

# Münster. Stadthafen 1

# Integriertes Handlungskonzept

September 2018

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Einleitung: „Von gewerblich-industrieller Keimzelle Münsters zum lebendigen Stadtquartier“</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Projektanlass</b> .....	<b>3</b>
<b>1.2. Aufgabenstellung und Ziele</b> .....	<b>4</b>
<b>1.3. Chancen des Integrierten Handlungskonzeptes</b> .....	<b>6</b>
<b>1.4. Prozessablauf</b> .....	<b>6</b>
<b>2. Bestandsanalyse</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1. Gesamtstädtische Einordnung und Gebietsabgrenzung</b> .....	<b>7</b>
<b>3. Gegenüberstellung wesentlicher Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken</b> .....	<b>9</b>
<b>4. Entwicklungsgrundlagen aus dialogorientierten Planungsverfahren Hafenforum / Masterplan</b> .....	<b>10</b>
<b>4.1. Strukturverflechtungen Plangebiet – angrenzende Stadtquartiere</b> .....	<b>12</b>
<b>5. Denkmalschutz / Hafentypische Elemente</b> .....	<b>13</b>
<b>6. Ziele und Maßnahmen für die Teilräume</b> .....	<b>14</b>
<b>6.1. Teilbereich nördlich Stadthafen 1</b> .....	<b>14</b>
<b>6.2. Teilbereich südlich Stadthafen 1</b> .....	<b>15</b>

## **Einleitung: „Von gewerblich-industrieller Keimzelle Münsters zum lebendigen Stadtquartier“**

Die Bereiche um den Stadthafen 1 waren die Keimzelle der gewerblich-industriellen Entwicklung in Münster. Der Stadthafen 1 wurde 1899 eingeweiht und schließt an den Dortmund-Ems-Kanal an. Hierüber ist er an das Bundeswasserstraßennetz angeschlossen. Der Stadthafen 1 entwickelte sich zum größten Hafen im Münsterland. Hauptsächlich wurden hier Agrar-, Holz- und Bauprodukte umgeschlagen. Nach einer starken Zerstörung im 2. Weltkrieg erlebte das Hafengebiet seine Blütezeit in den 1960`er Jahren.

Ab den 1970`er Jahren haben sich die strukturellen Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung von Häfen mit Umschlagsaktivitäten in der gesamten Bundesrepublik grundlegend geändert. Veränderte Ansprüche an die Infrastrukturanbindungen und Flächenbedarfe ließen auch in Münster keine Perspektive für einen Ausbau der Hafenfunktionen zu. Darüber hinaus erschwerte beim Stadthafen 1 in Münster die unmittelbare Nähe zu Wohngebieten einen Ausbau von emissionsträchtigen Umschlagsaktivitäten.

Ende der 1980`er Jahre wurden erstmals über den Leitplan Stadterneuerung (1989 Zlonicky Partner) Erneuerungsperspektiven für den Bereich des Stadthafen 1 aufgezeigt. Aufbauend auf ergänzenden Rahmenplänen und dem Bebauungsplan Nr. 401 wurden beginnend mit dem Bau des Hafensplatzes im Jahr 1997 die ersten Erneuerungsmaßnahmen durchgeführt.

Der erste Masterplan Stadthäfen Münster wurde 2004 vom Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Münster beschlossen. Dieser formulierte bereits geänderte Planungsziele, die aufgrund veränderter struktureller Rahmenbedingungen erforderlich wurden. Hierzu zählten u.a. die Insolvenz der Firma OSMO auf der Nordseite des Stadthafens 1 sowie weiter rückgängige Industrienutzungen auf der Südseite des Stadthafens 1.

Im Rahmen der Fortschreibung des Masterplans Stadthäfen (beschlossen am 14.12.2011 vom Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Münster) wurden unter umfangreicher Beteiligung der Bürgerschaft (Hafenforum) die aktuellen Entwicklungsziele für den gesamten Hafengebiet erneut definiert.

Mittlerweile ist der Wandel des vormals hafenindustriell dominierten Bereichs zu einem hochwertigen Standort mit modernen Büros und Dienstleistungen sowie Freizeitnutzungen wie Gastronomie, Theater, Kino etc. erfolgreich vollzogen. Die attraktive Lagegunst dieses Bereichs spiegelt sich auch darin wieder, dass hier stadtweit die höchsten Mietpreise für Büroflächen realisiert werden.

Gemäß dem im Jahre 1997 festgelegten Leitbild für den „Kreativkai“ sind viele der hier ansässigen tertiären und gewerblichen Nutzungen dem kreativen Sektor zuzuordnen.

Zudem ist der Bereich neben der Altstadt von Münster einer der attraktivsten Standorte für Freizeit- und Gastronomienutzungen mit regionaler Ausstrahlung in der Stadt.

### **1.1. Projektanlass**

Nachdem der Bereich des „Kreativkais“ nördlich des Stadthafens 1 vom Hafensplatz bis hin zum ehem. OSMO-Gelände weitestgehend entwickelt ist, konzentriert sich die kurz- bis mittelfristige Entwicklung auf den Bereich der ehem. OSMO-Hallen am östlichen Ende des „Kreativkais“ mit umfangreicher Wohnnutzung sowie auf die Umstrukturierung der bisher gewerblich und industriell

geprägten Bereiche südlich des Stadthafen 1. Hier sind mit der Umnutzung zweier ehem. Speicher-Gebäude, dem Wolfgang-Borchardt-Theater, einer Bio-Schaukäserei und zwei modernen Bürogebäuden schon erste Entwicklungsschritte abgeschlossen worden. Absehbar wird sich hier auch eine Bio-Bäckerei in einer umgebauten Lagerhalle niederlassen, an die wiederum ein neu geplanter Bürobau anschließen wird.

Weitere Maßnahmen stehen kurz- bis mittelfristig an. Grundlagen dafür sind die Zielperspektiven des Masterplans Stadthäfen mit Schwerpunkten auf der Entwicklung von Gebäuden für Dienstleistungen und nichtstörendem Gewerbe. Im Unterschied zum „Kreativkai“ nördlich des Stadthafen 1 sollen hier keine eigenständigen gastronomischen Nutzungen angesiedelt werden.

