

Stadtplanungsamt – Dezernat für Planung, Bau und Wirtschaft

Münster Modell Quartiere 3 | 4 | 5

Werkstattverfahren

Neue Stadtquartiere am Dortmund-Ems-Kanal Theodor-Scheiwe-Straße | Nieberdingstraße | Am Hawerkamp

Dokumentation (Kurzfassung)

2. und 3. September 2022 | 28. September 2022



Münster
Modell
Quartiere



Impressum

AUFTRAGGEBERIN

Stadt Münster
Stadtplanungsamt
Albersloher Weg 33
48155 Münster

BETREUUNG + KOORDINATION

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Rathausufer 14, D-40213 Düsseldorf
E-Mail: office@fsw-info.de
Internet: www.fsw-info.de
T.: +49(0)211.83.68.980

MODERATION + REGIE

Jörg Faltin, FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH

REDAKTION

Stadtplanungsamt Münster:

Mattias Bartmann
Christopher Festersen
Lukas Fiegen
Gerd Franke
Moritz Franke
Prof. Dr. Thomas Hauff
Meike Janssen
Andreas Kurz
René Lutz
Nicole de Vries

gemeinsam mit:

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Antje Ehlert, Andreas M. Sattler, Jana Weiss

LAYOUT + GRAFIKEN

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH

FOTOS

Jörg Faltin, FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Miriam Juschkat Fotografie, Wesel

PLANUNGSGRUNDLAGEN UND LUFTBILDER

(falls nicht anders angegeben)

Stadt Münster
FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH

Inhaltsverzeichnis

Einführung	4
Perspektive	6
Workstattverfahren	8
Perspektivplan	16
Handlungsfelder	18
Ergebnis-Dialog	24
Ausblick	25

Einführung

>> spannend: von den gewerblich genutzten Flächen
am Dortmund-Ems-Kanal zum wichtigen Stadterweiterungsareal Münster

Münster steht vor der Herausforderung eines hohen Wachstumsdrucks und ist daher gefordert, auch in den innerstädtischen Randbereichen neue Flächen für Baulandentwicklungen in den Blick zu nehmen. Der Rat der Stadt Münster hat daher am 26. August 2020 die Entwicklung neuer urbaner Stadtquartiere südlich des Dortmund-Ems-Kanals beschlossen. Anlass für die Entwicklung ist, dass der Bereich an der Niederdingstraße nicht mehr als möglicher Standort für ein neues Fußballstadion zu reservieren ist, wodurch sich völlig neue Perspektiven eröffnen.

Das Betrachtungsgebiet wurde für das Werkstattverfahren um die Fläche westlich des Kanals erweitert (Am Hawerkamp). Grund dafür ist unter anderem, dass zwischen den Teilbereichen funktionale Abhängigkeiten, die insbesondere Mobilitäts- und Freiraum Aspekte betreffen, bestehen.

Das übergeordnete Ziel für die **Modellquartiere 3 | 4 | 5** ist die Schaffung eines adäquaten Angebots zur Deckung des in Münster bestehenden erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, einschließlich erneuerter, zeitgemäßer Gewerbestrukturen. Auf dem über 80 ha großen Gesamtareal aller **Modellquartiere 3 | 4 | 5** und nur wenige Fahrradminuten vom Stadtzentrum entfernt, soll neuer, auch öffentlich geförderter Wohnraum in urbaner Mischung mit sozialen Einrichtungen, Möglichkeiten für die Kultur und Kreativwirtschaft sowie für dienstleistungs- und gewerbeorientierte Betriebe und urbane Produktionsstätten geschaffen werden.

Der Bereich der Kanalkante vom Lütkenbecker Weg bis zur Eulerstraße soll sich dabei in eine gestärkte grüne Zone für Freizeit und Erholung verwandeln, die auch für die „sanfte“ Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad zwischen den **Modellquartieren** eine große Bedeutung erhalten soll.

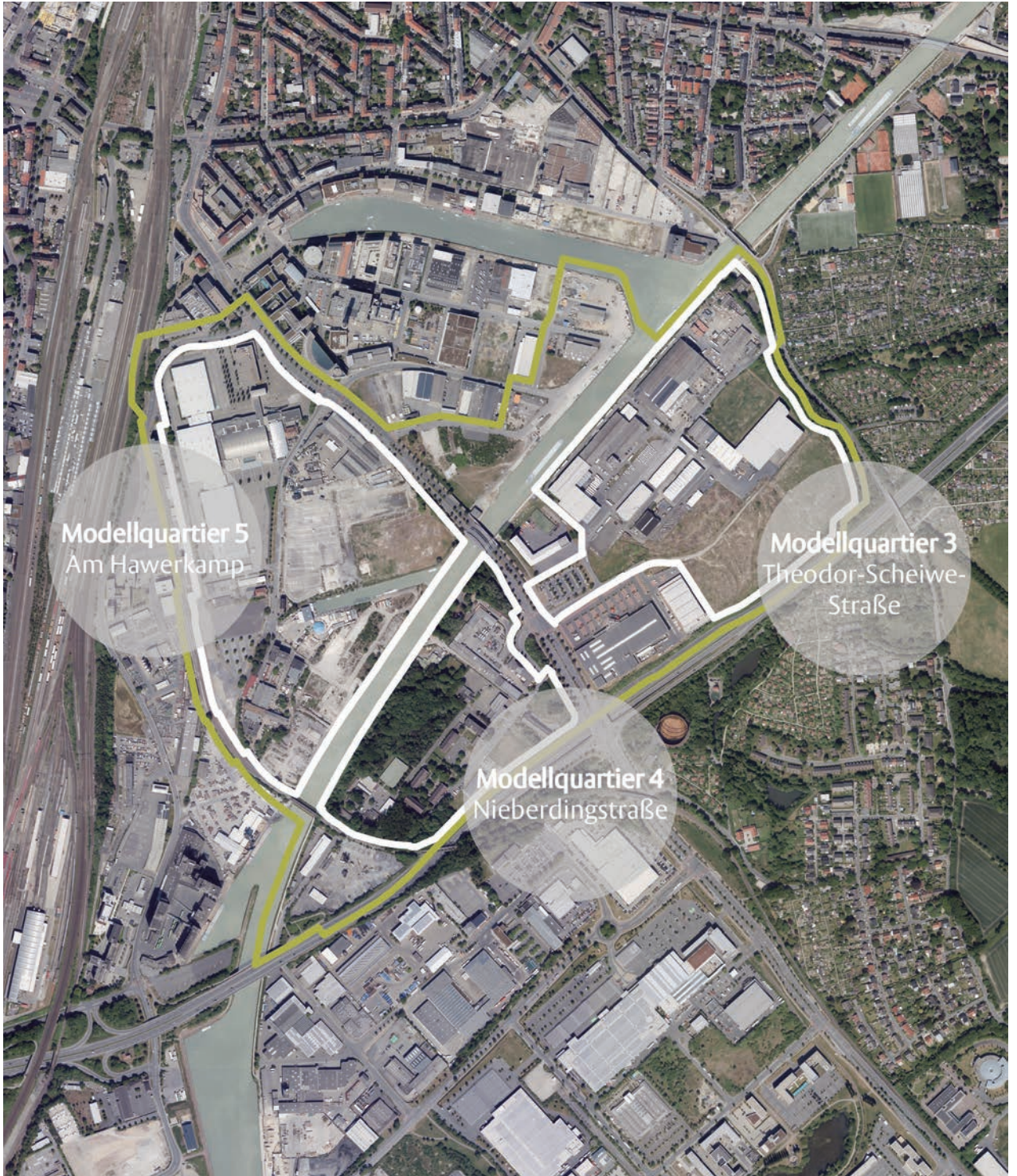
Die vorliegende Dokumentation gibt einen Überblick über das zwischen August und Oktober 2022 durchgeführte Werkstattverfahren zur Entwicklung der neuen Quartiere am Kanal sowie seine Ergebnisse. Sowohl beim Werkstattverfahren als auch bei den nachfolgenden städtebaulichen Wettbewerben handelt es sich um informelle Instrumente der Stadtplanung, das heißt, sie sind rechtlich nicht bindend. Erst im Anschluss folgt die Bebauungsplanung, mit der dann auch die formellen Rahmenbedingungen für die Realisierung der neuen Stadtquartiere geschaffen werden.



