



Amt für Stadtentwicklung,  
Stadtplanung,  
Verkehrsplanung

24.08.2018

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Leifken  
Telefon: 492 61 81  
LeifkenA@stadt-  
muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Neugestaltung Hafensüdseite, Zustimmung zum Entwurf

Beratungsfolge

04.09.2018	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
13.09.2018	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

I. Sachentscheidung:

Dem Entwurf zur Neugestaltung der Hafensüdseite wird (gem. Anlagen) zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Bau- und Planungskosten in Höhe von ca. 4.700.000 € entstehen.

Dem gegenüber stehen voraussichtlich Einnahmen in Höhe von 3.695.000 €.

Teilfinanzplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und –anlagen			
Investitionsmaßnahmen	4242	Stadthafen 1, Bp 541 II			
Auszahlungen	08	Für Baumaßnahmen	2019	30.000€	1. Bauabschnitt
			2020	1.500.000 €	
			2021	500.000€	
			2022	85.000€	
			ff.	2.585.000 €	2. Bauabschnitt

Einzahlungen	01	Aus Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen	2020	1.208.700 €	
			2022	462.150€	
			ff.	2.024.150 €	
Summe aller Auszahlungen/Saldo				<b>1.005.000 €</b>	

Als Folgekosten fallen zusätzlich jährliche Abschreibungen von ca. 117.500 € und Unterhaltungskosten von ca. 47.000 € an.

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan-Entwurf 2019 bei der / bei den o. g. Produktgruppe/n veranschlagt: Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2019 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

Die Zuwendungen stellen sich aus einer Beteiligung der Stadtwerke Münster GmbH in Höhe von 625.000 € (50 €/qm), Beteiligung der Anlieger in Höhe von 625.000 € (50 €/qm – vertragliche Vereinbarung Stadtwerke Münster GmbH mit Grundstückseigentümern) und einer pot. Städtebauförderung in Höhe von 60 % der förderfähigen Kosten nach Abzug der Beitragsbeiträge der Anlieger zusammen.

### **Begründung:**

Der prämierte Entwurf des Büros scape Landschaftsarchitekten aus der Mehrfachbeauftragung zur Neugestaltung der Hafensüdseite wurde am 25.04.2017 im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen und am 02.05.2017 in der Bezirksvertretung-Mitte der Stadt Münster vorgestellt und von beiden Gremien positiv aufgenommen und zur Entwurfsvertiefung freigegeben.

Das Büro scape Landschaftsarchitekten hat die Vorentwurfs- und Entwurfsplanung nahezu abgeschlossen. Die Entwurfsgedanken wurden weiter konkretisiert. Das nun vorliegende Ergebnis (sh. Anlage 1) orientiert sich sehr nah an dem prämierten Beitrag zur Mehrfachbeauftragung. Die gesamte Arbeit mit umfangreichen Angaben zur Gestaltung und den vorgeschlagenen Produkten ist unter [https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user\\_upload/stadt-muenster/61\\_stadtplanung/pdf/\\_stadt-raum/der\\_entwurf\\_von\\_scape\\_landschaftsarchitekten\\_fuer\\_die\\_neugestaltung\\_der\\_hafensuedseite.pdf](https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_stadtplanung/pdf/_stadt-raum/der_entwurf_von_scape_landschaftsarchitekten_fuer_die_neugestaltung_der_hafensuedseite.pdf) einzusehen.

Im Entwurfsprozess wurde der Kommunale Schadenausgleich (KSA) eingebunden, um die sicherheitsrelevanten Aspekte für öffentliche Verkehrsanlagen bereits im Vorfeld abzustimmen. Entsprechende Anregungen wurden aufgenommen, wie z.B. die ausreichende Beleuchtung der erhöhten Kranbahn. Die Aussagen des KSA haben empfehlenden Charakter, insgesamt wird der nun vorliegende Entwurf vom KSA positiv bewertet.

Der Entwurf wurde ebenfalls durch die Arbeitsgruppe Stadtplanung und Verkehr der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen (KIB) begleitet. Entsprechende Anpassungen aufgrund der Ergebnisse dieser Abstimmungen wurden vorgenommen. Hier zu nennen ist z.B. die Ausbildung der Oberfläche im Bereich des landseitigen Gleises mit taktilen Elementen, die rollstuhlgerechte Erreichbarkeit der wasserseitigen Terrassenelemente und die Berücksichtigung von Rücken- und Armlehnen bei den Sitzelementen.

