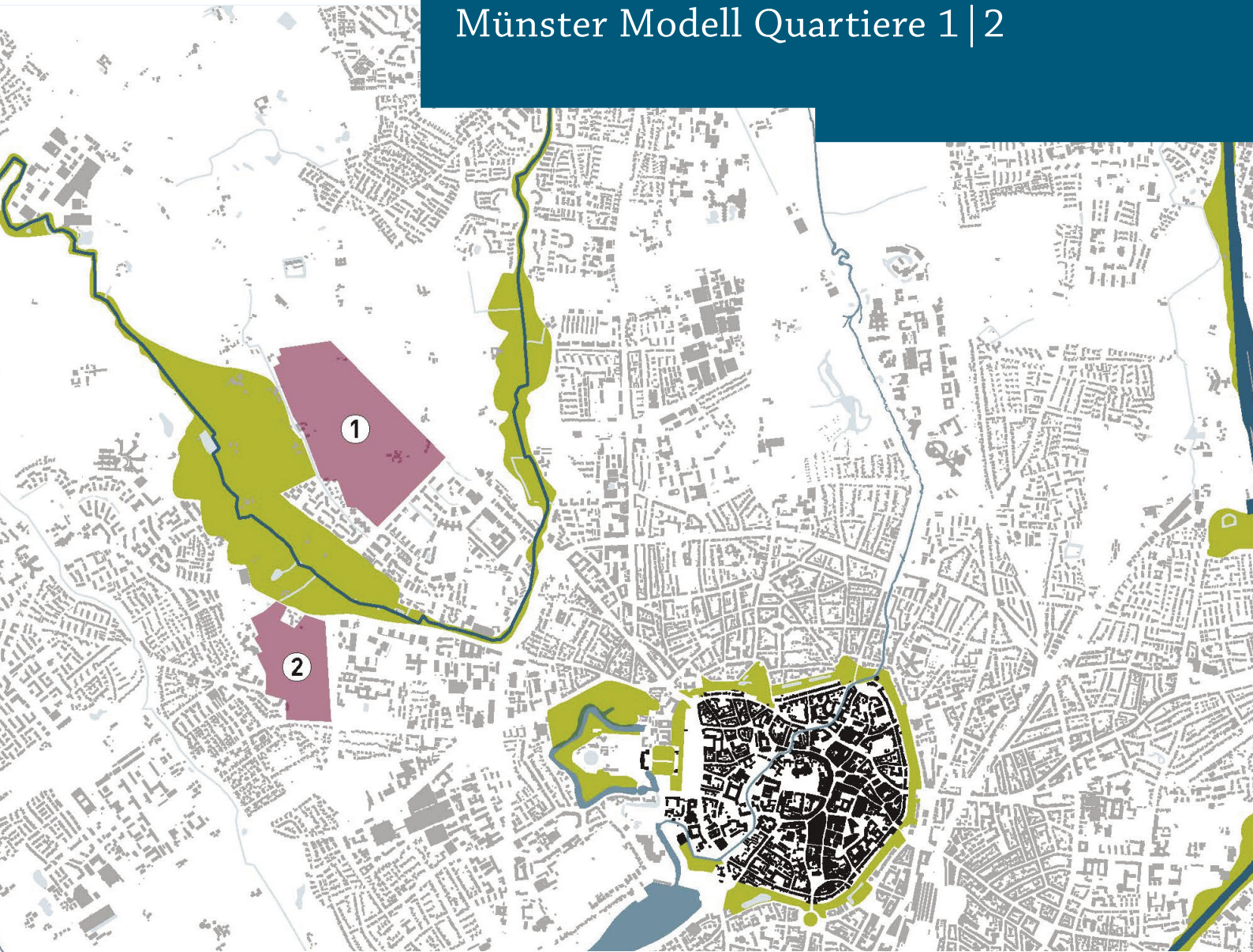


Münster Modell Quartiere 1 | 2



Werkstattverfahren

Modellquartiere am Kinderbachbogen

Steinfurter Straße | Busso-Peus-Straße

Dokumentation (Kurzfassung)

13. und 14. Mai 2022 | 18. Oktober 2022



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
Gerd Franke
Prof. Dr. Thomas Hauff
Meike Janssen
Andreas Kurz
René Lutz

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
Werkstattverfahren	8
Perspektivpläne	18
Handlungsfelder	22
Ausblick	29

Einführung

>> Die Stadterweiterungsareale für das wachsende und erfolgreiche 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. Auf dieser Grundlage wurde die Entwicklung der neuen urbanen **Modellquartiere** an der Steinfurter Straße / Austermannstraße / Wasserweg (**Modellquartier 1**) und an der Busso-Peus-Straße / Gievenbecker Weg / Von-Esmarch-Straße (**Modellquartier 2**) beschlossen. Anlass für die Entwicklung ist neben der hohen Wohnraumnachfrage insbesondere der von den benachbarten Wissensquartieren artikulierte Erweiterungsbedarf. Daraus resultiert die Notwendigkeit einer räumlichen und funktionalen Vernetzung zwischen dem Ortsteilzentrum Gievenbeck, den neuen **Modellquartieren** und der bestehenden, östlichen Nachbarschaft des Technologieparks, des Naturwissenschaftlichen Zentrums (NWZplus), der Fachhochschule und weiterer Partner rund um die Corrensstraße bzw. den Wissensquartieren.