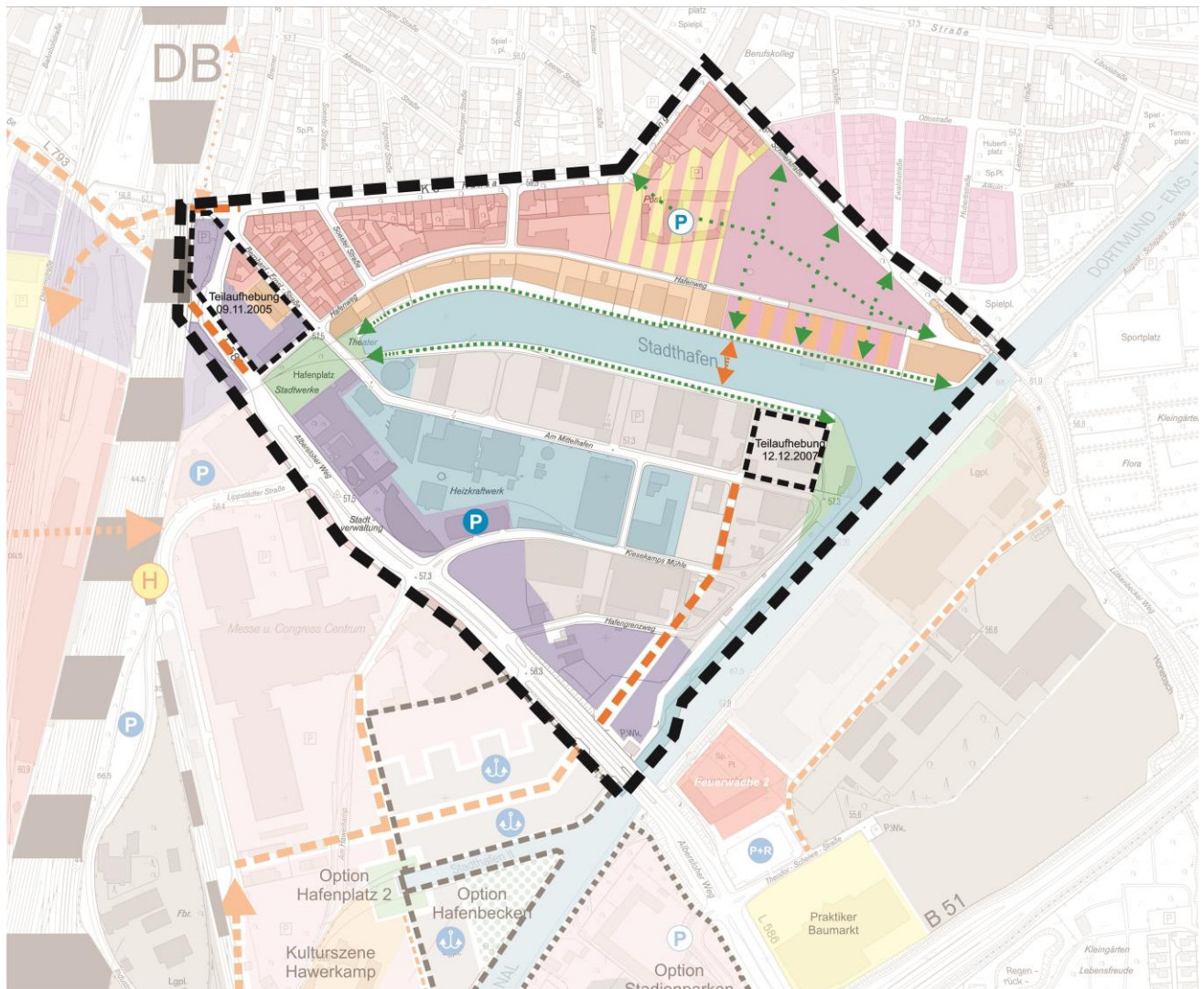
Die planungsrechtliche Sicherung der städtebaulichen Ziele erfolgt über die 42. und 72. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Münster sowie die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 541 mit den Teilbereichen I und II.

Die Stadt Münster praktiziert bereits seit vielen Jahren erfolgreich den Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“, insbesondere im Hinblick auf den hohen Bedarf an neuen modernen Büroflächen und attraktiven, aber auch öffentlich geförderten Wohnungen. Vor diesem Hintergrund und auf Grund der positiven Erfahrungen mit der bisherigen Stadterneuerung im Bereich der Stadthäfen, beabsichtigt die Stadt Münster daher zusammen mit den Stadtwerken Münster als größte Grundstückseigentümerin in diesem Bereich die bereits vor Jahren eingeleiteten ersten, z.T. auch geförderten Erneuerungsmaßnahmen fortzuführen.

Potenziell sind einige der vorgesehenen Maßnahmen grundsätzlich förderwürdig im Sinne der Förderrichtlinien Stadterneuerung des Landes NRW (insbesondere das Projekt B-Side und die Freiflächengestaltung Hafen-Südseite). Diese würden die bereits abgeschlossenen Fördermaßnahmen, z.B. die Umgestaltung der öffentlichen Flächen am Kreativkai und am Hafensplatz, positiv ergänzen und dem neu gestalteten Stadtraum funktionale, identitätsstiftende und strukturstärkende Impulse verleihen.

## **1.2. Aufgabenstellung und Ziele**

Mit den Beschlüssen zur Sanierungssatzung (08.07.1992) und dem Masterplan Stadthäfen Münster (14.12.2011) sind zum einen ein formeller Gebietsbezug im Sinne der einschlägigen Förderrichtlinien Stadterneuerung des Landes NRW und zum anderen aktuelle planerische, kommunal beschlossene Entwicklungsziele für die weitere städtebauliche Entwicklung des Bereichs der Stadthäfen Münster vorhanden.



### Geltungsbereich

Ein weiterhin erfolgreicher struktureller Umbau in den noch nicht entwickelten bzw. erneuerten Teilräumen des Stadthafens 1 erfordert den Einsatz eines Strategiebündels, das in einen ganzheitlichen konzeptionellen Rahmen integriert sein muss. Räumlich und inhaltlich isolierte Einzelmaßnahmen erzielen auch im Sinne der Stadterneuerung keine nachhaltige Wirkung. Wesentliche Voraussetzung für eine konzeptionell geleitete Stadterneuerung ist eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Gebäude- und Flächeneigentümern. Deren Interessen und Perspektiven müssen bei dieser Erneuerungsstrategie berücksichtigt werden, damit diese erfolgreich umgesetzt werden kann.

Ganzheitliche Konzepte spielen in der Stadtentwicklung der Stadt Münster eine wesentliche Rolle (z.B. Integriertes Handlungskonzept „Aktives Stadtzentrum Münster-Innenstadt“). Mit der weiteren Erneuerung des Bereiches Stadthafen 1 wird das Instrument des „Integrierten Handlungskonzeptes“

erstmalig zur Steuerung der Umwandlung eines ehem. gewerblich-industriell geprägten Gebietes in der Stadt Münster eingesetzt.

Zahlreiche in diesem Entwicklungsraum identifizierte bzw. identifizierbare Einzelmaßnahmen sollen im vorliegenden Integrierten Handlungskonzept in Bezug auf eine ganzheitliche, konzeptionelle Quartiersentwicklung im Sinne der einschlägigen Städtebauförderprogramme dargestellt und aufeinander abgestimmt werden.

### **1.3. Chancen des Integrierten Handlungskonzeptes**

Es besteht das Ziel über dieses Integrierte Handlungskonzept die öffentlichen und privaten Maßnahmen mit den entsprechenden erforderlichen finanziellen Aufwendungen zu steuern und Synergien zu initiieren.