Am Dortmund-Ems-Kanal



Mit dem Fahrrad den Kanal entlang



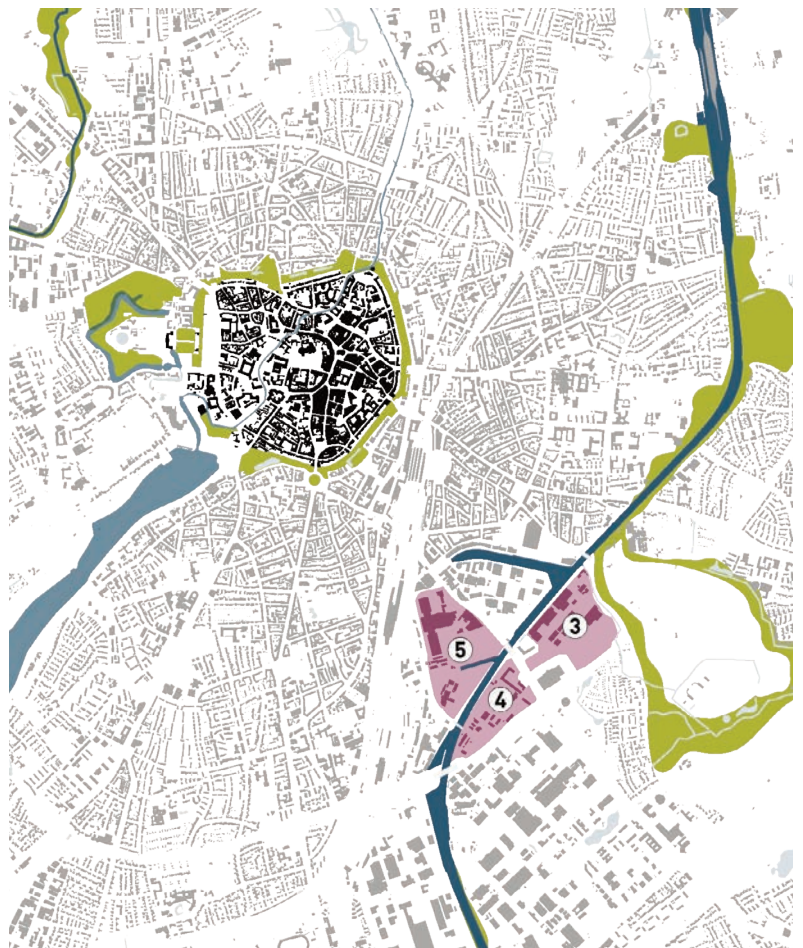
Luftbild des Betrachtungsraums und der Modellquartiere 3 | 4 | 5

Perspektive

>> gemeinsam: auf dem Weg zu einem Vorbildprojekt für Münster, innovativ und wegweisend

Die Entwicklung der neuen Quartiere ist nicht Aufgabe der Stadt Münster allein. Für die Begleitung des Werkstattverfahrens wurden zahlreiche Expertinnen und Experten aus den Bereichen Verkehr, Städtebau, Architektur und Landschaftsplanung gewonnen, um den Prozess mit ihrer Expertise zu bereichern. Vor allem aber lebt der Prozess vom Wissen und den Ideen der Menschen in den Quartieren sowie der gesamten Stadtgesellschaft.

Folgende Fragen und Themen stehen im Fokus der Quartiersentwicklung:



Die Modellquartiere 3 | 4 | 5 im städtischen Gefüge



Schrägluftbild aus Westen



Der Stadthafen 1 als Treffpunkt, Aufenthaltsraum und wichtige städtische Visitenkarte

Kernfrage Modellquartier 3: Wie kann hier neues urbanes Leben und Arbeiten gestaltet werden?

Geplant ist die Realisierung eines breiten Wohnungsmixes mit rund 2.000 neuen Wohnungen für etwa 5.000 neue Bewohnerinnen und Bewohner. Das Wohnungsangebot soll insbesondere ein finanziell leistbares Wohnen im Sinne der "Sozialgerechten Bodennutzung Münster" (SoBoMü) ermöglichen und somit ebenfalls einen erheblichen Beitrag zur Entlastung des Münsterschen Wohnungsmarktes leisten. Es soll ein neues lebendiges Quartier in einer dichten, vitalen Mischung aus Wohnen und Arbeiten, sowohl im gesamten Quartier als auch in den einzelnen Gebäuden entstehen. Die urbane Vitalität soll durch "lebendige" Erdgeschosse entstehen, zum Beispiel durch Räume für Gemeinschaft, kulturelle und soziale Treffpunkte, Läden, Orte zum Arbeiten, für Dienstleistungen sowie für urbane Produktionsstätten und Handwerk, Galerien, Gastronomien etc. Erste Schätzungen gehen davon aus, dass hier insgesamt auch etwa 2.200 neue Arbeitsplätze angesiedelt werden könnten.

Kernfrage Modellquartier 4: Wie kann hier neues urbanes Leben und Arbeiten unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzungs- und Freiraumstrukturen gestaltet werden?

Grundsätzlich vorgesehen ist hier die Sicherung der vorhandenen Wohnnutzungen im Bestand sowie die Weiterentwicklung und Ansiedlung gewerblicher und dienstleistungsorientierter Strukturen, zum Beispiel in Form eines neuen Innovations-Campus, kleinteiliger Gewerbe- und Handelshöfe, urbaner Produktionsstätten, gegebenenfalls Flächen für soziale Infrastrukturen, Gastronomiebetriebe und Veranstaltungsnutzungen sowie Freizeitsport-Angebote. Der vorhandene Wald- bzw. Baumbestand soll – soweit möglich – mitberücksichtigt werden und zu einer Aufwertung des Freiraums entlang des Dortmund-Ems-Kanals beitragen.

Kernfrage Modellquartier 5: Wie kann hier urbanes Leben und Arbeiten unter Berücksichtigung bestehender Impulsnutzungen gestaltet werden?

Vorgesehen ist die Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Nutzungen, zum Beispiel des Messe und Congress Centrum Halle Münsterland sowie der Kulturszene Am Hawerkamp und die Schaffung neuer gewerblicher und dienstleistungsorientierter Strukturen. Aufgrund von bestehenden Gewerbe- und Industriebetrieben entlang des Industrieweges wird eine künftige Wohnnutzung in diesem Quartier nicht umsetzbar sein. Als wichtige Maßnahmen für die Zukunft sind hier zu nennen: die Anpassung und Fortentwicklung des Erschließungssystems mit einem neuen Bahnhofepunkt, die Gestaltung der künftigen Freiflächen rund um das Messe und Congress Centrum Halle Münsterland sowie die Schaffung eines attraktiven Freiraumsystems mit Wegeverbindungen entlang der Wasserkanten und ggf. die Weiterentwicklung von Veranstaltungsflächen.



Am Dortmund-Ems-Kanal

Werkstattverfahren

>> kooperativ: durch die intensive Vorbereitung der Werkstatt zur bestmöglichen, modellhaften Konzeption für das Quartier

Modellquartier 3 Theodor-Scheiwe-Straße

Modellquartier 4 Niederdingstraße

Modellquartier 5 Am Hawerkamp

Die Stadt Münster führte von August bis Oktober 2022 ein Werkstattverfahren mit der Bürgerschaft sowie Expertinnen und Experten als Vorbereitung der weiteren Planungsschritte, insbesondere der nachfolgenden Wettbewerbe, durch.

Wie sieht ein vorbildliches Mobilitätskonzept aus? Welche neuen Wohnformen und Mischnutzungen mit Arbeitsstätten und urbaner Produktion sind denkbar? Was ist wichtig für ein gut funktionierendes Zusammenleben in den Quartieren? Und wie gelingen trotz Verdichtung Umwelt- und Klimaschutz? Diese und weitere Fragen sollten gemeinsam mit allen Interessierten beantwortet werden.

Das Werkstattwochenende Anfang September war dabei der Vorbereitung und Orientierung sowie der Arbeit in thematischen Gruppen gewidmet. Insgesamt kamen im Messe und Congress Centrum Halle Münsterland am 2. und 3. September mehr als 120 Personen zusammen, um erste Ideen für die über das Landschaftsband des Kanals verbundenen Areale der **Quartiere Theodor-Scheiwe-Straße, Niederdingstraße / Eulerstraße** und

Am Hawerkamp zu sammeln. Unter ihnen Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung, Anwohnende, interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Akteurinnen und Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft.

Nach einer intensiven Arbeitsphase präsentierten alle vier Gruppen ihre zentralen Erkenntnisse und Ergebnisse. Diese haben wir auf den folgenden Seiten für Sie zusammengefasst.



Spaziergänge durch die Modellquartiere



Spannender Partizipationsprozess:

4 Teams
3 Plangebiete
1 Aufgabe

Als Vorbereitung auf die Werkstattarbeit dienten Spaziergänge durch die Quartiere, um den Teilnehmenden einen Eindruck der Gegebenheiten vor Ort zu vermitteln und den Austausch über Potenziale, aber auch Probleme und Herausforderungen der Quartiere anzuregen. Architektin Lina Streeruwitz zeigte in ihrem Impulsvortrag anhand des Wiener Nordbahnhofviertels auf, dass Verdichtung und die Schaffung von Freiräumen nicht im Widerspruch stehen müssen. Zentrales Element für die Lebendigkeit eines Quartiers sei die richtige Nutzungsmischung. Eine richtige Mischung aus Wohnen und Nicht-Wohnen produziere kurze Wege im Sinne der 15-Minuten-Stadt und verbinde den Wohnort mit der Arbeitsstätte oder Schule sowie dem Freiraum. Neben der Mischung aus Wohnen und Arbeiten trügen aber auch verschiedene Wohnformen sowie Eigentums- und Mietverhältnissen zur Diversität eines Quartiers bei.

Der Fokus des Wochenendes lag dann auf der Arbeit in vier thematischen Werkstätten. In den Gruppen „**Öffentlicher Raum & Mobilität**“, „**Urbanes Arbeiten & Innovation**“, „**Vielfalt & Zusammenleben**“ und „**Landschaft & Nachhaltigkeit**“ haben die Teilnehmenden intensiv diskutiert und am städtebaulichen Arbeitsmodell skizziert, wie die Quartiere zukünftig aussehen können.



Die erarbeiteten Grundlagen sowie Ideen flossen in einen zusammenfassenden Perspektivplan für das gesamte Plangebiet rund um die Lebensader des Dortmund-Ems-Kanals ein. Dieser wurde der Öffentlichkeit am 28. September 2022 präsentiert. Begleitet wurde das Verfahren durch zwei Phasen der Online-Beteiligung.



Arbeit in den Teams, zwischen Ideensammlung und Diskussion an Strukturmodellen

Team 1: Öffentlicher Raum & Mobilität

Moderation: Hille Krause, Hamburg & Burkhard Horn, Berlin

Die Mobilität in den zu entwickelnden Quartieren muss primär den Bedürfnissen des Rad- und Fußverkehrs gerecht werden, wobei die Beziehungen zur Innenstadt und in die benachbarten Quartiere gestärkt werden sollen.

