



Amt für Stadtentwicklung,
Stadtplanung,
Verkehrsplanung

04.09.2018

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Thiel

Telefon: 492 61 80

Thiel@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Gestaltung Windthorststraße - zwischen Bahnhofstraße und Von-Vincke-Straße
Planungs- und Baubeschluss

Beratungsfolge

13.09.2018	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Bericht
09.10.2018	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Ergebnisse aus der Testphase zum Planungsprozess „Stadtraum Windthorststraße“ werden zur Kenntnis genommen (siehe Begründung Seite 3).
2. Aufgrund der o.g. Ergebnisse wird der seinerzeit von der Fachjury mit dem ersten Preis dotierte Entwurf Lohaus+Carl in modifizierter Form weiter verfolgt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das in der Anlage 3 dargestellte und mit der ISG kommunizierte Gestaltungskonzept zur Windthorststraße (für den Bereich zwischen der Bahnhofstraße und der Von-Vincke-Straße) - als Ergebnis des Planungsprozesses zur Windthorststraße - umzusetzen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2018	55.000	
Teilfinanzplan					

	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Investitionsmaßnahme	0007	Verkehrsflächen, Neubau und Erneuerung			
Auszahlungen			2018	86.800	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushalt 2018 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

Begründung:

Anlass:

Die Verbindung vom Hauptbahnhof Münster in die Altstadt über die Windthorststraße soll von der Bahnhofstraße bis zum Harsewinkelplatz baulich-gestalterisch und funktional-verkehrlich optimiert werden. Als kürzester Weg in die Altstadt nimmt dieser Straßenzug zwischen Bahnhofstraße und Von-Vincke-Straße als „Fußgängerzone frei für Rad- und Lieferverkehr“ sowohl Fußgängerströme, Radverkehr und Kfz-Verkehr auf. Auf der gesamten Länge bis über den Harsewinkelplatz hinaus in die Ludgerstraße ist die Windthorststraße eine Geschäftsstraße mit Dienstleistungen und Wohnen.

Um diese wichtige Wegeverbindung zu stärken, hatte die Verwaltung in Kooperation mit der Immobilien- und Standortgemeinschaft Bahnhofsviertel Münster (ISG) und der Initiative Starke Innenstadt Münster (ISI), einen extern moderierten Planungsprozess unter Beteiligung von vier externen Planungsbüros angestoßen. Dabei waren in einem moderierten Dialogverfahren auch die Anlieger und Nutzer der Windthorststraße eingebunden. Gemeinsam haben sie Chancen und Potentiale für die Windthorststraße erarbeitet und in einem zweiten Teil des Planungsprozesses mit den externen Planungsbüros Veränderungsoptionen und Entwürfe entwickelt. Ziel der Beteiligung sollte ein gemeinsam getragenes Ergebnis zur Zukunft des Stadtraumes Windthorststraße sein, das durch einen integrativen, partizipativen und nachhaltigen Dialog aller Beteiligten abgesichert werden sollte. Schwerpunkte des Planungsverfahrens waren die fehlende Attraktivität der Windthorststraße als Geschäftsstraße, die fehlende Verweil- und Aufenthaltsqualität in diesem Stadtraum sowie das teilweise chaotische Abstellen der Fahrräder und der damit verbundene Flächenbedarf in der Straße.

Rückblick:

Mit den Vorlagen V/0225/2014 und V/0435/2016 hatte die Verwaltung die Bezirksvertretung Münster - Mitte, den Betriebsausschuss Münster-Marketing und den Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen über den anstehenden Planungsprozess „Stadtraum Windthorststraße“ und die Ergebnisse informiert und einen Beschluss zur Testphase herbeigeführt.

Ab März 2015 wurde der Planungsprozess zur Umgestaltung der Windthorststraße unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Als Ergebnis dieses Prozesses wurden Rahmenbedingungen zur Umgestaltung der Windthorststraße formuliert und ein Wettbewerb ausgelobt. Von vier Entwürfen prämierte die Jury den Entwurf des Büros Lohaus+Carl aus Hannover mit dem 1.Preis.