Aus den abgeschlossenen Erneuerungsphasen resultiert als negative Auswirkung ein Anstieg der Bodenpreise im Hafenuartier. Um für die Hafenuentwicklung trotzdem eine vielseitige und lebendige Struktur zu sichern und den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, das Hafenuartier auch entsprechend nutzen zu können, ist die Unterstützung von nicht Gewinn orientierten öffentlichen Maßnahmen, wie z.B. ein Kulturzentrum oder die Freiflächengestaltung auf der Hafensüdseite (Schaffung von identitätsstiftender Aufenthaltsflächen) erforderlich.

Somit unterstützt der mit dem Integrierten Handlungskonzept avisierte Fördermitteleinsatz das Ziel, die grundsätzlich positive städtebauliche Erneuerung im Bereich der Stadthäfen fortzusetzen und die bürgerschaftliche Teilhabe am öffentlichen Raum für Alle zu ermöglichen. Risiken, die im Bereich der Hafenuentwicklung theoretisch darin bestehen könnten, dass durch ungesteuerte Realisierungsphasen negative Zwischenstadien entstehen, z.B. durch Leerstand, nachlaufende Infrastruktur o.ä., die die Qualität der Gesamtrealisierung gefährden bzw. auch eine nachteilige Wirkung erzielen könnten, können durch den Einsatz des Integrierten Handlungskonzeptes minimiert werden.

### **1.4. Prozessablauf**

Die grundlegenden Zielperspektiven des Masterplans Stadthäfen Münster wurden aus dem umfassenden Beteiligungsverfahren zum „Hafenforum“ in den Jahren 2010 und 2011 entwickelt und vom Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Münster als handlungsleitender Orientierungsrahmen beschlossen.

Das Integrierte Handlungskonzept baut auf diesen Planungszielen auf, beschreibt sie und ergänzt sie durch konkretisierte Einzelmaßnahmen. Das Integrierte Handlungskonzept soll kontinuierlich aktualisiert und fortgeschrieben werden. Somit kann es neben der Grundlage zur Beantragung von Städtebaufördermitteln als stets aktualisiertes „Handbuch“ für den Erneuerungsprozess dienen.

## 2. Bestandsanalyse

### 2.1. Gesamtstädtische Einordnung und Gebietsabgrenzung

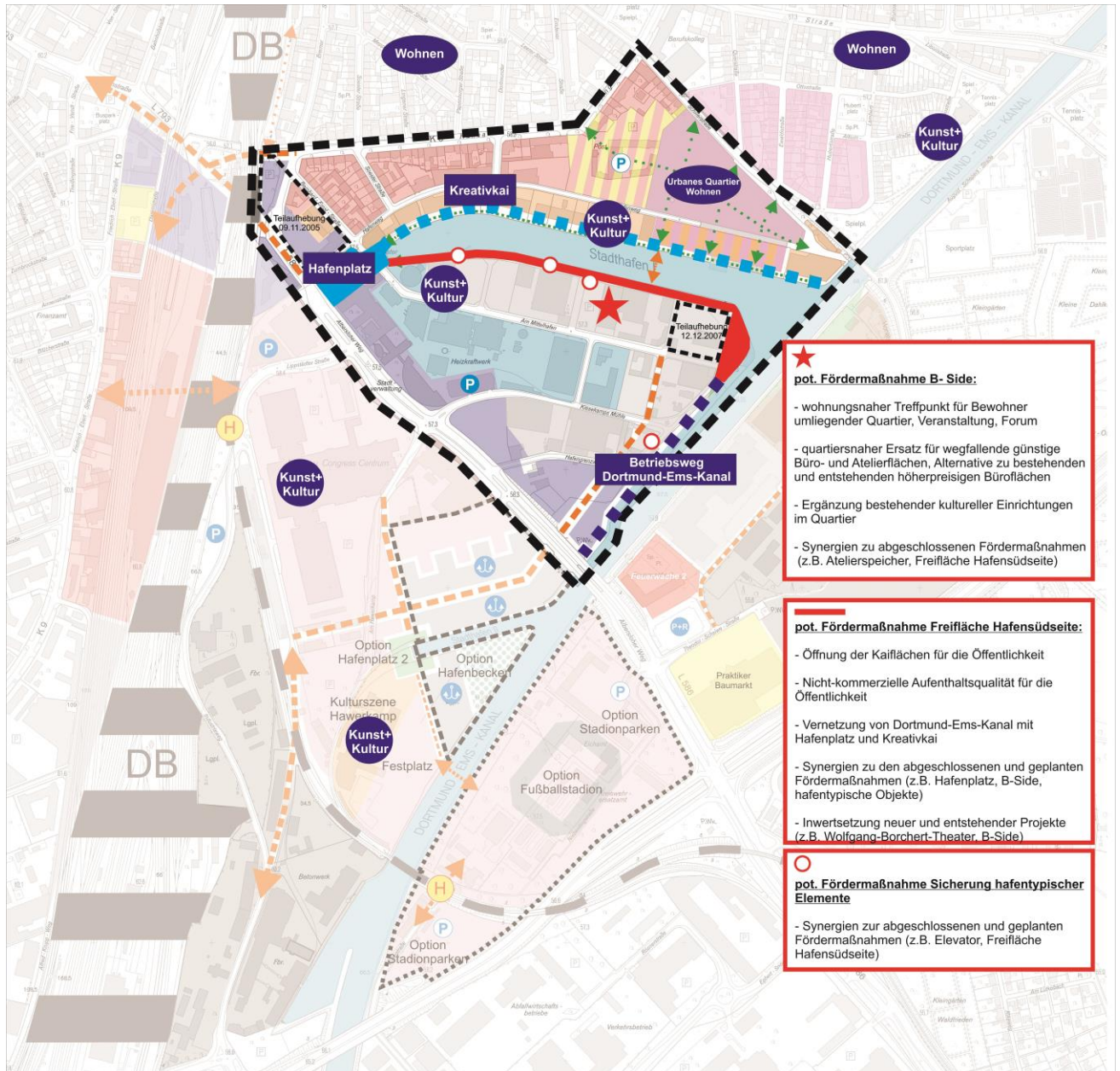
Das Hafenaerial liegt ca. 1,5 km vom Stadtzentrum und ca. 700 m vom Hauptbahnhof Münster entfernt (Luftlinie). Die Gebietsabgrenzung wird über die Grenzen der Sanierungssatzung Hafen/Halle Münsterland von 1992 definiert. Nach verschiedenen Teilaufhebungen wird das Sanierungsgebiet nun im Süden durch den Albersloher Weg, im Westen durch die Bahnanlagen, im Norden durch den Hansaring und die Schillerstraße und im Osten durch den Dortmund-Ems-Kanal begrenzt und ist ca. 49 ha groß (sh. Abbildung auf S. 8). Diese Gebietsabgrenzung deckt nicht den gesamten Planbereich des Masterplans Stadthäfen Münster ab. Inhaltlich können jedoch die zeitnahen Maßnahmen und Entwicklungen in diesem Bereich zielführend dargestellt werden.