Das übergeordnete Ziel für die Quartiere 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 60 ha großen Gesamtareal der **Modellquartiere 1 | 2** und nur wenige Fahrradminuten vom Stadtzentrum entfernt, soll eine dichte, vitale Mischung aus Wohnen in allen Facetten, Wissenschaft und Forschung sowie Technologie sowohl im gesamten Quartier als auch nach Möglichkeit in den einzelnen Baufeldern entstehen.

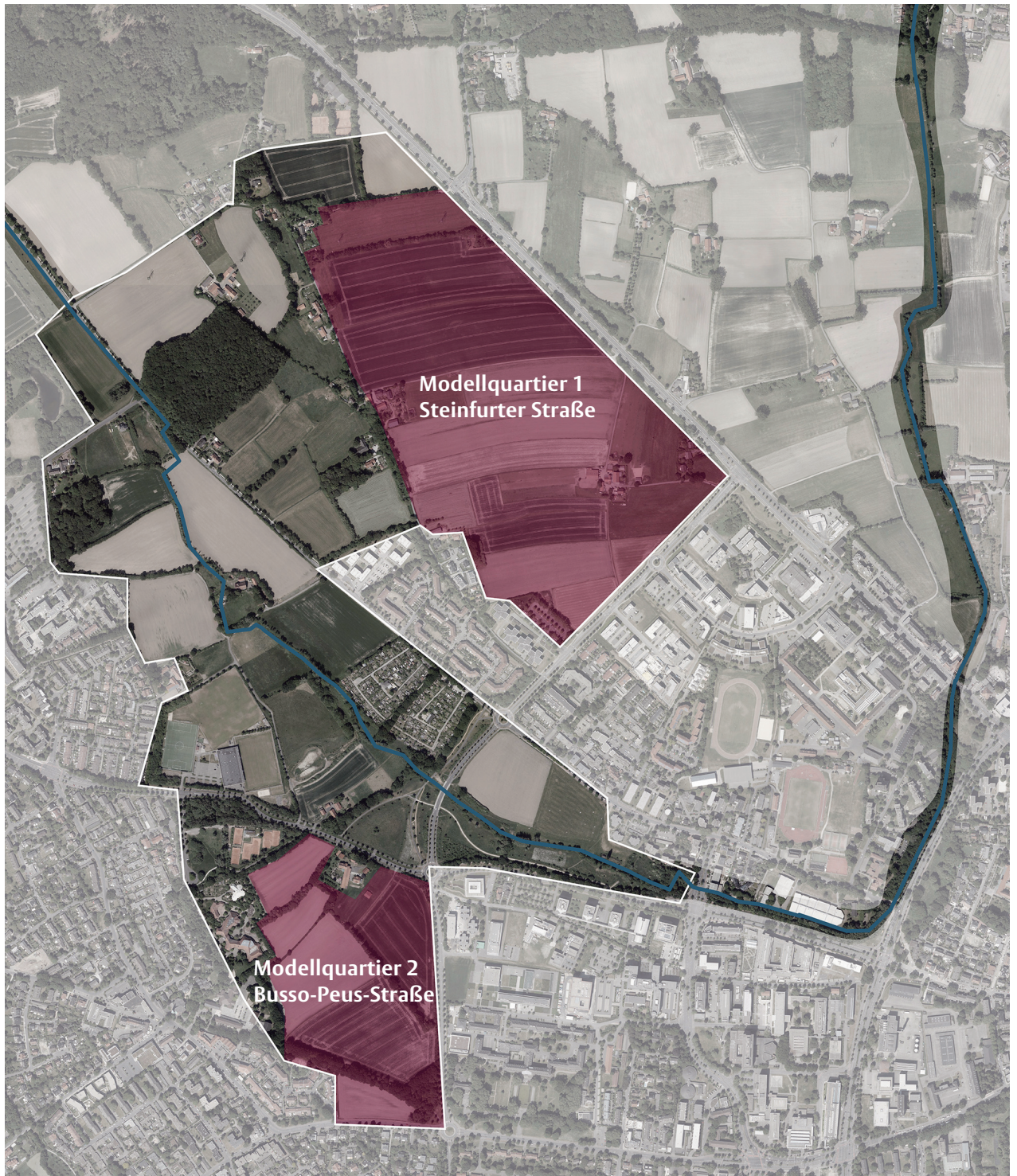
Die urbane Vitalität im Quartier soll durch "lebendige" Erdgeschosse mit öffentlichkeitswirksamen bzw. stark frequentierten Nutzungsbausteinen befördert werden.