Um mögliche Realisierungschancen des Siegerentwurfes im Vorfeld eines kompletten Umbaus zu testen, hat die Verwaltung im Bereich zwischen Bahnhofstraße und Achtermannstraße im Rahmen einer Testphase den Straßenraum ohne Umbauten, aber mit provisorischen gestalterischen Elementen ausgestattet, die sich am Entwurfsgedanken Lohaus+Carl orientierten. In Anlehnung an den Wettbewerbsentwurf wurde in der Achse der bestehenden Bäume ein Multifunktionsstreifen markiert und die Fläche weitestgehend von den alten Bänken und Fahrradständern freigeräumt. Straßenleuch-

ten wurden provisorisch von der gegenüberliegenden Hausfront auf den Multifunktionsstreifen verlegt. Flächen zum Abstellen von Fahrrädern sowie eine Aktionsfläche wurden besonders gekennzeichnet; die Flächen für Außengastronomie konnten ausgeweitet werden.

Fazit aus der Testphase:

In der Testphase war erkennbar, dass der Straßenraum, wie im Entwurf Lohaus+Carl vorgesehen, für eine mittige Anordnung der Bäume und damit eine Zweiteilung des Straßenraumes in je eine 4,50 m breite Fahrbahn zu schmal ist, um gleichzeitig neben dem Fahrradverkehr auch noch Anlieger- und Lieferverkehr abzuwickeln. Der durchaus positiven Gestaltungsidee einer begrünten Mittelachse stehen Nachteile in der Erreichbarkeit einzelner Geschäfte und den notwendigen Fahrbewegungen im Zweirichtungsverkehr entgegen. So sind Rangieren und Überholen in der jeweiligen Fahrspur links und rechts der Baumreihe aufgrund des fehlenden Platzes nicht möglich. Fahrzeuge können nur am Anfang und Ende des Straßenabschnittes wenden und nachfolgende Fahrzeuge würden sich stauen.

In diesen Situationen würde zudem der rege Fußgänger- und Radverkehr, der die Windthorststraße als Anbindung zwischen Hauptbahnhof und Altstadt nutzt, erheblich behindert. Ein Ausweichen auf den 4,00 m breiten Multifunktionsstreifen oder ein Queren, ist durch die im Entwurf Lohaus+Carl vorgesehenen Möblierungselemente und Fahrradabstellmöglichkeiten erschwert. Auch der jeweils längs an den Geschäftsfronten verlaufende 1,00 m breite Kleinpflasterstreifen, ist für ein Flanieren oder Verweilen zu schmal.

Neben den o.g. Punkten waren die durch die begrünte Mittelachse hervorgerufene Einschränkung der Rettungs- und Zugangswege zu umliegenden Gebäuden und Einrichtungen ausschlaggebend. Im Gefahrenfall würde die Feuerwehr einzelne Gebäude nur erschwert erreichen, um den zweiten Rettungsweg sicher zu stellen.

Während der Testphase konnte festgestellt werden, dass trotz der Bauphase zum neuen Empfangsgebäude der DB AG und der damit verbundenen Sperrung der Bahnhofszugänge auf der Westseite weiterhin starker Radverkehr in der Windthorststraße vorhanden war und auch die angebotenen (reduzierten) Abstellmöglichkeiten gut nachgefragt waren. Daraus ergibt sich, dass auch zukünftig in dieser Verbindung das Fahrradfahren möglich sein muss und entsprechende, in das Gesamtkonzept integrierte, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzuhalten sind. **Gleichwohl ist es Ziel der Verwaltung die Fahrradwegführung zur Entlastung der Anlieger, aber auch zur Optimierung für die Radfahrer zu verändern und ergänzende Angebote im Umfeld der Windthorststraße und des Bahnhofsvorplatzes zu schaffen.**

Eine Entlastung der Windthorststraße vom Radverkehr (ruhender und fließender Verkehr) wird zukünftig nur möglich sein, wenn die alternative Radwegführung, wie geplant, über Engelstraße - Herwarthstraße-Bahnhofstraße für Radfahrer attraktiv (grüne Welle) und komfortabel ausgebaut wird, einschließlich komfortabler kostenfreier Abstellmöglichkeiten. **Dies ist aber erst nach Vollendung der im Umfeld anstehenden Bauvorhaben möglich. Ergänzend untersucht die Verwaltung zurzeit mehrere Möglichkeiten um zusätzliche Abstellkapazitäten im Bereich des Bahnhofsvorplatzes anbieten zu können.**

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes 2035 soll zudem untersucht werden, wie die öffentlichen und privaten Verkehre in der Stadt und somit auch im Bahnhofsviertel zukünftig abgewickelt werden können. Aus den dann vorliegenden Ergebnissen werden sich wahrscheinlich auch konkrete Umbauvorschläge und Anpassungsmaßnahmen für z.B. das Bahnhofsumfeld und den zentralen ÖPNV-Knotenpunkt Bahnhofsvorplatz ergeben.