Südlich an den Albersloher Weg angrenzend befinden sich Bereiche, die durch z.T. großvolumige Freizeit- und Veranstaltungsnutzungen geprägt sind. Hier ist u.a. das Messe und Congress Centrum Halle Münsterland, das Cineplex-Kino, das Gelände „Am Hawerkamp“ (Musik-, Kunst-, Kulturszene) oder auch die Jovel Music Hall zu nennen. Diese Nutzungen haben z.T. in den letzten 2 Jahrzehnten die vormalige gewerblich-industrielle Nutzung ersetzt. Der Messestandort ist hier seit den 1920`er Jahren kontinuierlich gewachsen und besitzt eine entsprechende regionale Anziehungskraft.

Nördlich an den Bereich Stadthafen 1 angrenzend befinden sich das Hansa- und das Herz-Jesu-Viertel. Ausgehend von gründerzeitlichen Entwicklungen am Anfang des 20. Jahrhunderts haben sich hier innerstädtische, verdichtete Wohnquartiere mit typischer mehrgeschossiger Blockrandbebauung entwickelt.

Östlich des Dortmund-Ems-Kanals schließt sich ein Gewerbe- und Industriegebiet (Theodor-Scheiwe-Straße) an. Dieser Bereich soll auch zukünftig gem. derzeitiger Zielplanung Masterplan Stadthäfen traditionell gewerbliche Strukturen aufweisen.

Insgesamt hat das Gelände um den Stadthafen 1 in den letzten 20 Jahren eine Entwicklung genommen, die die oberzentrale Bedeutung der Stadt Münster gestärkt hat. Zu nennen sind die Entwicklungen im Büro- und Dienstleistungssektor, die Konzentration und Ergänzung von kreativen Dienstleistern, der Ausbau des Messezentrums und die Stärkung der Gastronomie- und Freizeitnutzung in diesem Bereich. Neben der Altstadt ist das Hafenuartier ein Schwerpunkt für Investitionen im Gastronomiebereich und für Freizeitnutzungen. Es ergänzt durch die Ergebnisse der vergangenen Erneuerungsphasen die tradierten städtischen Strukturen und Nutzungsangebote und trägt hierdurch zur Attraktivitätssteigerung der gesamten Stadt Münster bei.



- - - - Abgrenzung des Sanierungsgebietes von 1992

### 3. Gegenüberstellung wesentlicher Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

#### Stärken

- hohe städtebauliche und architektonische Qualität bereits in Teilbereichen realisiert
- integrierte Innenstadtlage mit sehr guter ÖPNV-Anbindung und verkehrlicher Anbindung an das überregionale Straßennetz (Albersloher Weg, Umgehungsstraße B 51)
- Mischung aus sowohl historischen und denkmalgeschützten, als auch individuellen, zeitgemäßen neuen Gebäuden im Bereich des Stadthafens 1
- Attraktive Lage am Wasser (DEK, Stadthafen 1)
- Anbindung an Grün- und Freiflächen

#### Schwächen

- schlechte Kfz-Anbindung an die Innenstadt (Nadelöhr Bahnunterführungen Hafenstraße), unvollständiges Netz an Fuß- und Radwegverbindungen entlang des Hafenbeckens sowie in die umliegenden Quartiere (Hansa- und Herz-Jesu-Viertel)
- gewachsene städtische Strukturen erschweren Neubau zeitgemäßer funktionaler Erschließungsstrukturen
- Geräusch-Emissionsproblematik aufgrund der räumlichen Nähe des zentralen Heizkraftwerks der Stadtwerke Münster GmbH sowie weiterer gewerblicher Strukturen und geplanter bzw. vorhandener Wohnnutzungen im Quartier
- Bisherige Erneuerung hat Aufwertungsprozesse im Quartier ausgelöst, so dass Verdrängungsprozesse von Bewohnern aus dem Viertel beklagt werden

#### Chancen und Potentiale

- Aufwertung bisher nicht der Lagegunst entsprechend entwickelter Flächen
- Möglichkeit zur Schaffung von neuen attraktiven, z.T. kostengünstigen und kleinteiligen Büro- und Gewerbestrukturen in der Stadt Münster
- Stadtquartiersqualität und vielfältiges neues, z.T. gefördertes Wohnungsangebot können die hohe Nachfrage auf dem angespannten Münsteraner Wohnungsmarkt entlasten

- Realisierung eines lebendigen Stadtraumes durch Berücksichtigung von kleinteiligen Nutzungsstrukturen, z.B. auch durch nicht Gewinn orientierte Nutzungen oder auch durch Freizeit orientierte und sportliche Nutzungen (sh. Ruderverein RVM Münster von 1882 e.V)
- nachhaltige Stadtentwicklung durch Umsetzung der Maßgabe „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“, - hierdurch auch Stärkung des Aspektes „Stadt der kurzen Wege“
- Vernetzungsfunktionen zwischen innerstädtischen Stadtquartieren können ausgebaut werden
- erhebliches Entwicklungs- und Ausstrahlungspotenzial für die gesamte Stadt Münster
- Ausbau von alternativen Verkehrsangeboten für den Radverkehr, für E-Mobilität, Option eines neuen Schienenhaltepunktes Halle Münsterland, angepasster ÖPNV, Car-/Bike-Sharing-Angebote etc., grundsätzlich möglich
- Schaffung attraktiver Verweil- und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum, in Ergänzung zum „Kreativkai“

#### Risiken

- die Umwandlung ehemals industriell genutzter Bereiche birgt grundsätzlich das nicht kalkulierbare Risiko der Notwendigkeit von aufwendigen Bodensanierungsmaßnahmen
- Unrentierlichkeit der Umsetzung geplanter städtebaulicher Qualitäten und nicht refinanzierbarer Strukturmaßnahmen (sh. Freiflächengestaltung Hafensüdseite)
- Identitätsverlust durch strukturelle und gestalterische Umwandlung des Gebietes
- Auslösen von weiteren Verdrängungsprozessen (Gentrifizierung)
- Monostrukturelle Entwicklung eines Stadtquartiers
- Nutzungskonflikte zwischen Gewerbe, Freizeitnutzungen und Wohnstrukturen
- Zunehmende Verkehrsbelastung durch motorisierten Individualverkehr

#### **4. Entwicklungsgrundlagen aus dem dialogorientierten Planungsverfahren Hafenforum / Masterplan Stadthäfen**

Nach Durchführung des Hafenforums in den Jahren 2010 und 2011 und den daraus gewonnenen Erkenntnissen und Ergebnissen sind die Entwicklungsziele des Masterplans Stadthäfen Münster von 2004 fortgeschrieben bzw. konkretisiert worden und 2012 von den politischen Gremien bestätigt worden.