Aufgrund der zentralen Lage der drei Quartiere und ihrer vielfältigen Beziehungen untereinander sowie in die benachbarten Quartiere, können Mobilität und Verkehr nicht isoliert für den Planungsraum betrachtet werden, sondern müssen im gesamtstädtischen Kontext gesehen werden. Neben einem Mobilitätskonzept Stadthäfen braucht es daher auch einen anspruchsvollen Masterplan Mobilität für die Gesamtstadt. Beide werden derzeit erarbeitet. Es wurde grundlegend festgehalten, dass öffentliche Räume robust und anpassungsfähig sein müssen, insbesondere mit Blick auf den Klimawandel. Flächen sollten effizient genutzt werden (Stichwort Mehrfachnutzung) und Barrierefreiheit muss immer mitgedacht werden. Als wesentliche Ziele formulierte Team 1, Freizeit- und Erholungsflächen zu stärken bzw. auszuweiten und das Wasser als verbindendes Element der Quartiere zu entwickeln. Bestehende Grünräume sollten ausgeweitet, die Grünzonen am Kanal mit den anderen öffentlichen Freiräumen in den Quartieren verknüpft werden. In diesem Zusammenhang wurden Querungen des Dortmund-Ems-Kanals für den Fuß- und Radverkehr über Brücken vorgesehen.

Innerhalb der Quartiere sollte die Fortbewegung zu Fuß im Fokus stehen. Die Kompaktheit der Quartiere bietet zusammen mit den vorgeschlagenen zusätzlichen Querungen der Wasserflächen die ideale Voraussetzung dafür. Der Radverkehr sollte auf zwei Achsen (Radweg auf der Südostseite des Dortmund-Ems-Kanals und Route Lütkenbecker Weg-Schillerstraße-Innenstadt) gebündelt werden. Zur Stärkung des ÖPNV wurden ein weiterer WLE-Haltepunkt, eine eigene Busspur auf dem Albersloher Weg sowie flexible Mobilitätsangebote wie "on demand" verkehrende Kleinbusse vorgeschlagen. Betont wurde die zentrale Funktion von Mobilitätshubs zur Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote. Diese ließen sich gut durch weitere Nutzungen ergänzen, vom Kiosk bis zur Sportanlage auf dem Dach. Der private Kfz-Verkehr sollte soweit möglich aus den Quartieren herausgehalten werden.

Passend zu den entwickelten Wegenetzen und Freiraumstrukturen wurden mögliche bauliche Strukturen für die drei Quartiere skizziert. Das verdichtete Quartier Theodor-Scheiwe-Straße (**Modellquartier 3**) sollte

durch die Anordnung und Ausformung der Baumassen genügend Platz für grüne Binnenfreiräume mit hohen Aufenthaltsqualitäten und Sport- / Spielangeboten bieten. Wohnen sollte in unterschiedlichen Preis- und Wohnformen möglich sein, gemischte Nutzungen sind vor allem in Richtung B 51 denkbar. Im Quartier Niederdingstraße (**Modellquartier 4**) seien die eher kleinteiligen Strukturen mit gemischten Nutzungen zu erhalten und zu ergänzen. Das gelte gleichermaßen für das Kreativquartier am Hawerkamp. Bestehendes sollte hier behutsam um Neues ergänzt werden. Lediglich an der nordwestlichen Seite des Dortmund-Ems-Kanals nordöstlich des Albersloher Weges kann sich Team 1 größere Strukturen mit gemischt gewerblichen Nutzungen vorstellen.

Einig war sich die Gruppe auch darin, dass zeitnahe Handeln erforderlich ist. Viele der gesammelten Ideen ließen sich über Experimentierräume und Reallabore erproben, von der temporären Umnutzung von Parkplätzen bis zu Tempo 30 auf dem Albersloher Weg.



Team 2: Urbanes Arbeiten & Innovation

Moderation: Lina Streeruwitz, Wien & Prof. Janna Hohn, Frankfurt

Es muss gelingen, die Entwicklung der Quartiere so zu gestalten, dass die bestehenden kulturellen und sozialen „Kleinode“ nicht gefährdet werden. Eine jeweils passende Nutzungsmischung soll lebendige Strukturen in den Quartieren schaffen.

Übergeordnetes Thema in dieser Gruppe waren die Nutzungsmischung und die Überzeugung, dass die neuen Quartiere bunt werden sollen. Vorhandene Qualitäten und Identitäten sollen gestärkt und Nutzerinnen und Nutzer in die Planung eingebunden werden. Grundsätzlich war das Team 2 der Meinung, dass Experimente und Pilotprojekte gewagt werden und modellhaft in die Zukunft geblickt werden soll, was eine gewisse Offenheit in der Planung erfordert. Denkbar wären hier zum Beispiel Zwischennutzungen.

Auch das Schaffen von räumlichen Verbindungen und eine gleichzeitige Stärkung von funktionalen Synergien wurde als essenziell betrachtet. Teilweise müsse die Zugänglichkeit und Eingangssituation in die einzelnen Quartiere deutlich verbessert werden. Um eine kleinteilige Nutzungsmischung zu erreichen, seien flexible Bebauungsstrukturen mit Raum für Experimente insbesondere in den Erdgeschosszonen von großer Bedeutung. Dabei war es dem Team sehr wichtig, dass eine "24 h-Belebung" durch verschiedene Nutzungen stattfinden kann.

Für **Modellquartier 3** sieht das Team den Schwerpunkt auf dem Wohnen am Wasser. Nutzungen des Nicht-Wohnens sollen auf alle Baufelder verteilt eingestreut und ein Quartierszentrum als Treffpunkt und für die kleinteilige Nahversorgung vorgesehen werden. Das Gewerbe konzentriert sich an der Umgehungsstraße (B 51), da so Lärmschutz und eine gute Anbindung gewährleistet würden.

Das **Modellquartier 4** könne unter dem Motto Mischung am Wald stehen. Die bestehenden Wohnformen an der Nieberdingstraße sollen um experimentelles, innovatives und leistbares Wohnen ergänzt werden. Gebaut werden solle nur auf bereits versiegelten Flächen, dort dürfe es dann auch dicht werden. Es soll eine Mischung aus Wohnen, kleinteiligem Arbeiten und Gewerbenutzungen erreicht werden. Die Frei- sowie Grünflächen entlang des Kanals gelten als Potenzial und sollen Aktionsraum für den Wassersport bleiben.

Für **Modellquartier 5** wurden vier zentrale Bausteine identifiziert: der Hawerkamp, die Messe, das Jovel und das Hafenbecken II samt Freiraum. Diese impulsgebenden Elemente bilden den Charakter des Quartiers und die neuen Strukturen müssen sich in diese einfügen. Der Hawerkamp könne um urbane Produktionsstätten (Handwerksbetriebe, kleine Manufakturen) erweitert werden, im Stadthafen II das Schwimmen möglich werden - dies bedeute auch einen öffentlichen Zugang zum Wasser. Auch das Jovel wird als Impulsgeber und Standort für eine Mischung aus Büro und Dienstleistungen, aber auch für experimentelle Wohnformen gesehen. Stark versiegelte Flächen sollen durch Bäume und andere Grünstrukturen aufgewertet werden, die Parkplatz- / Festivalfläche wird als Möglichkeitsraum und Potenzialfläche gesehen, die erhalten bleiben soll.

Das Team äußerte zudem den Wunsch, den Gasometer und die Grünzüge südlich der Umgehungsstraße stärker in den Blick zu nehmen, als Möglichkeitsraum und Bindeglied zu den Wohngebieten in Münsters Südosten.



Team 3: Vielfalt & Zusammenleben

Moderation: Nadine Radtke, Berlin & Prof. Petra Teitscheid, Münster & Prof. Henrike Specht, Frankfurt

Die Identität der einzelnen Quartiere muss unbedingt erhalten bleiben und die Akteurinnen und Akteure müssen konsequent in den weiteren Planungsprozess einbezogen werden. Für die Entstehung von Vielfalt und Gemeinschaft ist eine Vielzahl an unterschiedlichen Treffpunkten wichtig.

Als grundlegend für die Entstehung von Gemeinschaft erachtete Team 3 die Freiraumstruktur und den Grad der Vernetzung der Quartiere. Dabei sollen klar fuß- und radfreundliche Verbindungen entstehen, während Autos weitestgehend aus den Quartieren herausgehalten werden sollen.

Die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe haben zunächst diskutiert, welche Werte für sie wichtig sind und welche Bedingungen erfüllt sein müssen. Dazu zählen gemeinschaftliche Nutzungen, Barrierefreiheit, der Erhalt von Freiräumen, die Schaffung von Quartierszentren, eine Vielfalt an Bauformen und Wohntypen sowie Mischnutzungen. Die Themen Klimaanpassung und Klimaresilienz sollen stets mitgedacht und ein dauerhafter Austausch zu den nächsten Planungsschritten ermöglicht werden.

Das **Modellquartier 5** solle unbedingt in seiner Identität erhalten bleiben. Was dort schon vorhanden ist, solle durch Lärmschutz gesichert, durch Grünflächen aufgewertet und durch ein Haus der Kulturen als stadtweiten Magneten ergänzt werden. Dieses Haus der Kulturen könne Treffpunkt für unterschiedliche Kulturen sein und ein breites Angebot an Werkstätten und Veranstaltungen bieten, bereichert durch einen Garten mit einer Town Hall oder einem Amphitheater. Wichtig dabei sei, nicht alles bis zum Ende zu planen, sondern Freiräume zu erhalten und Flexibilität zu schaffen. Wo möglich, solle über eine Entsiegelung von Flächennachgedacht werden, wobei Flächen für Festivals erhalten bleiben sollen. Außerdem sollen Synergien geschaffen und gestärkt werden, etwa zum Jovel oder zur Nieberdingstraße.