Der die Quartiere umgebene Landschaftsraum des Kinderbachbogens soll im Sinne der zu stärkenden Münsterschen Stadt-Landschaft im Zusammenhang mit den geplanten städtebaulichen Entwicklung stehen und neue Qualitäten entfalten. Die beiden neuen **Modellquartiere 1 | 2** bieten besondere Chancen – mit dem Kinderbachbogen und den Wissensquartieren direkt angrenzend – eine einzigartige Vernetzung von Stadt und Landschaft herstellen zu können. Auch zusätzlicher Wohnraum für Studierende ist Teil der Programmierung sowie ein vielfältiges Angebot für unterschiedliche Wohnbedürfnisse.

Die vorliegende Dokumentation gibt einen Überblick über das zwischen Mai und Oktober 2022 durchgeführte Werkstattverfahren zur Entwicklung der neuen Quartiere sowie seine Ergebnisse. Sowohl beim Werkstattverfahren als auch bei den darauf aufbauenden, nachfolgenden städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerben handelt es sich um informelle Instrumente der Stadtplanung und Qualitätssicherung, 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.



Technologie und Wissenschaft in der Nachbarschaft der Modellquartiere



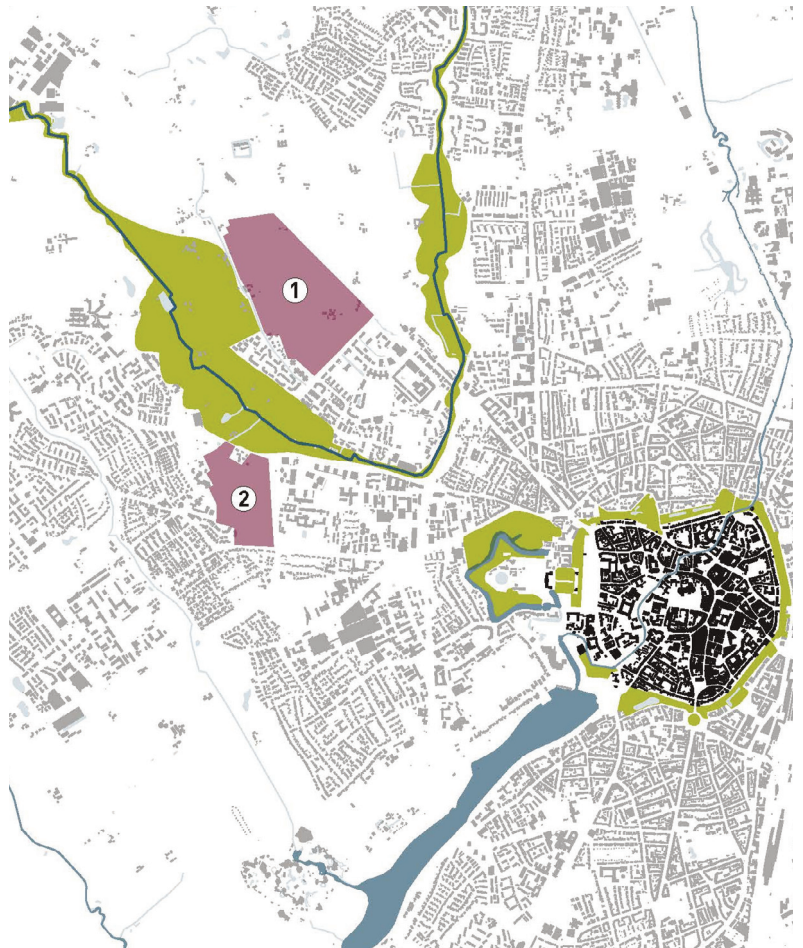
Luftbild des Betrachtungsraums und der Modellquartiere 1 | 2

Perspektive

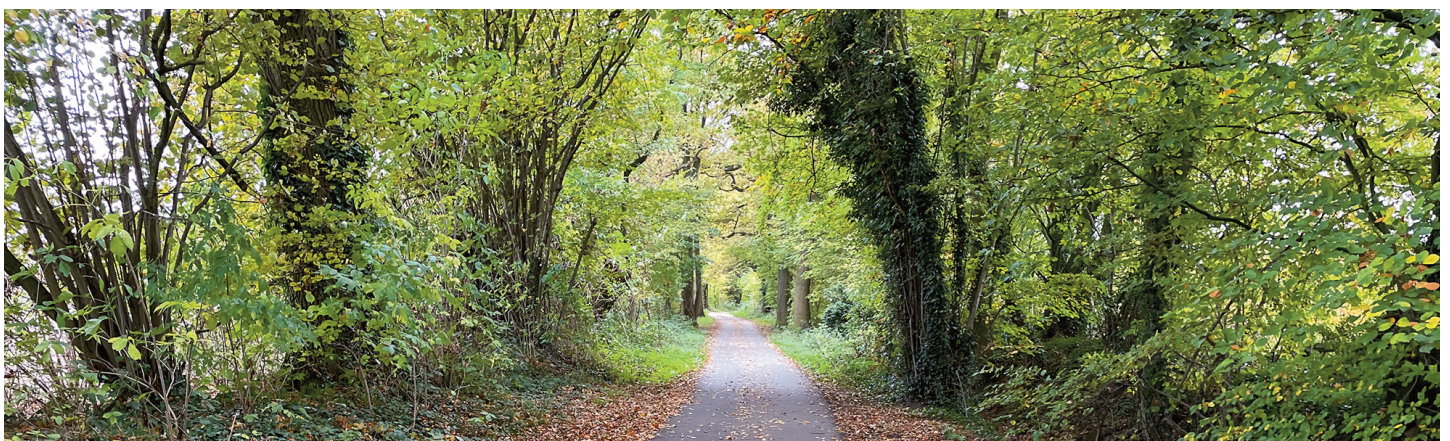
>> Die Kernfragen zu einem Vorbildprojekt für Münster

