünstig und vor dem Hintergrund eines möglichen Sicherheitsbedürfnisses der Nutzer geplant werden.

4.2.4 Freiraum

Für die Außenanlagen des Planungsareals sind Entwurfsvorschläge zu unterbreiten, die neben einer Gestaltungsdarstellung der Eingangs- und Erschließungsebene der Neubebauung auch Überlegungen bezüglich des Übergangs vom Verkaufsgrundstück zu den anschließenden öffentlichen bzw. öffentlich nutzbaren sowie privaten Liegenschaften im Westen erkennen lassen.

Im westlichen Bereich auf dem Flurstück 196 und dem anschließenden an das Flurstück 195 (siehe Punkt 3.1) bietet sich aus dem städtebaulichen Kontext die Anlage eines platzähnlich gestalteten, öffentlich nutzbaren Areals auf dem Wettbewerbsgebiet an. Dies scheint auch vor dem Hintergrund eines optional möglichen Querungsbauwerks (z. B. Brücke oder Steg) über das Hafenbecken zur Stärkung der fußläufigen Verknüpfung von Nord- und Südufer des Stadthafens sinnvoll.

Um auch eine Verknüpfung auf freiraumplanerischer Ebene mit dem Projekt „Neuhafen“ herzustellen, sollen die dort geplanten Grachten in die Außenraumstrukturierung und -gestaltung übertragen werden. Vorstellbar sind in diesem Sinne private Außenbereiche in analoger Lage und Ausmaße zu den Wasserflächen im nördlichen Wohnquartier. Eine Fortführung der Grachten ist nicht erforderlich.

5 VERFAHRENSGRUNDLAGEN

Die Verfahrensgrundlagen sind in einem separaten Dokument formuliert.