Ebenfalls wurde der Entwurf den neuen Hafenanliegern südlich des Stadthafen 1 vorgestellt und auch von ihnen positiv aufgenommen.

## **Wesentliche Entwurfsinhalte:**

Im Bereich des Hafenplatzes wird vorhandenes Natursteinmaterial den Auftakt für die lineare Kaiflächengestaltung akzentuieren. Dieses Natursteinmaterial wird bis zur Höhe des Wolfgang-Borchert-Theaters als Oberflächenmaterial verwendet. Im Anschluss werden Betonsteine das Hauptmaterial der Oberfläche sein. Im Bereich der Natursteinfläche erfolgt die barrierefreie Verbindung zwischen der Straße „Am Mittelhafen“ / Hafenplatz und der Betonsteinfläche durch taktile ausgeprägte Betonelemente, die das landseitige Gleis ausfüllen.

Die vorhandenen Baumpflanzungen am ehem. Kohlebunker werden durch kreisrunde Beete mit Betoneinfassung akzentuiert und durch zusätzliche Pflanzungen ergänzt. Partielle hölzerne Sitzauflagen bieten sich als Sitzgelegenheiten an. Die Bäume und Pflanzen werden durch Bodenstrahler im Dunkeln illuminiert.

Eine asymmetrische, 11 m lange Holzbank bietet am Hafenkopf Sitzgelegenheiten. Flankiert wird die Bank durch zwei neue Mastleuchten, die die Situation hier am Hafenkopf ausleuchten.

Die ehemaligen Kranbahnen werden mit Betonelementen ausgefüllt. Die westliche – zum Hafenplatz orientierte – bleibt in ihrer erhöhten Position von ca. 15 cm über Niveau. Durch die Berücksichtigung von integrierten geneigten Flächen ist die Erreichbarkeit auch für Rollstuhlfahrer gesichert. Auf dieser Kranbahn steht der ehem. Rhenuskran. Seine endgültige Position wird östlich des Wolfgang-Borchert-Theaters sein, in Verlängerung des privaten Durchgangs und damit in der Sichtachse zur Straße „Am Mittelhafen“. Die östliche Kranbahn wird auf dem Niveau der übrigen Fläche liegen.

Die Oberflächen der Kranbahnen werden zum großen Teil mit Betonplatten, die durch Besenstrich strukturiert sind, ausgefüllt. Ausgewählte Teilbereiche werden als Eventflächen ausgeführt, deren Oberfläche Strukturen von Materialien des ehem. Hafenumschlages aufzeigen (z.B. Getreide, Holz).

Durchgängig wird die öffentliche Fläche in einem Meter Abstand zur Spundwand von der Wasserfläche und damit von der Hafennutzung von einem leichten, transparenten Drahtseilgeländer getrennt. In bestimmten Abständen sind Durchgänge vorgesehen, die jedoch nur indirekt mittels Umgehung von vorgesetzten Geländern passierbar sind. Die Anordnung garantiert weiterhin das Anlegen von Schiffen und die Erreichbarkeit der Wege- bzw. Wasserfläche.

Das Geländer wird an ausgewählten Bereichen mit Holzauflagen versehen, die ein An- und Auflehnen ermöglichen.

In Verlängerung der zukünftigen öffentlichen Durchwegungen zur Straße „Am Mittelhafen“ sind Holzdecks vorgesehen, die über die Wasserfläche hinausragen. Die wasserseitige Ebene ist durch die Berücksichtigung von seitlichen Rampen per Rollstuhl zu erreichen. In direkter Verlängerung der Rampen ist zur Sicherung ein Drahtseilgeländer vorgesehen. Der überwiegende Teil der Decks soll jedoch ohne Geländer ausgebildet werden, damit eine unmittelbare Zugänglichkeit für evt. Wassersportaktivitäten zukünftig möglich ist. Als Material ist, genauso wie für die Sitzelemente, Eichenholz vorgesehen. Die Rutschfestigkeit hier soll durch eine spezielle Behandlung gewährleistet werden. Leuchtmittel unterhalb der Deckkonstruktion werden die Wasserfläche illuminieren. Der obere Bereich der Holzdecks wird mit je 2 zusätzlichen Sitzelementen versehen.