Übergeordnete Zielsetzung aus den Grundlagen des Masterplan Stadthäfen Münster ist es, die bereits vor Jahren begonnene erfolgreiche Erneuerung des Bereichs der Stadthäfen Münster durch

neu anzusiedelnde Nutzungen, vor allem des tertiären Sektors und von nichtstörendem Gewerbe fortzuführen. Dabei soll insbesondere die oberzentrale Funktion Münsters durch die weitere Ansiedlung von attraktiven Büroarbeitsplätzen und den Ausbau von hoch frequentierten Nutzungen in den Bereichen Messe, Congress, Entertainment, Veranstaltung, Sport etc. in diesem stadträumlich gut erschlossenen Bereich weiter gestärkt werden.

Des Weiteren wurden bei der Aktualisierung des Masterplans Stadthäfen Münster die bereits mit dem vom Rat der Stadt 2009 beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept festgelegten Ziele für ein Stadtbereichszentrum am Hansaring und die nach wie vor in Münster anhaltend große Nachfragesituation nach innerstädtischem Wohnraum bei der Entwicklung des ehem. OSMO-Areals berücksichtigt.

Für das multifunktionale sog. Hafencenter mit max. 4.900 qm Einzelhandelsfläche besteht mittlerweile Baurecht, mit den Bauarbeiten wurde 2017 begonnen. Im Zuge der Realisierung werden auch ca. 200 öffentliche Parkplätze in einer Quartiers-Tiefgarage erstellt.

Das angrenzende Areal der ehem. OSMO-Nutzung soll zu einem stark verdichteten urbanen Quartier mit einem großen Anteil an Wohnnutzung, einschließlich öffentlich geförderter Wohnungen, umgewandelt werden. Für die einzelnen Bereiche wurden in der Vergangenheit städtebauliche Optimierungsverfahren durchgeführt und zu einem gesamtheitlichen Konzept zusammengeführt. Der entsprechende Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt II zur Sicherung dieser Strukturen befindet sich im Aufstellungsverfahren.

Im Bereich südlich des Stadthafens 1 stellt der zentrale Verwaltungssitz der Stadtwerke Münster GmbH mit dem Betriebshof und dem Gas- und Dampfheizkraftwerk die zentrale Bestandsnutzung dar. Vor allem ist eine potenzielle Erweiterung des Kraftwerkes maßgeblich für die angestrebten weiteren gewerblichen Nutzungen südlich des Stadthafen 1. In Bezug auf mögliche Lärmemissionen sind hier nur nichtstörende Gewerbeeinheiten, aber gem. den Diskussionsinhalten im Hafenforum auch ein Kulturzentrum möglich, um eine grundsätzliche Wohnnutzung auf der Nordseite des Stadthafen 1 zu ermöglichen. Die entsprechende Steuerung und Sicherung dieser Nutzung erfolgt über den Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I, der sich momentan ebenfalls im Aufstellungsverfahren befindet.

Eine weitere zentrale Zielsetzung des Masterplans Stadthäfen Münster ist es, die Vernetzung der Stadthäfen mit den angrenzenden Stadtquartieren zu optimieren.

Die Barrierewirkung der ehem. OSMO-Hallen soll aufgehoben werden, so dass sich die neuen urbanen Stadtquartiere über vielseitige Wegeverbindungen zu den umliegenden Strukturen des Hansa- und Herz-Jesu-Viertels und zum neuen Hafencenter hin öffnen bzw. anbinden lassen.

Die Freiflächen der Kaianlagen südlich des Stadthafen 1 sollen zu öffentlichen Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität, aber auch als attraktive Wegeverbindung zwischen dem vor vielen Jahren bereits geförderten Hafenplatz und dem Betriebsweg des Dortmund-Ems-Kanals, umgestaltet werden.

#### **4.1. Strukturverflechtungen Plangebiet – angrenzende Stadtquartiere**

Ansiedlungen von bedeutenden Kulturnutzungen in den letzten Jahren im Bereich Stadthafen 1 stärken das Profil der gesamten Stadt Münster und besitzen z.T. regionale Ausstrahlungskraft. Zu nennen sind hier die städtische Ausstellungshalle und der Atelierspeicher sowie das Wolfgang-Borchardt-Theater. Zusammen mit den vielseitigen Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen entwickelte sich ein Viertel mit hoher Anziehungskraft. Ergänzt wird dieses Angebot durch Freizeitnutzungen südlich des Albersloher Weges, wie der Kulturszene „Am Hawerkamp“, der Jovel-Music-Hall, dem Cineplex-Kino und der Halle Münsterland.

Ergänzt durch die Fertigstellung von umfangreichen Büroflächen ist somit ein urbanes Gebiet entstanden, das die oberzentrale Funktion der Stadt Münster erheblich stärkt.

Die genannten Qualitäten steigern auch die Attraktivität der angrenzenden Wohnquartiere, was dort wiederum zu negativen Begleiterscheinungen in Form von steigenden Bodenpreisen führt. Die Stadt Münster baut zurzeit ein Umwandlungskataster gemäß der Vorlage V/0481/2017 auf, um die Transparenz in Bezug auf kleinräumige Aufwertungsprozessen zu erhöhen. Nach Vorlage aussagekräftiger Ergebnisse wird sie der Politik hierzu berichten.

Um weitere Hinweise zur Entwicklung der Bevölkerungsstrukturen und zur Quartiersentwicklung in den Stadtteilen Hansaplatz, Hafen und angrenzenden Quartieren zu erhalten, plant die Verwaltung die Durchführung einer kleinräumigen Haushaltebefragung Anfang 2019 zu Themenbereichen wie Entwicklung der Mieten, Wohndauer in der Wohnung/im Quartier, Ausstattungsstandard der Wohnung etc.. Um in Bezug auf mögliche Veränderungen in der Zusammensetzung der Bevölkerungsstruktur Hinweise zu erhalten, ist zudem eine kontinuierliche kleinräumige Beobachtung der Entwicklungsverläufe anhand aussagekräftiger Indikatoren vorgesehen.

Aufgrund der neuen, z.T. vielfrequentierten Nutzungen im Hafenbereich ist auch zunehmender Pkw-Verkehr zu verzeichnen. Dies führt zu einer erhöhten Lärm-Emissionsbelastung und dokumentiert damit auch die negativen Auswirkungen einer ansonsten grundsätzlich positiv besetzten Erneuerung im Sinne der Maxime „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“.