Die Erarbeitung einer robusten Zukunftsvision für die innenstadtnahen Areale kann nur in kooperativen und partizipativen Prozessen entstehen. Aus diesem Grund wurden bürgerinnen- und bürgernahe Beteiligungsmöglichkeiten angeboten, welche von zahlreichen Expertinnen und Experten aus den Bereichen Stadtplanung, Städtebau, Stadtsoziologie, Mobilität, Siedlungswasserwirtschaft, Energien, Architektur und Landschaftsplanung begleitet wurden, um den Prozess mit ihrer Expertise zu bereichern. Vorrangig profitiert der Prozess jedoch von den Beiträgen der Bürgerschaft aus den Quartieren sowie der interessierten Stadtgesellschaft.

Folgende Kernfrage steht im Fokus der Quartiersentwicklung:



Die Modellquartiere 1 | 2 im städtischen Gefüge



Die Appelbreistiege: Früher wichtige Handelsroute - heute zentrale Radwegeverbindung zwischen der Innenstadt und Gievenbeck



Wasserweg als Landschaftselement des Modellquartier 1

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

Modellquartier 1

Rund 1.800 bis 2.300 neue Wohnungen sowie 600 Studierendenapartments für insgesamt etwa 5.000 bis 6.500 Bewohnerinnen und Bewohner könnten hier entstehen – ein erheblicher Beitrag zur Entlastung des angespannten Münsterschen Wohnungsmarktes. Das allein wäre schon wichtig genug. Doch die besondere Bedeutung und die Zukunftsfähigkeit des Münster **Modellquartiers 1** liegt in einer weiteren Qualität: Hier wird das Wohnen verknüpft mit Arbeiten, Technologie und Wissenschaft. So könnten rund 4.700 neue Arbeitsplätze innerhalb des neuen Stadtquartiers entstehen.



Wohnen im Zentrum Gievenbecks in Nähe des Modellquartiers 2

Modellquartier 2

Zwei Herausforderungen treffen hier aufeinander. Zum ersten: die Wissenschaftsstadt Münster nebenan. Insbesondere für den bestehenden Wissenschaftspark zwischen Orléans-Ring und Busso-Peus-Straße werden händelnd Erweiterungsfächen gesucht. Zudem liegt das Zentrum von Gievenbeck gut erreichbar in direkter Nähe des neuen Münster **Modellquartiers**. Das Quartier bietet die Chance den Brückenschlag zwischen diesen beiden Bereichen durch ein neues Stück Stadt herzustellen.

Zum zweiten: Das wachsende Münster braucht dringend mehr Wohnraum, insbesondere auch für Studierende und Beschäftigte des Hochschulbereichs. Die Antworten auf beide Herausforderungen intelligent miteinander zu verknüpfen – das ist von entscheidender Bedeutung für die Zukunft der gesamten Wissenschaftsstadt Münster.

Rund 600 neue Wohnungen und zusätzlich 300 Studierendenapartments für etwa 1.800 Bewohnerinnen und Bewohner könnten hier entstehen – ebenfalls ein erheblicher Beitrag zur Entlastung des Münsterschen Wohnungsmarktes.

Ein Schwerpunkt der Quartiersentwicklung soll auf der Ansiedlung neuer forschungs- und wissenschaftsbasierter sowie weiterer dienstleistungsorientierter Arbeitsplätze – in Summe etwa 2.500 – liegen.

Werkstattverfahren

>> Die Mitwirkung der Bürgerschaft

Modellquartier 1 Steinfurter Straße
Modellquartier 2 Busso-Peus-Straße

Die Stadt Münster führte von April bis November 2022 ein Werkstattverfahren mit der Bürgerschaft sowie externen und lokalen 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?

Für diese und weitere Fragen wurden gemeinsam mit allen Interessierten Lösungsansätze gesucht.