Diese Vorschläge sollen dann in den nächsten Jahren abschnittsweise umgesetzt werden, so dass – nach entsprechenden Beteiligungs- und Meinungsbildungsverfahren und der entsprechenden entwurfstechnischen Ausarbeitung der Vorschläge – auch der Bahnhofsvorplatz mit seinen angrenzenden Straßen noch einmal überarbeitet werden wird. Da bis zur Umsetzung dieser Vorschläge noch einige Zeit vergehen wird, sind z.B. die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Windthorststraße als ein erster Baustein für ein neues Gestaltungs- und Verkehrskonzept zu verstehen. Auch die angekündigte neue Verkehrsführung für die Radfahrer ist ein erster Baustein für ein neues Radwegkonzept im Umfeld des Hauptbahnhofes.

Überarbeitung bzw. Gestaltungsvarianten:

Um dennoch eine Verbesserung der Gestaltung und eine Aufwertung des Straßenraumes zu erreichen, wurde der Preisträger Lohaus+Carl aufgefordert, in seinem Entwurf die vorgetragenen Belange der Fachämter zu berücksichtigen und Varianten zu entwickeln. Parallel dazu hat auch die Verwaltung Varianten entwickelt, um die Aufenthaltsqualität der Windthorststraße zu verbessern. In einem dialogischen Verfahren wurden die Varianten Lohaus+Carl (vgl. Anlage 2) und der Verwaltung (vgl. Anlage 3) gegenüber gestellt und mit den Fachämtern erneut erörtert. Der Immobilien- und Standortgemeinschaft Bahnhofsviertel Münster e.V. (ISG) wurde der Sachstand im November 2017 vorgestellt und das weitere Vorgehen erläutert. **In einem Termin im Juli 2018 wurden die nächsten Schritte gemeinsam mit der ISG abgestimmt.**

Vom Konzeptansatz her sind beide Varianten sehr ähnlich. Beide Entwürfe orientieren sich an der heute bereits vorhandenen Baumreihe in südlicher Lage und versuchen im Bestand Verbesserungen durch ergänzende Begrünung, Einbauten, Sitzmöbel und Veränderung der Beleuchtung sowie eine klare Aufteilung des Straßenraumes zu erreichen. Die in beiden Entwürfen jeweils enthaltene Ausstattung mit Stadtmobiliar und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist in etwa gleich, so dass sich diesbezüglich keine Vor-/Nachteile ergeben. Der entscheidende Unterschied liegt in der Erneuerung bzw. Beibehaltung der Pflasterung der Geh- und Fahrbahn.

Bezüglich einer möglichen Finanzierung ist festzuhalten, dass aufgrund des aktuell grundsätzlich guten Zustandes der Oberfläche und des Unterbaus eine umfassende Neugestaltung komplett zu Lasten der Stadt ginge. Eine Abrechnung nach dem kommunalen Abgabengesetz (KAG) ist nicht möglich, weil sich durch die geplante Neugestaltung kein funktionaler oder gestalterischer Mehrwert ergibt, der abrechnungsfähig wäre. Ob eine Finanzierung über Städtebauförderung möglich wäre, ist nicht abschließend geprüft worden, würde aber – vorausgesetzt die Maßnahme würde bewilligt - eine mindestens 40%ige Mitfinanzierung durch die Stadt verursachen, für die dann zusätzliche Haushaltsmittel bereit zu stellen wären.

Variante 3 Lohaus+Carl (Anlage 2):

Lohaus+Carl geht davon aus, dass eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität grundsätzlich nur mit einem neuen Bodenbelag für die Windthorststraße zu erreichen ist. Eine neue Oberflächengestaltung würde, bei einer umzubauenden Fläche von ca. 2.740 m², Kosten in Höhe von rund 656.880,00 € verursachen. Möblierung und Straßenbeleuchtung kämen dabei noch hinzu. Unter Erhalt der 13 vorhandenen Bäume sieht Variante 3 eine 4,00 m breite Multifunktionszone, einen 3,50 m breiten Gehweg südlich davon und eine 6,00 m bis 7,50 m breite Geh- und Fahrbahn im Norden vor. Auf dem Multifunktionsstreifen sind Außengastronomie, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellbügel und Querungsmöglichkeiten vorgesehen.