Das **Modellquartier 4** soll auch weiterhin ein Ort für preiswertes und "alternatives" Wohnen bleiben mit viel Raum für Gemeinschaft. Denkbar wären zum Beispiel eine Quartiersküche oder ein Gemeinschaftsgarten. Bestehende Strukturen sollen durch kleinteiliges Gewerbe ergänzt werden, insbesondere solle es Raum für Kreativwirtschaft, Werkstätten und Co-Working geben. Der Wald solle unbedingt erhalten bleiben, gut vorstellbar wäre hier eine Wald-KITA.

Auch für das **Modellquartier 3** wünscht sich das Werkstattteam bezahlbares und gemeinschaftliches Wohnen. Stichworte, die hier genannt wurden, sind generationenübergreifend, familienfreundlich, autofrei, grün und naturnah. Gewünscht werden eine kleinteilige Nahversorgung und lebendige Erdgeschosse. Wohnen und Arbeiten an einem Ort solle möglich sein. Die hier entstehenden Wohnungen sollen barrierefrei und flexibel nutzbar bzw. an unterschiedliche Lebensphasen anpassbar sein. Wichtig seien Gemeinschaftsräume als Orte der Begegnung. Ganz grundsätzlich solle der Charakter des Quartiers bunt und lebendig sein, in dem es - auch wegen der unmittelbaren Lage am belebten Kanalufer - auch mal lauter werden kann. Gleichzeitig solle es aber auch ruhigere Rückzugsorte geben. Potenziellen Konflikten könne auch architektonisch vorgebeugt werden. Alle Menschen im Quartier sollen von der Lage am Wasser profitieren, dies gelte es bei der Grünflächengestaltung und durch eine offene Bebauung zu bedenken.



Team 4: Landschaft & Nachhaltigkeit

Moderation: Prof. Herbert Dreiseitl, Überlingen & Prof. Andreas Kipar, Mailand

Der Dortmund-Ems-Kanal samt seiner Uferbereiche stellt in seiner Durchgängigkeit das unverbaubare Rückgrat für eine klimaresiliente Stadtentwicklung dar.

Team 4 war sich darin einig, dass der Dortmund-Ems-Kanal samt der Uferbereiche in seiner Durchgängigkeit das unverbaubare Rückgrat für eine klimaresiliente Stadtentwicklung darstellt. Neben seiner Funktion als Transportader sollen die Nutzungen Sport und Freizeit am Wasser erhalten und gestärkt werden. Um dies zu gewährleisten, sollen Grünräume am Kanalufer mit großzügigem Baumbestand und ein öffentlicher Raum im Bereich der Spitze der Einmündung des Stadthafen 1 in den Dortmund-Ems-Kanal entstehen. Darüber hinaus kann der Kanal auch die Funktion der nachhaltigen Energiegewinnung erfüllen.

Zentrales Thema waren zudem Frischluftschneisen, vorrangig in der Verlängerung des Stadthafen I in südöstlicher Richtung, sowie Verbindungsachsen vertikal zum Kanal, die dessen Frischluftpotenzial und weitere Freiraumqualitäten auch in die zweite und dritte Reihe der späteren Bebauung bringen. Der Zugang zum Wasser könne darüber hinaus durch attraktive Treppen, Plattformen oder Podeste ermöglicht werden.

Weitere wichtige Punkte, die von den Teilnehmenden als zukunftsrelevant erachtet wurden, sind etwa nachhaltiges Regenwassermanagement (insbesondere auch mit Blick auf Starkregenereignisse), Flächenentsiegelung, Bauen im Bestand und nachhaltige Baumaterialien, Zwischennutzungen sowie eine flexible und lernende Planung, die auf zukünftige Entwicklungen reagiert. Für die Zukunft wünschen sich die Teilnehmenden zudem Raum für urban gardening, einen Skatepark und Aufenthaltsflächen ohne Konsumzwang.

Zusammenfassend hielt das Team fest, dass die Quartiere gekennzeichnet sein sollen durch Klimaneutralität, eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität, ein Miteinander von Mensch und Natur sowie die Erlebbarkeit des Elementes Wasser für die gesamte Öffentlichkeit.



Ideensammlung Modellquartiere 3 | 4 | 5

Zusammenführung aller 4 Werkstatt-Teams vom 2. und 3. September 2022

prozessuale Entwicklung **Märkte** BARRIEREFREIHEIT
Bademöglichkeiten Urbane Produktion
Rad- & Fußwege GASTRONOMIE 24h Belebung
Beteiligung Wärmetauscher **AUTOFREI**
Flächenentsiegelung Wohnens im Bestand
Impulsgeber stärken **URBAN-GARDENING**
Frischlufschneise neue Brückenverbindung **Haus der Kulturen**
NACHTLEBEN **MULTIFUNKTIONALE FLÄCHEN** Nutzungsmischung
PV-Dächer **WASSERSPORT** Nachverdichtung Gewerbe &
GRÜNZONENERWEITERUNG grüne Verbindungen
Quartierszentrum Zugänge zum Wasser
experimentelles, innovatives Überbauung Baumarkt
& leistbares Wohnen **Quartierscafé**
SKATEPLATZ **SITZGELEGENHEITEN**
Liegewiesen Grünraum am Kanal
Aktive Erdgeschosse **Container**
Zwischennutzungen **nachhaltige Materialien**
SOZIALE Eingangssituationen & Durchwegung
EINRICHTUNGEN Beteiligung aller Akteure
experimentelle Wohnformen Verkehrsflächen reduzieren
FUNKTIONALER LÄRMSCHUTZ **familiengerecht**
Büros & Dienstleistungen **nicht-kommerzielle Nutzungen** **MOBILITÄTSKONZEPT**
KLEINBUSSE

Online-Beteiligung

“Der Kanal sollte öffentlich zugänglich sowie grün bleiben und die angrenzenden Flächen an keiner Stelle privatisiert oder zugebaut werden.”

Auch auf digitalem Wege sind zahlreiche Anregungen gegeben worden. Von Mitte August bis Mitte September waren alle Interessierten dazu eingeladen, ihre Ideen auf einer interaktiven Karte einzutragen. Hierfür wurde das Kartentool der Plattform Beteiligung NRW genutzt.

Ein zentraler Wunsch war es, den Gasometer stärker mit in den Blick zu nehmen und als Standort für Kunst und Kultur zu erhalten.



Der Gasometer könne als Bindeglied zwischen der Innenstadt, den neuen Quartieren und Münsters Südosten dienen. Allerdings bedürfe es hier eines besseren Lärmschutzes.

Mehrfach geäußert wurde außerdem der Bedarf nach ausreichend Sitzmöglichkeiten und Schatten im öffentlichen Raum. Betont wurde zudem, dass bereits heute mit Maßnahmen begonnen und Nutzungen erprobt werden müssen, zum Beispiel durch Zwischennutzungen, um die Flächen vor Ort zu beleben. Und auch hier war für viele der Umgang mit Vorhandenem, insbesondere mit der Kulturszene am Hawerkamp sowie mit Wald- und Grünstrukturen, ein wichtiges Thema.

“Schon heute ist an heißen Tagen das Leben in der Stadt erschwert, weshalb Frischluftschneisen immer wichtigere Funktionen erfüllen. Aus diesem Grund besteht die Notwendigkeit die Frischluftschneise in Verlängerung des Hafens 1 nach Osten hinweg zu erhalten.“

“Die Kultur- und Clubszene mit ihren vielfältigen Möglichkeiten zur Abend- sowie Nachtgestaltung ist in ganz NRW bekannt und seit Jahrzehnten gewachsen. Diese Struktur gilt es zu bewahren.“

“Der Gasometer ist ein nicht-kommerzieller Raum für sozialen Austausch und ein partizipatives Miteinander, welcher seit Jahren für die Integration vieler Interessen und Ideen steht und folglich erhalten bleiben muss.“

“Ein Haltepunkt des ÖPNV im Quartier Nieberdingstraße könnte die neuen Arbeits- und Wohnquartiere deutlich entlasten und den Zufahrtsverkehr reduzieren.“

“Eine Qualifizierung des bestehenden kleinen Wäldchens im Modellquartier 4 könnte die doch sehr Industrie- und verkehrsbelastete Umgebung aufwerten und somit einen Ort zum Verweilen und Spaziergehen schaffen.“

“Die blaue Infrastruktur des Kanals sollte unbedingt für alle Stadtbewohnerinnen und -bewohner nutzbar gemacht werden und Grünräume entlang der Uferpromenade mit ausreichend Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden.“