Plansichtung zum Werkstattauftakt



Pause während der konzentrierten Werkstattarbeit

Digitale Beteiligung als Input zur Werkstattarbeit

In einer ersten digitalen Beteiligungsphase, die im April 2022 startete und somit noch vor dem öffentlichen Werkstattauftakt im Mai lag, konnten Anregungen per E-Mail übermittelt werden. Diese dienten als Input für die folgende Arbeit in den vier Werkstattgruppen. Beteiligt wurde zu verschiedenen Leitthemen, die den vier Werkstattgruppen zugeordnet gewesen sind:

Öffentlicher Raum & Mobilität

Hierzu erfolgten Anregungen und konkrete Wegevorschläge dahingehend, ein gut strukturiertes Fuß- und Radwegenetz zu entwickeln, welches die Quartiere mit dem Bestand verbinden sollte. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Förderung einer zukunftsorientierten Mobilität vorgeschlagen worden: Zufußgehende- und Fahrradfahrerinnen und -fahrer sollen im Quartier Vorrang haben, Quartiersgaragen dezentral verteilt werden, Car- und Lastenrad-Sharing-Angebote etabliert sowie E-Ladestationen vorgesehen und generell das Kfz so weit wie möglich aus dem Quartier herausgehalten werden.

Innovation & Urbanes Arbeiten

Zur Versorgung der neuen Bewohnerinnen und Bewohner wurde ein Markthallenkonzept vorgeschlagen in fußläufiger Entfernung zum Technologiepark 1, in dem kleinteilige Einzelhandels- und Streetfoodangebote aufgenommen werden sollen. Das urbane Arbeiten wird auch mit urbaner Produktion in Verbindung gebracht, die ein identitätsstiftendes Element für die Bürgerinnen und Bürger Münsters darstellen könne. Als ein innovatives Element wird eine eigene Quartiersapp vorgeschlagen, um alle Belange des vielfältigen Zusammenlebens im Quartier zu vereinfachen sowie auch zur Gemeinschaftsbildung beizutragen.

Vielfalt & Zusammenleben

Als Ideen, die die Vielfalt und das Zusammenleben im Quartier befördern können, werden Gemeinschaftsgärten mit freien und barrierefreien Zugängen, offene Sportanlagen (z.B. Speckbrettfelder) und ein Stadtteilhaus als „Quartiers-Anker“ vorgeschlagen. Hinsichtlich der Wohnformen sollte auf eine gute Durchmischung gesetzt werden, bei der auch gemeinschaftliche Wohnkonzepte berücksichtigt werden sollen.

Landschaft & Nachhaltigkeit

Die Qualität des Freiraums in der direkten Umgebung der zukünftigen Quartiere wird als Alleinstellungsmerkmal angesehen, welches es zu schützen sowie zu erhalten gilt. Die Qualifizierung entlang des Kinderbachtals als Erholungsfläche wird in diesem Zusammenhang als zielführend erachtet. Der Zugang zu dieser gesundheitsfördernden Umgebung müsse gerecht ermöglicht werden. Dafür brauche es auch freizuhaltende Möglichkeitsräume, demokratische Verfahren und eine integrative Planung. Die Quartiere müssen klimaneutral sein. Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern und eine Beheizung durch Geothermie seien dafür notwendig, ebenso wie ein möglichst geringer Ressourceneinsatz bei Baumaterialien, die nachhaltig und recycelbar sein sollen.



Gut besuchte Plenumsveranstaltung in der Schulaula

Werkstattwochenende – DIALOG 1 & 2

Das Werkstattwochenende Mitte Mai war der Vorbereitung und Orientierung sowie der Arbeit in thematischen Gruppen gewidmet. Insgesamt kamen am 13. und 14. Mai im Freiherr-vom-Stein-Gymnasium in Gievenbeck mehr als 100 Personen zusammen, um eine Bestandsanalyse und erste Ideen für die über das Landschaftsband des Kinderbachbogens verbundenen Areale der Quartiere Steinfurter Straße und Busso-Peus-Straße zu sammeln. Unter ihnen Anwohnende, interessierte Bürgerinnen und Bürger, Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung sowie Akteurinnen und Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft.

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

Als Vorbereitung auf die Werkstattarbeit diente eine geführte Radtour durch die Quartiere, um den Teilnehmenden einen Eindruck der Gegebenheiten vor Ort zu vermitteln und den Austausch über Potenziale, aber auch Hürden und Herausforderungen der Quartiere anzuregen.

Der Landschaftsarchitekt Andreas Kipar zeigte in seinem Impulsvortrag auf, dass neue Entwicklungen von der Landschaft aus zu denken seien. Landschaft verbinde, ist Möglichkeitsraum, vielseitig, dynamisch und schützenswert. Den Raum aus der Landschaft zu erfassen und zu prägen sei entscheidend, um Qualitäten in einem neuen Stadtquartier zu bewirken. Die neuen Stadträume müssen folglich grün, lebendig, offen und mit den anderen angrenzenden Teilen vernetzt sowie sicher und komfortabel sein.

Der Architekt Johannes Tovatt aus Stockholm berichtete ergänzend davon, dass städtebauliche Grundstrukturen, welche flexibel und robust auf Veränderungen reagieren können und den öffentlichen Raum, die Landschaft und die Architektur in Einklang bringen, lebenswerte Räume erzeugen. Entscheidend sei außerdem, dass die Bewohnerinnen und Bewohner sich im Quartier gut zu Fuß bewegen können. Wenn die Ränder des Quartiers zusätzl-

ich noch weiche Kanten aufweisen und eine Durchlässigkeit schaffen, entstünden lebenswerte, inklusive und lebendige Stadträume.