Die Kfz-Anbindung des Bereiches der Stadthäfen Münster an die Innenstadt ist defizitär zu bewerten, denn die Hafenstraße führt durch zwei alte, enge und niedrige Unterführungen unter den Bahngleisen. Die gewachsenen Stadtstrukturen lassen einen angemessenen, quartiersinternen Ausbau von Erschließungsanlagen nur bedingt zu. Die Anbindung an das überregionale Straßennetz ist über den ausgebauten Albersloher Weg an die Bundesstraße B 51 als sehr gut zu bezeichnen. Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer zur Innenstadt bestehen über das in Teilen neu gestaltete und umstrukturierte Bahnhofsareal.

Bislang bedeuteten die einsturzgefährdeten Hallen des ehem. OSMO-Werkes eine große Barriere für Fußwegverbindungen zwischen dem Bereich Stadthafen 1 und dem Herz-Jesu-Viertel sowie entlang des Kreativkais bis zum Dortmund-Ems-Kanal.

Die Quartiersentwicklung nördlich des Stadthafen 1 wird diese Missstände aufheben. Vorgesehen ist ein neues integriertes urbanes Stadtquartier, das bestehende Wegeverbindungen aufgreift und eine unmittelbare Vernetzung zwischen dem Stadthafen 1, dem Hansa- bzw. Herz-Jesu-Viertel und dem sog. Hafencenter gewährleistet.

Der Stadthafen 1 ist ca. 650 m lang. Ein Querungsbauwerk ist nicht vorhanden. Die Kaiflächen südlich des Stadthafen 1 unterliegen der Hafenverordnung. Eine öffentliche Begehrbarkeit ist damit derzeit untersagt. Mit der Neugestaltung der Kaiflächen auf der Hafensüdseite wird die Hafenverordnung angepasst und die Flächen entsprechend ihrer künftigen Nutzung öffentlich gewidmet.

Veränderungen in den gewachsenen Wohnbereichen des Hansa- und Herz-Jesu-Viertels werden im Rahmen des Zukunftsprozesses Münster 20|30|50 aufgegriffen. Mitte 2018 ist ein Zukunftsspaziergang von Akteuren aus dem Viertel (organisiert von B-Side und Lulu Banal) mit Verwaltung und Politik durchgeführt worden. Im Mittelpunkt standen die Themen „Vielfalt“, „Offene Räume“, „Aufwertung/Verdrängungsdruck“ und die Rolle von B-Side/Hill-Speicher für das Quartier. Ein Ergebnis des Zukunftsspaziergangs war auch, dass die Verwaltung gemeinsam mit den Quartiersakteuren die Eckpunkte für einen erneuten „Hafendialog“ konzipiert.

Darüber hinaus ist im Zukunftsprozess 20|30|50 herausgearbeitet worden, dass sich als ein Leitthema für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Münster 2030 die Beschäftigung mit der „Inneren Stadt“ anbietet. Dies schließt ausdrücklich das Hansa- und das Hafen-Viertel und die Hafentwicklung mit ein. Hier besteht z.B. die Möglichkeit, diese Thematik auf einem Stadtforum zu diskutieren und entsprechend fachlich zu vertiefen. Damit könnte die Entwicklung des Hansa- und Hafen-Viertels im Kontext der „Inneren Stadt“ im Hinblick auf das Zieljahr 2030 bearbeitet werden.

## **5. Denkmalschutz / Hafentypische Elemente**

Im Plangebiet befinden sich 3 Denkmäler: die ehem. Feuerwache, der Verlagsspeicher und das Ensemble Rhenus- / Flechtheimspeicher (Wolfgang-Borchardt-Theater).

Es wurde und wird jedoch darauf geachtet, dass Gebäude und Objekte der ehem. industriellen Hafennutzung weiterhin bestehen bleiben. Neben der Sicherung der o.g. geschützten Gebäude sind weitere ehem. Lager- und Speichergebäude in eine neue Nutzung überführt worden.

Ebenso wurde bei der öffentlichen Freiflächengestaltung auf den Erhalt hafentypischer Elemente (Schienenanlagen, Elevator) geachtet sowie robuste Materialien bei neuen Anlagen, wie z.B. der öffentlichen Wegefläche entlang des „Kreativkais“, wieder verwendet, um hiermit an die ehem. industrielle Nutzung zu erinnern.

Im Jahr 2001 wurde eine Bestandsaufnahme „Hafentypischer Elemente“ erstellt.

Das Gemeinschaftsprojekt der B-Side und des Rudervereins Münster von 1882 e.V. (RVM) soll in einem der zentralen Objekte dieser Bestandsaufnahme realisiert werden. Es ist das Objekt am „Am Mittelhafen 42“ auf der Südseite des Stadthafen 1 und ist ein giebelständiges Ensemble von zwei Lagergebäuden aus den 1930´er Jahren. Durch die Umnutzung werden diese Gebäude dauerhaft gesichert und nun für eine in Teilen öffentliche Nutzung vorbereitet.

Die Maßnahme unterstützt hiermit die Ziele sowohl der Sanierungssatzung als auch des aus dem Hafenforum entwickelten Masterplan Stadthäfen Münster.

## **6. Ziele und Maßnahmen für die Teilräume**

### **6.1. Teilbereich nördlich Stadthafen 1**

#### **6.1.1. Hafencenter**

Gem. den Zielen des vom Rat der Stadt Münster (zuletzt im März 2018) beschlossenen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes und des Masterplans Stadthäfen ist in der Nachbarschaft der ehem. OSMO-Hallen, im Bereich des Hansaringes (ehem. Holzbetrieb Wehmeyer) auf einer ca. 2 ha großen Fläche ein multifunktionales Zentrum u.a. mit großflächigem Einzelhandel vorgesehen. Ergänzend sind kleinteilige Einzelhandelsnutzungen, Dienstleistungs- und Wohnnutzungen projektiert.

In einer Tiefgarage sollen über 200 öffentliche Stellplätze durch die städtische Tochtergesellschaft WBI (Westfälische Bauindustrie) angeboten werden. Dem starken Parksuchverkehr im Quartier wird durch die öffentliche Tiefgarage somit ein Angebot geschaffen.

Die Maßnahme verknüpft die bestehenden Strukturen des Hansa-Viertels mit den neuen Strukturen auf dem Gelände der ehem. OSMO-Hallen.

Die Arbeiten für die Gesamtmaßnahme wurden durch den Investor bereits begonnen. Rechtliche Grundlage hierfür ist die erteilte Baugenehmigung.

Durch ein Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster wurde die planungsrechtliche Grundlage, der Bebauungsplan Nr. 535 allerdings aufgehoben. Eine Heilung des Bebauungsplanes wird angestrebt.

#### **6.1.2. Ehem. OSMO-Hallen, Neuhafen**

Auf den ca. 3 ha großen Flächen der ehem. OSMO-Hallen ist ein verdichtetes urbanes Quartier mit Dienstleistungs- und Wohnnutzung vorgesehen. Hier sollen ca. bis zu 600 neue Wohnungen in unterschiedlichsten Typen entstehen. Ein Anteil von bis zu 30 % soll dem geförderten Wohnungsbau vorbehalten werden. Zudem sind umfangreiche Hotelnutzungen vorgesehen. Ein Teil der ehem. OSMO-Hallen wird rekonstruiert und soll gastronomisch genutzt werden.