Perspektivplan

Die Zusammenfassung der Ergebnisse im Überblick

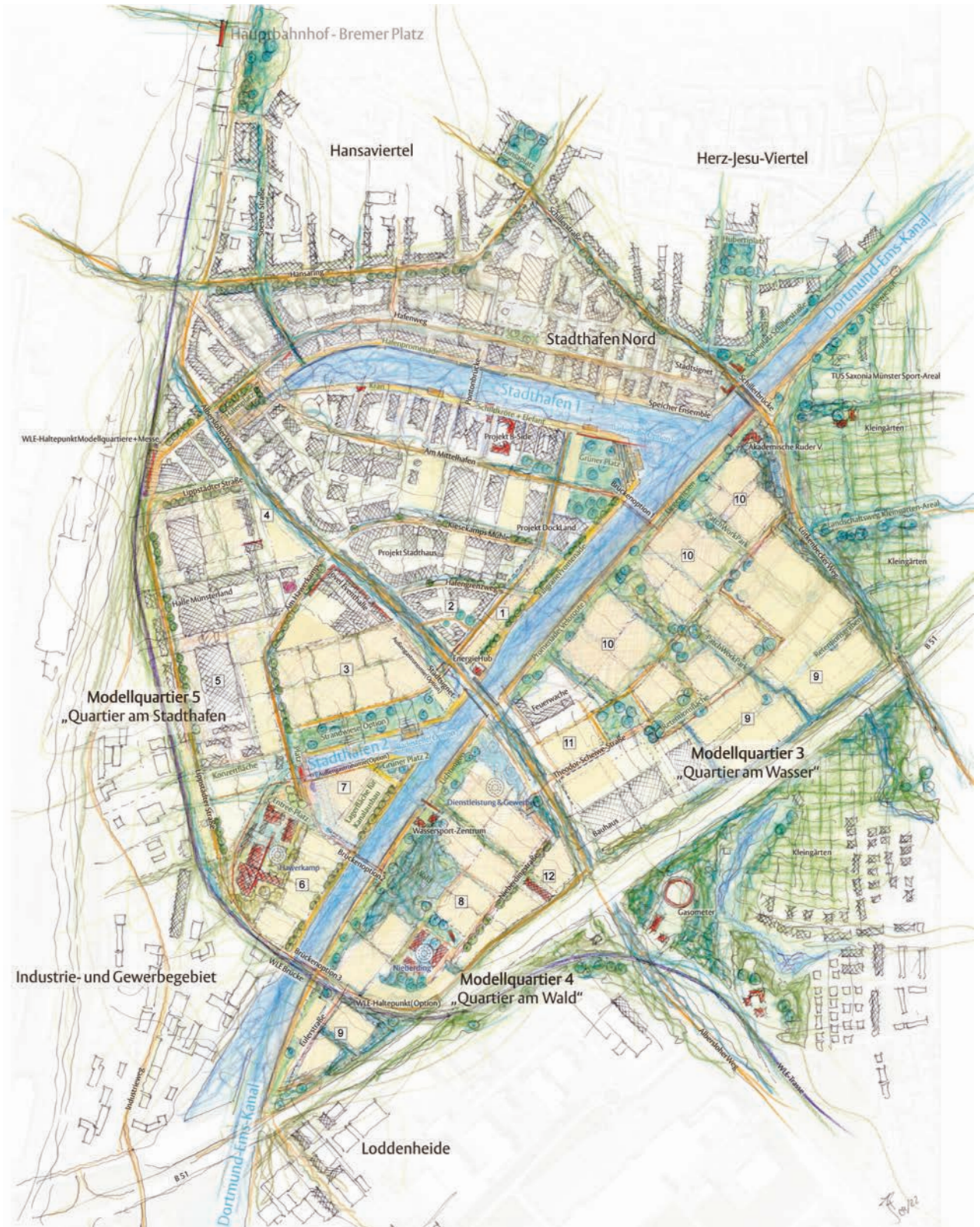
Aus den Ergebnissen der Werkstattarbeit am 2. und 3. September 2022 sowie den Anregungen und Ideen aus der Online-Beteiligung hat das Büro FALTIN+SATTLER aus Düsseldorf einen Perspektivplan für die drei neuen Quartiere am Kanal erstellt. Er bildet die Grundlage für die folgenden städtebaulichen Wettbewerbe und gibt vor, in welche Richtung die Entwicklung gehen soll, indem er Handlungsräume und ihre Funktionen definiert. So gibt er etwa einen Überblick darüber, wo welche Nutzungen angesiedelt werden könnten, zeigt auf, wo Brücken über den Kanal zur Vernetzung der Quartiere oder städtebauliche Hochpunkte entstehen könnten, schlägt Standorte für Mobilitätshubs vor und trifft Empfehlungen zur Qualität der öffentlichen Räume.

Für die drei Quartiere sind im Werkstattverfahren dabei ganz unterschiedliche Schwerpunktthemen gesetzt worden: Während auf dem ca. 20 ha großen Areal an der Theodor-Scheiwe-Straße dringend benötigter Wohnraum sowie Arbeitsstätten geschaffen werden sollen, liegt der Fokus beim Quartier Niederdingstraße / Eulerstraße (rund 11 ha) auch auf urbanen Produktionen und Dienstleistungsgewerbe. Am Hawerkamp / Stadthafen 2 (ca. 25 ha) stehen dagegen Kunst, Kultur und Freizeit im Vordergrund. Hohe Priorität für die weiteren Planungen hat es, bestehende (Wohn-) Strukturen zu schützen und Schritt für Schritt um neue Nutzungen zu ergänzen. Wie dieses Miteinander aus Alt und Neu aussehen kann, wurde im Rahmen des Werkstattverfahrens intensiv erörtert. Über die Quartiere hinaus wurde und wird zudem der Landschaftsraum des Dortmund-Ems-Kanals als „Blau-Grüne Lebensader“ verstärkt in den Blick genommen - mit herausragender Bedeutung für Freizeit, Erholung und Mobilität, damit die neuen Quartiere untereinander und mit den umliegenden Stadtteilen optimal vernetzt werden.

Der Perspektivplan schlägt beispielsweise neue Baufelder für ein urbanes Leben, Wohnen und Arbeiten einschließlich verbindender Grünstrukturen in den Quartieren sowie Standorte für neue Mobilitätshubs und neue Kanalbrücken zur besseren Vernetzung der Quartiere vor. Vorhandene Strukturen, seien es Gebäude oder Wald- und Grünflächen, sollen Inspiration

für die architektonischen und atmosphärischen Qualitäten der neuen Quartiere sein. Zentrales Ergebnis der Werkstattarbeit war zudem der Wunsch, die Hafenspitze am Stadthafen 1 an der Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal für eine öffentliche Nutzung als neuer grüner Hafenplatz vorzuhalten.

Entstehen sollen Quartiere mit Modellcharakter, die in puncto Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Vielfalt und Mobilität neue Maßstäbe setzen. Sie sollen bezahlbaren Wohnraum und Raum für neue Wohnformen bieten, Nutzungsgemischt sowie autoarm bzw. in weiten Teilen autofrei sein. Dem öffentlichen Raum wird als Raum für Begegnung eine zentrale Rolle zugeschrieben. Ziel ist es, über eine attraktive Freiraumgestaltung die Klimaresilienz der neuen Quartiere zu stärken. Das Element Wasser soll in der Planung eine wichtige Rolle spielen und bis tief in die Quartiere hinein erlebbar gemacht werden. Vor allem aber sollen sowohl Planung als auch die Quartiere selbst flexibel sein, um auf künftige Veränderungen in der Lebens- und Arbeitswelt reagieren zu können.