Der Fokus des Wochenendes lag anschließend 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 könnten.

Die erarbeiteten Grundlagen und Ideen flossen jeweils in einen zusammenfassenden Perspektivplan für das entsprechende Plangebiet rund um den Landschaftsraum ein. Diese wurden der Öffentlichkeit am 18. Oktober 2022 präsentiert.

„Die Qualität, welche am Ende in den Modellquartieren sichtbar und erlebbar sein wird, kann ganz entscheidend über das kluge Prozessdesign – durch gute Vorbereitungen und Qualitätssicherungen – geprägt werden. Hierbei steht der Prozess auch für `Wir machen Stadt` und `Wir sind Münster` mit der intensiven Einbindung der Bürgerschaft.“

Robin Denstorff, Stadtbaurat der Stadt Münster



Modellbau Arbeiten



Impulsvortrag Johannes Tovatt – Stockholm als Vorbild



Mit dem Fahrrad in 15 Minuten in die Modellquartiere 1 | 2

Team 1: Öffentlicher Raum & Mobilität

Moderation: Prof. Bettina Mons, Bielefeld & Peter Lange, Münster

Das Plädoyer für eine modellhafte Entwicklung der **Modellquartiere 1** und **2** fiel klar zukunftsgerichtet aus. Das Team war sich darüber einig, dass die Fußgängerinnen- sowie Fußgängerbewegungen mit entsprechenden Erlebniszonen zuerst vorausgedacht und vorbereitet werden müssen. In Kombination mit der Münsteraner Besonderheit des hohen Anteils des Radverkehrs am Modal Split könne ein Geflecht attraktiver Verbindungslinien und öffentlicher Räume entstehen. Im Mittelpunkt der vorgestellten Ideen steht auch ein klares Bekenntnis zu einer Stärkung des ÖPNV und einer eigenen, inneren Erschließungsoption als „Herzstück“, z. B. nur für Busse mit modernster Antriebstechnologie mit eigenen Haltepositionen im **Modellquartier 1**.

Die Haupteerschließung könnte von der Austermannstraße bis nach Norden zum Kreuzungspunkt „Wilkinghege“ geführt werden. Die dort vorhandene Mobilstation sollte zu einem gesamtstädtisch bedeutsamen Mobilitäts-Stationen zur Vernetzung aller Verkehrsarten qualifiziert werden. Entlang der Steinfurter Straße ist gar ein Metro- bzw. Schnellbussystem eine willkommene Option, um auch aus dem regionalen Umfeld zügig in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof gelangen zu können. Auch hiervon könnte das gesamte **Modellquartier 1** profitieren. Oberstes Ziel für die innere Erschließung des **Modellquartiers 1** sollte eine Minimierung der MIV-Bewegungen sein – geschickt verteilte kleine Mobilitäts-Stationen könnten Reduzierungen der Pkw-Aktionsradien zugunsten von mehr Lebensqualität in den gemischt genutzten Quartieren ermöglichen.

Auch im **Modellquartier 2** steht eine autoarme, fahrradgebundene Vernetzung im Fokus. Die Nähe zum Gievenbecker Stadtteilzentrum sowie das bedeutsame Landschaftselement der Appelbreistiege, das zugleich eine wichtige Verbindungsfunktion in das Stadtteilzentrum darstellt, sind ebenso wie das östlich benachbarte Forschungs- und Wissensquartier wichtige Vorprägungen, die eine mehr als konsequente Haltung gegenüber kurzen Wegen nach Möglichkeit ohne Pkw logisch erscheinen lassen.

Für beide **Modellquartiere** wollte sich das Team noch nicht auf eine ausschließlich autoarme oder autofreie Konzipierung festlegen. Doch wurde klar artikuliert, dass hier die städtebaulich-landschaftlichen Strukturüberlegungen, mit denen der Mobilität überlagert und weiter qualifiziert werden müssen. Im Sinne des Teams sind auch Gedanken von ergebnisoffenen Raum- und Flächenangeboten wichtig, also eine noch nicht allzu konkrete Festlegung und Codierung aller öffentlichen Räume, um auch auf zukünftige Änderungen noch angemessen reagieren zu können.



Team 2: Urbanes Arbeiten & Innovation

Moderation: Dr. Wolfgang Haensch, Köln & Johannes Tovatt, Stockholm

Nach Einschätzung des Teams um Dr. Wolfgang Haensch und seinen Teammitgliedern samt städtebaulicher Assistenz von Johannes Tovatt ist es von besonderer Bedeutung, die beiden **Modellquartiere 1 und 2** miteinander zu vernetzen. Der Grünzug des Kinderbaches wird dabei als wichtige landschaftliche Gemeinsamkeit in der Mitte beider Quartiere verstanden. Im Blick auf die Nachbarschaften der Wissensquartiere, die Impuls und Struktur geben können, wird angeregt, die hier beginnenden Aufwertungs- und Stärkungsmaßnahmen als unverzichtbare Rahmenbedingung zur räumlichen- und funktionalen Vernetzung zu verstehen und weiter in den Gesamtprozess zu integrieren. Auch die Verbindungen hin zum Gievenbecker Zentrum wurden vom Team klar artikuliert und als gewachsene Nachbarschaft kleinräumlich herausgearbeitet.