Neun Sitzbänke aus Eichenholz ergänzen auf der Kaifläche die Sitzmöglichkeiten. Diese Bänke sind zusätzlich mit Arm- und Rückenlehnen ausgestattet. Die Gestaltung, Materialität und die Abmessungen sollen wiederum an den ehem. Hafenumschlag erinnern.

Das östliche Ende der Gleisanlagen markieren Liegebänke, die die o.g. Gestaltungsgrundsätze aufgreifen.

Die Demontierbarkeit von Einzelelementen soll eine praktikable Reinigung und Wartung der Sitz- und Liegeelemente gewährleisten.

Mastleuchten, die in ihrer Konstruktion an Schiffsmasten erinnern, werden für eine ausreichende Ausleuchtung der Kaianlagen sorgen. Die Positionierung, Anzahl und Ausrichtung der Leuchtmittel wird im weiteren Verfahren über einen Lichtplaner konkretisiert.

Auf den Kaiflächen sind verteilt Fahrradbügel vorgesehen. Der Entwurfstand berücksichtigt noch nicht, dass im Bereich des Speichers 42 (B-Side GmbH / Ruderverein Münster von 1882 e.V.) zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen werden sollen.

5 Unterflurcontainer mit je einem Fassungsvermögen von 800 Litern sind im Verlauf der Kaiflächen verortet. Die Verwendung und Anzahl des Produktes sind mit den Abfallwirtschaftsbetrieben (AWM) abgestimmt.

7 Rettungsringe sind ebenso berücksichtigt wie 4 Versorgungspoller. Hierüber kann die Versorgung von Schiffen mit elektrischer Energie sichergestellt werden und somit die Kaifläche als Wasserwanderrastplatz aufgewertet werden.  
Kalkulatorisch ist ebenso ein Versorgungspunkt für Veranstaltungsstrom berücksichtigt.

Informatorisch und planerisch aufgegriffen sind eine Steganlage und eine Krananlage, die durch den Ruderverein Münster von 1882 e.V. erstellt und betrieben werden sollen.

Der ehem. Rhenuskran und das Betonsilo / „Elefant“ sowie das kleinere Betonsilo auf der benachbarten privaten Grundstücksfläche sollen erhalten bleiben. Der Kran und der „Elefant“ werden im Planungsbereich ebenfalls durch Bodenstrahler hervorgehoben. Die Sanierung der Objekte ist zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.

### **Zeitliche Perspektive:**

Die rechtliche Sicherung der öffentlichen Nutzung soll über die Ausweisung „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ durch den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 541 Teilbereich I erfolgen.

Der Bau der Anlage soll mit finanzieller Beteiligung der Stadtwerke Münster GmbH und der Anlieger durch die Stadt Münster erfolgen. Es wird angestrebt, dass das Eigentum der Kaiflächen von den Stadtwerken Münster GmbH an die Stadt Münster übergeht.

Der anschließende 2. Bauabschnitt bis zum Dortmund-Ems-Kanal soll je nach Fortschritt der weiteren hochbaulichen Realisierungen anschließend erfolgen.

Im Herbst dieses Jahres soll ein Städtebau-Förderantrag für einen 1. Bauabschnitt gestellt werden. Der 1. Bauabschnitt soll vom Hafenplatz bis zur öffentlichen Durchwegung östlich der Biokäserei realisiert werden. Nach einer potenziellen Bewilligung des Förderantrages können die Ausschreibungen erfolgen, so dass die ersten vorbereitenden Maßnahmen voraussichtlich Anfang 2020 beginnen könnten.

Die Freifläche am Einmündungsbereich Stadthafen 1 / Dortmund-Ems-Kanal ist in dieser Planung zunächst nicht berücksichtigt. Aufgrund der Ausbaurbeiten zum Dortmund-Ems-Kanal ist ein mittelfristiger Zugriff auf diese Flächen derzeit nicht gegeben. Zur gegebenen Zeit wird für diesen Bereich gesonderte Entwurfsplanung aufgestellt.

I.V.

gez.

Denstorff  
Stadtbaurat

**Anlagen: Entwurf Neugestaltung Hafensüdseite**