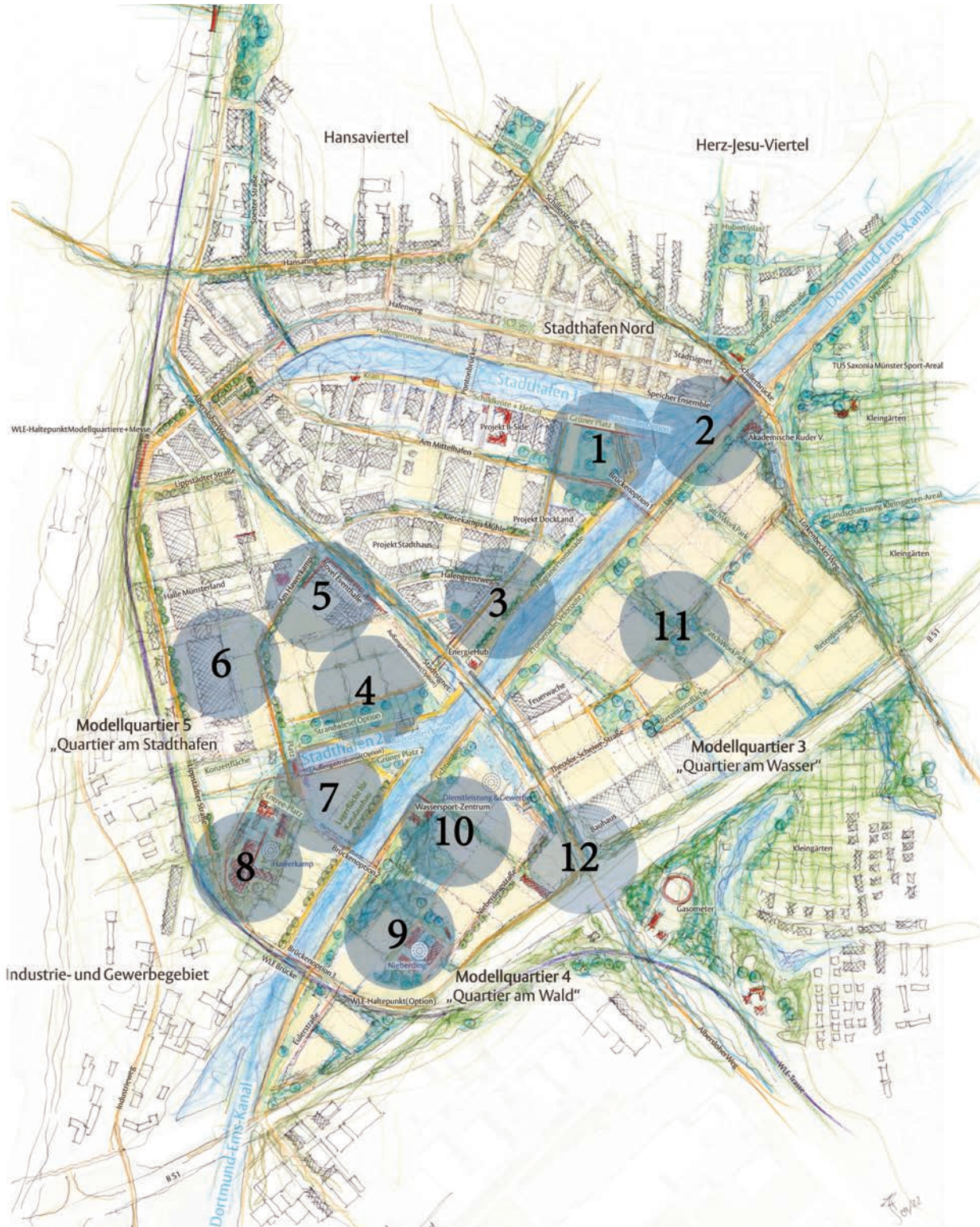


Legende

- | | | | |
|----------------------|---------------------------------------|-----------|--|
| ZUKUNTSFELDER | | | |
| 1 | Kanalsilhouette (in Vorbereitung) | 6 | Experimentierfeld Hawerkamp |
| 2 | Büro-Ensemble (in Vorbereitung) | 7 | Südlich Stadthafen 2 / Hafenspitze |
| 3 | Nördlich Stadthafen 2 mit Stadtsignet | 8 | Niederding „am Wald“ (mit Eulerstraße) |
| 4 | Messe-Vorplatz (Stadtsignet) | 9 | Lärmrobuste Nutzungsstruktur |
| 5 | Zukunftsmesse + Logistik-Areal | 10 | Wohnen & Arbeiten MMQ 3 |
| 11 | SuperHub (neu) | 12 | Hub (neu) |
| | | | Zukunftsfelder/ Baufelder |
| | | | Freiräume & öffentliche Flächen |
| | | | Keimzellen Gebäudeensemble |
| | | | Zentrale Raumkanten |

Handlungsfelder

Richtungsweisend für die städtebaulichen Wettbewerbe sind ebenfalls die den Perspektivplan ergänzenden und konkretisierenden Handlungsfelder. Sie bilden einen inhaltlichen Leitfaden.



[1] Stadthafen 1, südliche Hafenspitze

Der Mut Münsters, diese prominenteste Stelle am Wasser für eine bedeutsame öffentliche Nutzung vorzuhalten, muss unbedingt aufrechterhalten werden. Sie besitzt eine maximale Wertigkeit und darf nicht trivial verwertet werden. Eine mittelfristige Nutzung als Hafenspark ist realistisch, der Freiraum könnte gar mit einem Erlebnis „an die Wasseroberfläche“ des Kanals gelangen/heranragen („Landschaftstreppe“ zum Kanal – sicheres Schwimmen im Ponton-Schwimmbassin etc.). Sehr wohl bedarf dieser besondere Ort aber einer räumlichen Fassung und einer angemessenen Dimension.

[2] Stadthafen 1 Entréesituation mit dem „Gegenüber“ der Kanal-Silhouette des Modellquartiers 3

Für die Entréesituation zum Stadthafen 1 ist neben der Sicherung und Aktivierung der Hafenspitze auch das nördliche Geschehen rund um das Areal des ehemaligen Osmo-Geländes samt Hochhaus an der Brücke Schillerstraße zentral. Die Integration aller angrenzenden Bauvorhaben an der Wasserfront sowie auch des prägnanten Speichergebäudes an der nördlichen Spitze des Stadthafens 1 ist von Bedeutung.

Die auf der östlichen Kanalseite zu definierende neue stadträumliche Ausprägung im **Modellquartier 3** muss im Zusammenhang mit dieser prominenten Situation rund um das bedeutende „Entrée“ vom Kanal zum Stadthafen 1 sorgfältig betrachtet und gestaltet werden. In dem städtebaulichen Wettbewerb ist diese Situation daher besonders zu thematisieren.

Ob dabei auf der gegenüber dem Stadthafen 1 liegenden Seite des **Modellquartier 3** sehr nah an die Kanal- und Wasserseite herangerückt wird oder nicht, sollte der weiteren städtebaulichen Betrachtung überlassen bleiben. Bestandteil ist selbstverständlich immer eine

garantierte komfortable öffentliche Zugänglichkeit und auch die Integration des Bestandsgrundstücks der „Akademischen Rudervereinigung“.

[3] Kanalsilhouette und innen liegende Kanalpromenade, wichtige Verknüpfung Stadthafen 1 mit dem „neuen“ Stadthafen 2

Der stadträumlich und funktional wichtige Übergang vom Stadthafen 1 bis zur „Barriere“ des Albersloher Weg muss gerade wegen schwieriger Rahmenbedingungen einen einheitlichen Duktus der Freiraumgestaltung der stadtseitigen Wasserkanten erhalten. Ein schmales gestaltetes „Band“ im Sinne einer feinsinnig und filigran herausgearbeiteten Uferpromenade ist der richtige Ansatz. Verbindungen in die Tiefe der Stadthafen 1 Quartiere bzw. der öffentlichen Räume der Straßen „Am Mittelhafen“, „Kiesekamps Mühle“ sowie „Hafengrenzweg“ samt der zu qualifizierenden Verbindung unter dem Albersloher Weg zum Stadthafen 2 sind von zentraler Bedeutung, um die Verbindung der genannten Räume untereinander und mit dem Kanal sicherzustellen. Letztgenannte Verbindung ist ein weiterer, wichtiger öffentlicher Raum in der zweiten Reihe, da der terminierte und planfestgestellte Kanalausbau nur eine schmale Wegebegleitung am Ufer zulässt.

Die fest eingeplanten Projekte an der Uferseite, wie beispielsweise das Projekt der Dockland GmbH, die schmalen vorgesehenen Baufelder direkt an der Kanal-kante sowie ein in zweiter Reihe, aber prominent am Albersloher Weg angedachtes Projekt der Projektentwicklung der Grimm Holding, sind Teile der Kanalsilhouette.

Die Integration des neuen Güterschiffsanlegers (dieser ist parallel zum Kanal zw. Stadthafen 1 und Albersloher Weg geplant) muss den gestalterischen Ansprüchen der

Kanalsilhouette entsprechen und zum Erleben des Kanals beitragen. An dieser prominenten Stelle am Kanal sollten etwaige Kombinationen / Doppelnutzungen mit weiteren Freizeit-Schiffsanlegeoptionen geprüft werden.

[4] Stadthafen 2 mit optionalem Strandpark

Ausgehend von der Kanalsilhouette im Übergang vom Stadthafen 1 zum Stadthafen 2, samt Barriereüberwindung des Albersloher Weges, muss der Erlebnisbereich im Anschluss an dieses „Nadelöhr“ wieder eine größere Kraft entwickeln, um zum Stadthafen 2 zu überführen. Auf der Nordseite des Stadthafens 2 bietet sich optional, auch wegen der hervorragenden Sonnenausrichtung des Ufers, die besondere Chance der Schaffung eines öffentlichen „Strandparks“ als einzigartiges Erlebnis für Münster an. Die Spundwände des Hafenbeckens unterliegen einem Erneuerungsbedarf, sodass auch zum Kanalwasserspiegel hinführende Landschaftsgestaltungen einzigartige Erlebnisse schaffen können. Wassersportoptionen und sichere Schwimmangebote sind gerade hier im Ziel- und Strategiekonzept richtig verortet.

Das Nebeneinander von Naherholung (optional „Strandpark“) und Wohnen / Gewerbe (s. unten) muss mit besonderer Vorsicht behandelt werden, damit etwaige Nutzungskonflikte vermieden werden. Besonders sensibel ist der Übergang von den öffentlichen (Bade-)Bereichen zu den angrenzenden privaten Nutzungen. Hier sind entsprechende städtebauliche Lösungen gefordert.

[5] Baufelder nördlich Stadthafen 2 - südlich des Jovel

Unter dem starken, positiven Einfluss einer Lage am Stadthafen 2 kann das Areal südlich des Jovel städtebaulich qualifiziert werden. Zur Erschließungsrahmenbedingung zählt auch eine unbedingt zu ertüchtigende Querverbindung unter dem Albersloher Weg, dort wo eine Unterquerung bereits vorbereitet wurde. An dieser Stelle müssen zukünftig die lichten Höhen überprüft werden, um eine vollwertige Barriereuminderung des Albersloher Weges zu erreichen bzw. eine komfortable Vernetzung des Stadthafen 1 mit dem Stadthafen 2 zu gewährleisten.

Zu beachten ist innerhalb dieser Entwicklungsflächen resp. neuen Baufeldern, dass bei stadträumlich übergeordneten Betrachtungen ein möglicher Hochhausstandort als Stadtsignet vorgesehen wird. Damit soll die besondere stadträumliche und orientierungsgebende Situation als Auftakt zur Innenstadt direkt am Kanal-Brückenkopf unterstrichen werden. Ein solches Projekt stärkt auch das gesamte städtebauliche Erscheinungsbild der Magistrale Albersloher Weg.

Die Popularität des Jovel und seine raue, industriell geprägte Backsteinarchitektur sollte als Beispiel für die architektonischen und atmosphärischen Qualitäten des neu zu entwickelnden Quartiers berücksichtigt werden.

[6] Messe der Zukunft

Die für die Stadt Münster unverzichtbare Adresse rund um die Messe mit der Halle Münsterland muss Teil der gesamten Aufwertungsstrategie für die **Modellquartiere 3 | 4 | 5** werden.

Der geplante neue Haltepunkt für die Regionalbahnverbindung der WLE wird dazu führen, dass auch das Messegelände als öffentlicher Verknüpfungsraum weiter an Bedeutung gewinnt. Eine urbane Ausstrahlung der Messe und ihres unmittelbaren Umfeldes muss als selbstverständlicher Bestandteil im stadträumlichen Kontext der neuen Quartiere im Fokus der Entwicklungsstrategie der nächsten Jahrzehnte stehen. Dabei sollte auch die wichtige Adresse zum Albersloher Weg und das wenig zeitgemäße Entrée, bestehend aus einem versiegelten, überdimensionierten Platz, aufgewertet werden. Abgeleitet aus dem städtebaulichen Gesamtkontext ist ein Standort für ein städtebauliches Signet direkt gegenüber dem Stadthaus 3 möglich. Synergien z.B. von gastronomischen Angeboten in den lebendigen Quartieren nebenan und im Stadthafen 1 können Teil der gemeinsamen Entwicklungsstrategie werden.