Im **Modellquartier 1** zeigt das Team eine klare Haltung gegenüber dem gesamtstädtisch bedeutsamen Landschaftsraum am Wasserweg. Mit Sensibilität und ausreichender Gesamtdimensionierung soll der Raum klar herausgearbeitet werden, auch um die Verbindung in die Münsterländer Kulturlandschaft prägnant in die Zukunft überführen zu können. Viele potenzielle Baufelder und damit die gemischt genutzten Bereiche der neuen Quartiere könnten gar von dem Landschaftsband am Wasserweg profitieren. Die Topografie des Geländes ermöglicht hier eine Orientierung zum Landschaftsraum. Auch die soziale Infrastruktur (Grundschule / Kitas) könnte zum Wasserweg orientiert sein.

Ein über die **Modellquartiere 1 und 2** hinaus bedeutsames Stadtteilzentrum samt Nahversorgung verortet das Team im südlichsten Abschnitt des Modellquartier 1 an der Austermannstraße. Diese entstehende Struktur könnte als Vermittler zwischen „alt und neu“ fungieren. In Bezug auf die Verzahnung der neuen Quartiere mit den Nachbarschaften macht das Team in Form einer punktuellen Offenheit hin zur Steinfurter Straße einen weiteren mutigen Vorschlag. Gleichwohl muss der Lärmeintrag der Bundesstraße in das **Modellquartier 1** durch geeignete Maßnahmen verhindert werden.

Die Idee zeigt einen innovativen Umgang mit dem Stadtentree und der zukünftigen Silhouette, die nicht ausschließlich über dominante Gebäudestrukturen geprägt sein muss. Diese Offenheit bezieht auch die Landschaft jenseits der Steinfurter Straße mit ein und versucht eine Überwindung der Barriere zu schaffen, die durch die Bundesstraße besteht.



Team 3: Vielfalt & Zusammenleben

Moderation: Prof. Dr. Petra Teitscheid, Münster & Nadine Radtke, Berlin & Svenja Hennig, Köln

Eindrücklich präsentieren Prof. Dr. Petra Teitscheid und Nadine Radtke gemeinsam mit Svenja Hennig, dass beide **Modellquartiere** „vom Menschen aus“ gedacht und dazu strukturell vorbereitet werden müssen. Innerhalb der Quartiere werden Bereiche „für das ganze Leben“ der dort zukünftig wohnenden und arbeitenden Menschen entstehen. Zentrale Orte, die Identität stiften, Gemeinschaften fördern und zu Mittelpunkten u. a. über soziale- oder kulturelle Angebote avancieren können, sind erklärtes Hauptziel. Die gute und weiter zu qualifizierende Verzahnung mit den bestehenden Wissensquartieren wird dabei eine wichtige Rolle spielen. Die Potenziale der Nachbarschaft gilt es zu nutzen – eine gute Verwebung ist obligatorisch – denn neue Stadträume müssen miteinander kommunizieren, besonders dann, wenn die entstehenden Strukturen große Flächen umfassen wie auch in den **Modellquartieren**.

Zudem sollten diese Strukturen modellhaft nachhaltig geplant und realisiert werden. Multifunktionale Stadträume und das Zusammenbringen wichtiger Frequenzbringer wie z.B. KITAS, Cafés, Gemeinschaftsgebäude, Lehr- und Kulturräume, Schulen und Galerien / Ateliers, Co-Working Bereiche, aber auch die klassischen Arbeitsformen rund um Wissenschaft, Technologie und Forschung müssen ein lebendiges Gefüge ergeben. Das wird gruppenintern als eine der größten Herausforderungen für die **Modellquartiere** insgesamt angesehen.

Flexibilität und Aneignung stehen bei den Freiräumen weit vorne im Zielkatalog und auch die Nutzung des vorhandenen Knowhows und des Engagements bestehender Nachbarschaften können wichtige Partner und Impulsgeber für die neuen Entwicklungsflächen der **Modellquartiere 1 und 2** sein.

Das Stadtentree entlang der Bundesstraße 54 sollte markante Gebäude mit klarer Adressbildung und Lärmschutzfunktion zulassen können. Zum Landschaftsband am Wasserweg ist aus Sicht des Teams vorstellbar mehr Wohnen mit einer Öffnung zum Grün entstehen zu lassen.

Das Vordenken und spätere Management der unterschiedlichen Entwicklungsphasen und die Prozessgestaltung insgesamt sind zudem eine essentielle Aufgabe für ein Gelingen des Modellhaften. Dabei werden auch kleinräumige Angebote zur Identitätsbildung unter Einbezug der Bevölkerung erst den Erfolg bringen können.