Für Teilbereiche wurden städtebauliche und architektonische Wettbewerbe durchgeführt. Bis zu 15-geschossige Gebäude werden hier – an der Einmündung des Stadthafen 1 in den Dortmund-Ems-Kanal – städtebauliche Akzente setzen und die besondere städtebauliche Lage akzentuieren.

Durch die geplante Entwicklung wird die Barrierewirkung der ehem. gewerblichen Nutzung aufgehoben. Direkte Wegeverbindungen zwischen dem Stadthafen 1, dem Hansa- bzw. Herz-Jesu-Viertel und dem Hafencenter werden möglich sein. Die Promenade auf der Kaifläche wird im Rahmen der Entwicklung bis zum Dortmund-Ems-Kanal durchgebunden.

Dieser Stadtbaustein verknüpft die bisher rein gewerblichen Strukturen des Kreativkais mit den Wohnstrukturen des Hansa- und Herz-Jesu-Viertels und schafft neue Raumbezüge und Verbindungen. Im Rahmen der projektierten Wohnnutzung werden auch die erforderlichen Plätze für die Kindertagesbetreuung realisiert. Der Kinderspielplatz nördlich der Schillerstraßen-Brücke soll in Folge der Maßnahme erweitert und saniert werden.

## **6.2. Teilbereich südlich Stadthafen 1**

### **6.2.1. Nicht störendes Gewerbe an der Kaifläche**

Entlang der Kaifläche ist bereits eine Entwicklung mit nicht-störendem Gewerbe gestartet. Im Gegensatz zum gegenüberliegenden Kreativkai sind hier keine eigenständigen, bzw. nur der Hauptnutzung untergeordnete gastronomische Nutzungen vorgesehen. Das Gewerbe soll sich zusammensetzen aus klassischer Büronutzung, nicht-störender Produktion bzw. Herstellung und Ausstellung. Zwei bereits entstandene Bürogebäude und die Ansiedlung einer Bio-Käserei bekräftigen die Zukunftsfähigkeit der Entwicklungsziele für diesen Bereich. Absehbar ist zudem die Ansiedlung einer Bio-Bäckerei.

Mit dem Umbau des denkmalgeschützten Rhenus-/Flechtheim-Speicherensembles und der Nutzung durch das Wolfgang-Borchardt-Theater wurde das Quartier bereits mit weiterer Kulturnutzung bereichert.

Die Realisierung des Speicher 42 (sh. Pkt. 6.2.2.) mit dem Kulturzentrum der B-Side und dem Ruderverein Münster von 1882 e.V. sollen das breit gefächerte Nutzungsspektrum für diesen Stadtraum bereichern.

Die Sicherung der o.g. perspektivischen Nutzungen soll über den in der Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 541 I erfolgen. Es ist zu gewährleisten, dass die unter 6.1.2. genannten Entwicklungsziele (Wohnnutzung im Bereich der ehem. OSMO-Halle) durch die südlich des Stadthafen 1 erfolgten und projektierten Entwicklungen nicht gefährdet werden.

### **6.2.2. Speicher 42 – B- Side / Ruderverein Münster von 1882 e.V.**

Zu den unter 6.2.1. genannten Realisierungszielen gehört auch das Projekt des Speicher 42 mit den projektierten Nutzungen der B-Side und des Rudervereins Münster von 1882 e.V..

Der Ursprung des Projekts „B-Side“ lässt sich auf Impulse aus dem Jahr 2010 zurückführen. Zu diesem Zeitpunkt waren in den Obergeschossen des Hill-Speichers, am Münsteraner Hafen, mehrere Kreative zur Zwischennutzung eingemietet. Das zunächst leer stehende Erdgeschoss entwickelte sich über die folgenden Jahre zu einem Freiraum für Kultur, Kunst, Musik, Theater, Performance, Begegnungen und Austausch. Die lokale freie Szene begann, den Ort mit einem selbst organisierten und improvisierten Mix an Kunstformen zu prägen. Der raue, unfertige Charme des Speichergebäudes ermöglichte eine Kunst zum Erfahren und Erleben. Dies legte den Grundstein dafür, dass ein stetig wachsender Personenkreis das alte Speichergebäude ins Herz schloss.

Aktuell geht es darum, diesen Geist der Pionierzeit in eine moderne, stabile und nachhaltige Form zu überführen. Es soll ein sozio-kulturelles Quartierszentrum in Trägerschaft einer gGmbH entstehen. Mit öffentlichen Räumen für die sich teils überschneidenden Bereiche Sozio-Kultur, Musik, darstellende & bildende Künste, Stadtentwicklung, bürgerschaftliche Partizipation, Lebensweise & Ernährung sowie Bildung. In ein Raumprogramm übersetzt bedeuten diese Anliegen die Einrichtung eines Quartierwohnzimmers mit integrierten Bereichen für Ausstellungen, Gastronomie, ein Veranstaltungsraum, ein Bewegungsraum, mehrere Gruppenräume und eine offene Stadtteilwerkstatt. Neben einem Coworking-Space für SozialunternehmerInnen sollen

zusätzlich möglichst günstige Werkräume für KünstlerInnen und die Kreativwirtschaft geschaffen werden, sowie Büros für soziale und gemeinwohlorientierte Initiativen und Proberäume für MusikerInnen. Auf diese Weise soll ein selbstverwalteter sozialer gemeinnützig und sich selbst-tragender Ort entstehen. Das Projekt ist u.a. eine Reaktion auf die negativen Auswirkungen der Aufwertungsprozesse am Stadthafen I und im Hansa-Viertel. Seit geraumer Zeit wird deutlich und sichtbar, wie v.a. kleinere, selbstständige und lokal geprägte Strukturen der Kultur- und Kreativszene am Stadthafen I verdrängt wurden und weiter verdrängt werden.