Bisherige Konzerte und Großevents haben über die Verwebung mit dem Messeareal und dem Hawerkamp ein Alleinstellungsmerkmal geschaffen, deren Durchführung auch mit der Nachbarschaft eines Störfallbetriebes möglich ist. Hier muss es gelingen, die „backstage“ und Logistikbereiche noch enger mit der Messe

und den Raumangeboten „außen“ und auch „innen“ (Logistik-Reserven in den Hallen) zu verzahnen, um wertvolle Flächen in Richtung DEK und Stadthafen 2 Schritt für Schritt entwickeln zu können.

[7] Urbanes Zukunftsbaufeld am Stadthafen 2 inkl. der kleinen „Hafenspitze“

Zwischen Hawerkamp und dem Becken des Stadthafens 2 entfaltet sich ein kleines Teilquartier, welches ebenfalls von der Situation am Wasser hervorragend an der Entwicklung partizipieren kann. Die vorhandene Gastronomieterrasse rund um den „Coconut-Beach“ wird hoffentlich noch lange den Abschnitt positiv prägen.

Im weiteren Umfeld und am Kanal ist zudem die Zwischennutzung für die Lagerfläche für den Kanalausbau über einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren mit zu integrieren. Langfristig kann hier eines der interessantesten urbanen Teilquartiere entstehen. Klare Raumkanten zum Wasser können dieses Teilquartier prägen, eine Sicherung der vollständigen Ufersituation für eine öffentliche Zugänglichkeit auch im Bereich des Experimentierfeldes Hawerkamp ist obligatorisch und Grundvoraussetzung. Die Zukunft der kleinen Hafenspitze sollte nach dem Vorbild der großen Schwester im Stadthafen 1 lange offengehalten werden bzw. Bestandteil besonderer Freiraumangebote am Kanal sein.

[8] „Am Hawerkamp“ mit Experimentierfeld zum Kanal

Bereits die Straße Am Hawerkamp, beginnend am Messe-Entrée und am Jovel-Ensemble, bekommt zukünftig über einen veränderten Verlauf eine andere Rolle zugewiesen. Die Straße wird zum zentralen öffentlichen Raum mit Zuführungsfunktion zum Event-, Kultur- und Gastronomieareal des Hawerkamp-Geländes und des Stadthafens 2, samt neuer Entwicklungsoptionen. Der Hawerkamp steht für ein vielfältiges und einmaliges kulturelles Angebot. Diese Funktion muss gesichert, gestärkt und mit Erweiterungsräumen angereichert werden. Neben der Keimzelle des Gebäudeensembles mit einer Vielzahl von Nutzerinnen und Nutzern ist in Richtung DEK ein urbanes Experimentierfeld ein erklärtes städtebauliches Ziel.

Auch hier kann, orientiert an zukunftsfähiger urbaner Produktion, durchaus auch aus den Event- und Kunstaktivitäten entwickelt, mit Dienstleistungen, Fortbildungen etc. eine bedächtige und von den Initiativen des Hawerkamp getragene Entwicklung mit Betreiberkonzept in Gang gesetzt werden.

Einfaches, experimentelles Bauen nach dem Vorbild einer nachhaltigen „Minimalarchitektur“ (SeeContainer / „Kreativ-Garagen“ u.a. Experimente) kann auch unter dem Aspekt der Lärmschutzfunktion für das gegenüberliegende Wohnen des **Modellquartiers 4** an der Nieberdingstraße Vorbildcharakter übernehmen.

[9] Nieberding „am Wald“ samt Teilareal Eulerstraße

Das Modellquartier 4 rund um die Nieberdingstraße hat über die zahlreichen Nutzer und Nutzerinnen in höchst unterschiedlichen Gebäudebeständen bereits eine eigene Identität erlangt. Diese wurde von einem ausgeprägten Gemeinschaftssinn, ausgehend u.a. von der Nieberding-Initiative, auf den Weg gebracht und verleiht dem Standort Lebendigkeit. Die naturräumliche Situation mit einer breiten, landschaftlich geprägten und waldartigen Adresse zum DEK, wird auch zum Leitbild zukünftiger Entwicklungen.

Als „Quartier am Wald“ muss dieses Motiv auch weiter unterstützt werden z.B. durch ergänzende Baumpflanzungen für einen langfristig zu erreichenden Waldcharakter. Sukzessive Nachverdichtungen und Erneuerungen (kleinere und mittlere Baufelder am Rande des Waldes oder Einzelneubauten) können das Quartier nach und nach zukunftsfähig machen. Zeitgemäße Formen von Arbeiten, auch aus den Keimzellen vorhandener Inkubatoren rund um die Event- und Gastronomieszene entwickelt, können trotz der Umfeld-Belastungen der aktiven Hafenindustrie südlich der WLE-Brücke Teil der Entwicklungsstrategie werden.

Das „Quartier am Wald“ kann sich Stück für Stück erneuern. Hierbei sollte auch das abgeschiedene Teilareal an der Eulerstraße als südlicher Auftakt des „Quartiers am Wald“, trotz der Barriere der in der Erneuerung befindlichen WLE-Trasse, mit eingebunden werden.

Der Waldbestand im **Modellquartier 4** wird zukünftig als „Mittelpunkt“ des Quartiers 4 am Kanal liegen und einer neuen sozialen Kontrolle unterliegen bzw. nicht mehr im „Dornröschenschlaf“ liegen, dies bedeutet aller Voraussicht nach auch Pflege-Begleitmaßnahmen etc. Vor allem dann, wenn sich die Quartiere mit vielen Beschäftigten und neuen Bewohnerinnen und Bewohnern weiterentwickeln. Auch könnte eine Kanal-Brückenoption für Fußgängerinnen und Radfahrer als Vernetzung mit dem gegenüberliegenden **Modellquartier 5** am Hawerkamp dazu führen, dass der Waldsituation eine weitergehende Bedeutung zugewiesen wird. Das Leitbild des „Quartiers am Wald“ verlangt dabei ohnehin eine landschaftliche Begleitung der Stärkung des Waldthemas im gesamten Quartier.

Nach Norden muss die Vernetzung zum **Modellquartier 3** gelingen. Hier sind auch Entwicklungen zum Albersloher Weg hin mit einem multifunktionalen Gewerbehof rund um den EventPort zu einem hybrid genutzten Quartier möglich. Ein weiterer Mobilitäts-Hub an der B 51 beschreibt eine städtebauliche Option.

[10] Wassersportzentrum Münster

Als unverzichtbarer Bestandteil des Kanalerlebnisses und des „Quartiers am Wald“ gilt das Wassersportzentrum Münster, deren Partnerschaft auch den erfolgreichen Kanu Polo Münster e.V. umfasst. Vorrangig solche Keimzellen machen das Freizeit- und Landschaftserlebnis am DEK attraktiv.

Diese kleine „Waldlichtung“ inkl. im Rahmen des Kanalbaus geplanter neuer Ein- und Ausstiegsstelle ist dabei ein zu integrierender Bestandteil der Zukunftsperspektive im **Modellquartier 4**. Auch hier ist eine langfristige Entwicklung im Rahmen neuer Bauprojekte in Kanalufernähe nicht gänzlich ausgeschlossen, sofern diese im Einklang mit dem Wassersport steht. Das B-Side Projekt im Stadthafen 1 zeigt beispielsweise eindrucksvoll auf, wie eine hybride Gebäudenutzung im Erdgeschoss auch die Sportlerinnen und Sportler attraktiv und mit direktem Zugang zum Wasser integrieren kann.

[11] Modellquartier 3 mit Schwerpunkt Wohnen und Lebendigkeit mit begleitendem Retentionsraum und Kaltluftschneise „Lütkebach“

Die Qualitäten der „Lebensader“ des DEKs bis in die Tiefe des **Modellquartiers 3** und damit langfristig bis zur Trasse der B 51 hineinzuziehen, ist eines der städtebaulich-freiraumplanerischen Leitziele. Es gilt, möglichst hohe Qualitäten für die neuen Bewohnerinnen und Bewohner zu schaffen.

Auch in der Tiefe des Stadtviertels muss das Erlebnis vom Wasser im Quartier durch neue Freiräume Richtung Kanal spürbar gemacht werden. Das zieht möglicherweise auch höhere Verdichtungen nach sich und verlangt eine städtebauliche Strukturierung in den Baufeldern mit entsprechenden Gebäudetypologien und partiellen und Höhenpointierungen. Dass dies möglich ist, zeigen Beispiele wie Hamburg – Hafencity oder Wien – Nordbahnhof, welche für die **Modellquartiere** als Referenzen herangezogen werden. Die Wohnangebote in **Modellquartier 3** werden auch in der gewünschten Durchmischung der „SoBoMü“ und damit für alle Segmente, insbesondere auch für preiswerten Wohnraum ausgelegt.

Weitere Durchmischungen und Erdgeschossbelebungen nach Wiener Vorbild sind obligatorisch. Hier sind u.a. urbane Produktionen, Büros, Praxen, Gastronomie, untergeordnete Nahversorgung, Kultur, soziale Infrastruktur wie Gemeinschaftsangebote und KITAs Teil der Programmierung.