Das Stadtmobiliar ist nicht näher ausgearbeitet worden, könnte vom Ansatz her analog zum Vorschlag der Verwaltung ausgearbeitet werden. Dann kämen für Bänke, Sitzelemente, Beleuchtung und Fahrradabstellbügel noch rund 91.800 € hinzu.

Gestaltungsvorschlag Verwaltung: Maßnahmen in Anlehnung an den Wettbewerbsentwurf von Lohaus + Carl (Anlage 3):

Da der Bodenbelag der Windthorststraße baulich und funktional in einem guten Zustand ist, soll er nur durch Reinigungs- und Verfüguungsmaßnahmen aufgewertet werden. **Der vor Ort eingebaute Materialmix kann weiterhin für eine attraktive Oberflächengestaltung verwendet werden. Dazu soll durch die Reinigungsmaßnahmen die Farbigkeit und die Materialität wieder erlebbar gemacht werden.** Anschließend soll der Straßenraum in Anlehnung an den Wettbewerbsentwurf von Lohaus+Carl unter Erhalt der vorhandenen Bäume neu aufgeteilt werden: in eine 4,00 m breite Multifunktionszone in der Achse der Bäume, einen 3,50 m breiten südlichen Gehweg und eine nördliche 6,00 m bis 7,50 m breiten Geh- und Fahrbahn.

Die Straßenbeleuchtung (Doppelzylinderleuchten), wird in den Multifunktionsstreifen verlegt, um die

nördliche Geh- und Fahrbahn von Einbauten möglichst frei zu halten. Als Sitzmöglichkeiten sind 4 Lehnen- und 3 Hockerbänke vorgesehen sowie je 1 Sitzpodest am Anfang und Ende der Multifunktionszone. 52 Fahrradanhängerbügel dienen dem Abstellen von Fahrrädern, die weitere Fläche ist für Außengastronomie und als Querungsmöglichkeit vorgesehen.

Die Kosten des Gestaltungsvorschlages der Verwaltung zur Aufwertung der Windthorststraße **in einer ersten Stufe eines zukünftigen Gesamtkonzeptes**, zwischen Bahnhofstraße und Von-Vincke-Str., in Anlehnung an den Wettbewerbsentwurf von Lohaus + Carl setzen sich wie folgt zusammen:

Umsetzen / Erneuerung der Beleuchtung: 9 Doppelzylinderleuchten	57.500,00 €
Einmaliges Reinigen und Verfugen	50.000,00 €
Markierungsnägel	5.000,00 €
4 Lehnenbänke (1 Lehnenbank = 2300,00 €)	9.200,00 €
3 Hockerbänke (1 Hockerbank = 1900,00 €)	5.700,00 €
2 Sitzelemente (pro zweiteiliges Element = 2000,00 €)	4.000,00 €
52 festinstall. Fahrradanhängerbügel (Stk. = 200,00 €)	10.400,00 €
	<hr/>
	<u>141.800,00 €</u>

Fazit:

Als Ergebnis ist daher festzuhalten, dass der Entwurf der Verwaltung (Anlage 3) Vorteile gegenüber dem Entwurf (Überarbeitung) Lohaus+Carl (Anlage 2) bietet und die Verwaltung daher vorschlägt, den Entwurf, der sich ebenfalls an dem Ergebnis des ursprünglichen Wettbewerbsergebnisses orientiert **in einer modifizierten Form weiter zu verfolgen und** - wie in Anlage 3 dargestellt - umzusetzen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind somit als ein erster Baustein zu verstehen um den Bereich des Bahnhofsvorplatzes und den Zugang zur Stadt entsprechend ihrer Bedeutung weiter zu entwickeln.

Dies auch im Hinblick auf die mittelfristig vorgesehenen baulichen Umgestaltungsmaßnahmen im Umfeld des Hauptbahnhofes, wie die Attraktivierung einer alternativen Radwegführung oder der Umbau der Bahnhofstraße unter Berücksichtigung der Anforderungen des ÖPNV.

i.V.

gez.

Denstorff
Stadtbaurat

Anlage 1 - Bestand Windthorststraße
Anlage 2 - Entwurf/Variante 3 Lohaus+Carl
Anlage 3 - Vorschlag Verwaltung