Aus der Mischung von gewerblichen und kreativwirtschaftlichen Akteuren mit sozio-kulturellen Nutzungen, wie z.B. Vereine, Initiativen, Nichtregierungsorganisationen (NROs) und soziales Unternehmertum, ergibt sich ein gesamtgesellschaftlicher Anspruch. Die B-Side soll nicht nur Freiräume für die MieterInnen bieten. Die vielfältigen Nutzungsansprüche aus Arbeit, Kultur und Sozialem sind die strukturellen Leitplanken einer sich entwickelnden Hauskultur, die eine Transformation hin zu einer ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigen Wirtschaftsweise anstrebt. So soll die B-Side zum Katalysator des gesellschaftlichen Wandels werden; mit einem unmittelbaren Einfluss auf die Stadtgesellschaft und -entwicklung. Sie soll ein aktives und produktives Zusammenleben im Quartier fördern und Antworten auf die Frage finden, wie in Zukunft im urbanen Raum gelebt und gearbeitet werden kann. Damit kann die B-Side den Wunsch der beteiligten BürgerInnen erfüllen, die in der Bilanz des Hafenforums festgehalten wurde: am Südkai ein „sozio-kulturelles Zentrum, kreatives, ökologisches [und] innovatives Gewerbe“ zu schaffen. Das Haus soll Raum dafür bieten, neue Ideen zu diskutieren, aber noch viel mehr neue Formen des urbanen Lebens und Arbeitens praktisch zu erproben. Die B-Side soll Raum für Experimente und Projekte schaffen und in der Auseinandersetzung mit den lokalen Bedürfnissen und Ressourcen dynamisch wachsen und sich stetig weiter entwickeln. Ihre Genese und bereits etablierte Tradition als basisdemokratisches Bottom-Up-Projekt, das seine Wurzeln im Hafen- und Hansa-Viertel hat, schafft die dafür notwendige Grundlage. Diese angestrebten Synergien aus Arbeiten, Kultur und Stadtentwicklung bilden das Alleinstellungsmerkmal der B-Side innerhalb der Kulturlandschaft Münsters: ein Gewächshaus der Ideen, das bewusst versucht, wichtige urbane Zukunftsthemen unter einem Dach zu vereinen.

Die B-Side soll Teile des Erdgeschosses und die Obergeschosse des Speichers 42 nutzen.

Die überwiegenden Teile des Erdgeschosses des Speichers 42 sind für die Nutzung durch den Ruderverein Münster von 1882 e.V. (RVM) vorgesehen. Der Verein betreibt den Rudersport sowohl im Breitensport als auch sehr erfolgreich im Leistungssport. Der derzeitige Standort des RVM an der Bennostraße nördlich des Geltungsbereiches des Integrierten Handlungskonzeptes soll zu einem Wohnstandort im Herz-Jesu-Viertel entwickelt werden und somit zu der in der Stadt Münster dringend benötigten Wohnraumversorgung im Innenstadtbereich beitragen. Der RVM wird durch diesen Umzug zum Einen hiermit den wohnungsstrukturellen Erfordernissen der Stadt Münster entgegenkommen und zum Anderen sein eigenes Profil an diesem neuen prominenten Standort stärken können.

Der Speicher 42 wird durch die räumliche Bündelung von sozio-kultureller Nutzung durch die B-Side und der sportlichen Vereinsnutzung durch den RVM die Zielsetzung einer möglichst kleinteiligen

Struktur mit größtmöglicher Nutzungsvielfalt in einem wichtigen Teilbereich der Hafententwicklung positiv befördern.

### **6.2.3. Freiflächengestaltung Hafensüdseite**

Die bislang gewerblich-industriell genutzten Kaiflächen südlich des Stadthafen 1 sollen gem. den Zielen des Masterplans Stadthäfen öffentlich zugänglich und nutzbar gemacht werden. Neben der planungsrechtlichen Sicherung der öffentlichen Nutzung und der Anpassung der Hafenverordnung ist die bauliche Umgestaltung und Aufwertung der Flächen erforderlich. Die Kaifläche soll ein Fußgängerbereich werden, auf dem Radfahren erlaubt ist und der besondere Aufenthaltsqualität (z.B. über die vorgesehenen Holzpodeste und Sitzgelegenheiten) bietet.

Hierzu wurde zusammen mit den Stadtwerken Münster GmbH, als Grundstückseigentümer, eine Mehrfachbeauftragung an 6 Büros für Freiflächenplanung durchgeführt.

Der ausgewählte Entwurf des Büros Scape Landschaftsarchitekten besticht durch einen zurückhaltenden Einsatz von Gestaltungselementen.

Ehem. industrielle Elemente (wie z.B. Schienenanlagen, Kran und Silos) werden durch den Entwurf berücksichtigt. Einfache Materialien wie Betonstein oder Ortbeton werden die neue Oberfläche bilden. Die Möblierungselemente wie Sitzbänke und die Beleuchtung erinnern durch ihre Gestaltung an die ehem. Hafennutzung.

Zwei Holzpodeste, die über die Wasserkante des Stadthafen 1 ragen, laden zum Verweilen ein.

Für Sondernutzungen mit öffentlichem Interesse können Teile der ehem. Kaifläche als temporäre Eventflächen zur Verfügung stehen.

### **6.2.4. Hafentypische Elemente**

Die bereits o.g. hafentypischen Elemente werden alle erhalten. Die Schienenelemente im Bereich der südlichen Kaifläche sind in der o.g. Freiflächengestaltung als Platzelement integriert.

Als hochbauliche Elemente sind noch

- 2 Siloanlagen aus Beton von 1972
- 1 Krananlage (ehem. Rhenuskran) von 1969
- 1 Krananlage (ehem. Weberkran) von 1962 am Parallelhafen

vorhanden. Es ist vorgesehen, diese Elemente als prägende Zeugnisse des ehem. Hafenumschlages in ihrem jetzigen Erhaltungszustand zu sichern und ggf., sofern notwendig, zu sanieren.

### **6.2.5. Ausbau Dortmund - Ems - Kanal**

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes führt seit 2012 den Ausbau des Dortmund – Ems – Kanals auf der Stadtstrecke Münster durch. Diese Maßnahme betrifft das Plangebiet im östlichen Bereich, im Bereich des jetzigen Parallelhafens. Die hier liegenden Grundstücke werden während der Bauphase als Baufeld genutzt.

In den Jahren 2020-2021 ist gem. der Zeitplanung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Rheine vom Juli 2016 der Ausbau des betreffenden südlichen Streckenabschnittes geplant. Im Zuge dessen

wird im Bereich des jetzigen Parallelhafens die Spundwand um 9 m nach Westen versetzt. Dieser aufgeweitete Bereich wird zukünftig als Liegefläche für Binnenschiffe dienen.

Die Planung ist abgestimmt (Planfeststellungsbeschluss) und im Zielkonzept Masterplan Stadthäfen bereits berücksichtigt. Sie beeinträchtigt die geplante Entwicklung nicht.

#### **6.2.6. Erschließungsspanne zwischen Stadthafen 1 und Stadthafen 2**

Um die verkehrliche Vernetzung zwischen dem Stadthafen 1 und den Stadthafen 2 zu verbessern und die bisher notwendige Kreuzung des vielfrequentierten Albersloher Weges zu umgehen, ist eine unmittelbare Erschließungsspanne zwischen diesen beiden Hafengebieten vorgesehen. Der Ausbau des Albersloher Weges hat eine entsprechende Option baulich bereits berücksichtigt. Die Bauausführung des Albersloher Weges erlaubt die avisierte Erschließungsspanne als Unterführung durch das Rampenbauwerk der Brücke hindurchzuführen.

Die planungsrechtliche Sicherung soll über die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 541 I erfolgen.