Zur B 51 kann unter mittelfristiger Integration und innerbetrieblicher Verlagerung vorhandener Gewerbebetriebe auch eventuell eine passive Lärmschutzfunktion geleistet werden.

Nach Norden zur Schillerstraße und nach Osten zur B 51 prägen Retentionsräume für Starkregenereignisse und die Kaltluftschneise des Lütkenbachs bei Einbezug des Areal des Akademischen Ruderklubs und der landschaftlich eingebetteten Schillerstraße die Außenkontur des **Modellquartiers 3**.

Nach Süden zum Albersloher Weg muss sich die Entréesituation noch lange Zeit mit den städtebaulichen Prägungen des Bauhaus-Areals arrangieren. Ein gestalterisch prägnant herausgearbeiteter öffentlicher Raum samt der Möglichkeit eines „Super-Hubs“ für die **Modellquartiere** an der Feuerwache ist das erklärte Ziel.

[12] Albersloher Weg – Tor zur Stadt, aber Barriere zwischen den Modellquartieren

Der Albersloher Weg ist ein wichtiger und intensiver Verkehrsweg, der die Innenstadt mit dem Osten der Stadt verbindet. Die Überquerung der Brücke wird als Eintritt in die Stadt erlebt. Diese Eingangssituation könnte durch die Setzung baulicher Hochpunkte (s. unten) stärker inszeniert werden.

Der Albersloher Weg wirkt im gesamten Projektgebiet als Barriere und zerschneidet die **Modellquartiere**. Das gilt insbesondere für den Teil südlich der Brücke, der auf einem Damm geführt wird und von Gewerbebauten und Parkplätzen flankiert wird. Die Barrierewirkung muss – soweit es die die baulichen und topografischen Bedingungen erlauben – durch bauliche und gestalterische Maßnahmen reduziert werden.

Ergebnis-Dialog

“Die Einrichtung eines barrierearmen Zugangs zur Badestelle am Stadthafen 2 könnte die Vielfalt fördern. Auch wäre eine Lösung wie in Berlin mit dem Spree-Pool denkbar.”

Die Präsentation des Perspektivplans und der Handlungsfelder bildeten den öffentlichen Abschluss des Werkstattverfahrens. Im Rahmen der Veranstaltung am 28. September 2022 im Jovel informierte eine Ausstellung über die Ergebnisse dieser Werkstattarbeit. Der Abend endete mit einem bildreichen Vortrag des Hamburger Oberbaudirektors Franz-Josef Höing, der seine Erfahrungen mit der Entwicklung von Quartieren am Wasser in Hamburg mit dem Publikum teilte. Der Perspektivplan konnte anschließend online bis zum 28. Oktober 2022 kommentiert werden.

Im Rahmen dieser zweiten Online-Beteiligung wurde erneut der Wunsch nach Freiräumen ohne Konsumzwang, der insbesondere auch für Jugendliche attraktiv ist, betont sowie das Bedürfnis nach öffentlichen Toiletten. Autofreie Zonen und die Vermeidung großflächiger, ebenerdiger Parkplatzflächen – wobei es zu keiner Beschneidung der Parkplätze der MCC Halle Münsterland kommen sollte, – die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV (z. B. durch eine eigene Busspur), eine Verbindung ins Südviertel sowie mehr Shared Spaces wurden angeregt. Die Brückenooption entlang der WLE-Trasse wurde zugunsten des Erhalts des Wäldchens bevorzugt. Deutlich wurde auch hier nochmal, dass der Erhalt der Club- und Kulturszene rund um den Stadthafen 2 für die Entwicklung des Quartiers für Viele von elementarer Bedeutung ist. Hier komme es auch auf



Ergebnispräsentation im Jovel

“Um weitere Bodenversiegelungen zu vermeiden, sollten Höhen ausgenutzt werden und mit einer nachhaltigen Wasserwirtschaft und Solarenergie geplant werden.”

“Um die Atmosphäre eines kalten Büroviertels zu vermeiden, wäre die Verwendung natürlicher Baustoffe wie Holz oder Naturstein wünschenswert.”

innovative Lärmschutzkonzepte an. Das Konzept der Schwammstadt wurde eingebracht sowie der Wunsch nach alternativen und nachhaltigen Wohnformen, z. B. in Tiny Houses, wobei nachhaltige Baumaterialien eingesetzt und wiederverwendet werden sollten. Eine naturnahe Freiraumgestaltung wird gewünscht mit vielen Bäumen, die Schatten spenden und das Mikroklima positiv beeinflussen. Ein Spazierweg entlang des Baches wurde vorgeschlagen und die Relevanz nachhaltiger Energiekonzepte betont.

Unter dem Titel „Mehr wagen!“ fasste eine Teilnehmerin zusammen, dass es darauf ankomme, Quartiere zu planen, die auch in 60 Jahren noch funktionieren – insbesondere mit Blick auf die Themen Klimaresilienz, zukunftsfähige Veranstaltungsplanung und die perspektivische Nutzung von Verkehrsachsen wie dem Albersloher Weg.



Im kontinuierlichen Dialog

“Der Gasometer stellt nicht nur für die queere Community einen wichtigen Ort dar und soll erhalten bleiben.”

Ausblick

>> Wie geht's weiter?

Dank analoger und digitaler Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist ein großer Speicher an lokalem Wissen und innovativen Ideen entstanden, der eine große Bereicherung für die nächsten Schritte im Planungsprozess darstellt. Auch im Rahmen der zeitnah nachfolgenden städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbe soll der intensive Dialog mit der Stadtgesellschaft fortgeführt werden, um gemeinsam an überzeugenden Lösungen für zukunftsfähige Quartiere zu arbeiten.



Die Modellquartiere im Blick

Lesen Sie weiter

Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
ISSN 0933-9078

TITEL	HEFT NR.
Parkraumuntersuchung Altstadt / Hbf. Münster / Westf	1/94
Werkstattbericht Stadtentwicklung Münster 2010, Materialien	2/94
Dokumentation Kongress, neue Wege für das Rad	3/94
Radverkehr in Fußgängerzonen	4/94
Bauleitplanung und Wohnungsbau 1994	5/94
Verkehrsbericht Münster 1993	6/94
Verkehrsmittelwahl und ÖPNV-Akzeptanz der Studierenden in Münster	7/94
Bauleitplanung und Wohnungsbau 1995	1/95
Programm fahrradfreundliche Stadt Münster	
Gemeinsame Benutzung von Sonderfahrstreifen durch Bus- und Radverkehr	2/95
Haushaltsbefragung Münster 1994, Zeitbudget und Verkehrsteilnahme	3/95
Wohnungsbau und Eigenheimbau Wohnwünsche von Wohnungssuchenden und Bauwilligen	4/95
Parkraumuntersuchung im Universitätssektor der Westfälischen Wilhelm-Universität Münster	1/96
Optimierung für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen	2/96
Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Universitätsbereich / Innenstadtbereich Münster	3/96
mensch.mobil '96 Forum für humane Mobilität. Kongressdokumentation	1/97
Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung - von Rio über Istanbul zur lokalen Agenda	2/97
Zeitstrukturen und Stadt. Das Zeitprofil von Münster - Chance für eine nachhaltige Entwicklung!?	1/98
Untersuchung zu Bündelungspotentialen im Wirtschaftsverkehr des Dienstleistungssektors zum Aufbau einer Branchenlogistik in Münster	2/98
Erster Nahverkehrsplan Münster	3/98
Entwicklungskorridor Hauptbahnhof Albersloher Weg	1/99
Funktionale Stärkung von Stadtteilzentren in Münster	2/99
Neues Wohnen im Bestand	1/2000
Regionaler Wohnungsmarkt	2/2000
Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung von mobilé - Wahrnehmung und Bewertung der Mobilitätszentrale Münster	3/2000
Großflächiger Einzelhandel in Münster	4/2000
Wohnbaulandentwicklung	1/2001
Verkehrsbild Münster 2001	1/2003
Lokale Agenda – Nachhaltigkeitsbericht 2001 /2002	2/2003
Einzelhandelskonzept Münster – Leitlinien der räumlichen Entwicklung	1/2004
Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung Münster	1/2005
Wohnbaulandentwicklung 2005	2/2005
2. Nahverkehrsplan Stadt Münster	1/2006
Das alltägliche Verkehrsverhalten der Münsteraner Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im November 2007	1/2008
Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster	1/2009
Attraktiv, generationengerecht, partnerschaftlich Münsters Handlungskonzept zum Demografischen Wandel	2/2009
Verkehrsentwicklungsplan Münster 2025 Teil 1: Analyse und Bestand	3/2009
Monitoringbericht zur Einzelhandelsentwicklung in Münster 2010	1/2011
Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im Herbst 2013	1/2014
3. Nahverkehrsplan Stadt Münster	1/2016
Einzelhandels- und Zentrenkonzept Münster (2. Fortschreibung)	8/2018
Planungswerkstatt 2030 Dokumentation des Prozesses zur Erarbeitung des Wohnsiedlungsflächenkonzepts	1/2019
Zukunftswerkstatt Albachten – Zusammenfassung und Ergebnisse	1/2020
Integriertes Entwicklungskonzept Coerde	2/2020
Stadtteilentwicklungskonzept Nienberge / Häger	3/2020
Stadtteilentwicklungskonzept Handorf, Gelmer, Sudmühle, Mariendorf	1/2022
Stadtteilentwicklungskonzept Hiltrup-Ost	2/2022
Neue Stadtquartiere am Dortmund-Ems-Kanal. Theodor-Scheiwe-Straße Nieberdingstraße Am Hawerkamp. Werkstattdokumentation (Kurzfassung)	1/2023

Stadt Münster
Stadtplanungsamt
Albersloher Weg 33
48155 Münster

© 2023 Stadt Münster / FALTIN+SATTLER