Team 4: Landschaft & Nachhaltigkeit

Moderation: Matthias Rammig, Stuttgart & Prof. Andreas Kipar, Mailand

In diesem Team wurde insbesondere das Potential des vorhandenen Naturraumes und die Notwendigkeit einer nachhaltigen sowie klimafreundlichen Entwicklung diskutiert. Moderator Matthias Rammig und die Landschaftsarchitekten des Büros LAND Srl berichteten, dass neben den Wallhecken und dem Kinderbach auch die Ränder des **Modellquartier 1** als schützenswerte Bereiche erfasst wurden und als blaugrüne Magistralen verstanden werden sollten (Steinfurter Straße und Wasserweg). Dies ist eine Idee, die nach den Vorstellungen des Teams "mutig weitergeführt werden könnte". Ein Grün anmutender „Puffer“ zur Steinfurter Straße wird als schallschützendes Element vorgeschlagen. Die vorhandene Topographie im Gebiet ist prägend, es sollte mit dem Gelände gearbeitet werden. Die vermutete Anhöhung im Mittelpunkt des **Modellquartier 1** könnte identitätsstiftend wirken und eventuell auch ein mögliches, bebautes Zentrum des neuen Quartiers werden.

Der Kinderbach-Grünzug verbindet auch die beiden Plangebiete der **Modellquartiere 1** und **2**. Das Gelände wurde durch frühere Eindämmungsmaßnahmen stark beschnitten und sollte entsprechend geöffnet werden.

Modellquartier 2 ist gekennzeichnet durch die Nähe zu Gievenbeck und durch verschiedene Nachbarschaftsbezüge über die Busso-Peus-Straße hinweg. Insbesondere die geplante begrünte Durchwegung im Wissenschaftspark sollte im **Modellquartier 2** weitergeführt werden. Das Verbindungsgelenk zwischen **Modellquartier 1** und **2** könnte als verzahnender Landschaftsraum definiert werden, um eine Überbauung langfristig zu vermeiden. Grün wird folglich nicht als artifizielles Element, sondern als Ökosystemdienstleistungen verstanden. Biodiversität soll überall in den **Modellquartieren** einen Platz finden – auf Dächern, an Fassaden, in „ökologischen Trittsteinen“.

Die Auswirkungen der neuen **Modellquartiere** auf die Umwelt müssen minimiert werden. Aus Sicht des Teams hat die Zielsetzung oberste Priorität, klimapositive Quartiere zu generieren, die mehr CO₂-Emissionen aufnehmen, als sie erzeugen. Hierfür wird Tiefengeothermie angedacht, die auch als baulich sichtbares Zeichen „eines Kraftwerkes der Zukunft“ verstanden und plat-



ziert werden könnte. Die Prinzipien des klimagerechten Bauens müssen bei der späteren Realisierung Berücksichtigung finden (Ausrichtung zur Besonnung, adäquate Abstände und Höhenentwicklung für Tageslicht und natürliche Durchlüftung). Lokale Energieerzeugung, -verschiebung und -speicherung sollte obligatorisch in einem **Modellquartier** sein.

Die beiden neuen **Modellquartiere** sollen klimasensibel sein, sprich auf die Folgen des Klimawandels angepasst sein. Die Hauptwindrichtung aus Südwest erfordert eine Durchlässigkeit der Quartiere für eine gute Durchlüftung und zur Minimierung der Überhitzung im Sommer. Am Wasserweg wird ein Kaltluftentstehungsgebiet vermutet, das gestärkt werden sollte. Wasser ist zudem eine Ressource, die lokal zurückgehalten (dann entweder durch Evaporation und Transpiration verdunstet oder zeitversetzt abgeleitet werden kann) und genutzt werden sollte (Pflanzenbewässerung und Grauwassernutzung). Der Wasserhaushalt der Kulturlandschaft muss dabei berücksichtigt werden.

Die Nachbarschaft ist für das Quartier identitätsstiftend. Es werden „geheime Räume“ für Kinder, inklusive Begegnungsstätten, Kulturangebote, eine gute Durchmischung und damit bezahlbarer Wohnraum für „alle“ gewünscht.

Ideensammlung Modellquartiere 1 | 2

Die Beitragsübersicht aller 4 Werkstatt-Teams vom 13. und 14. Mai 2022

MULTIFUNKTIONALITÄT kreatives Arbeiten

attraktive fußläufige Wegeverbindungen

Mehrfachnutzungen

Quartierstreffpunkte

A unversiegelte Flächen und Grünräume

F NACHBARSCHAFTLICHE AKTIVITÄTEN

N soziale Durchmischung

FUßVERKEHR

T verkehrsarme Bewegungsräume

Mobilitäts-Stationen

H FLÄCHEN FÜR VERANSTALTUNGEN

Spielflächen

L disziplinübergreifende Innovation

T Schrittgeschwindigkeit

Quartiersgaragen

S Carsharing

Klimaneutralität

Q HOFSTRUKTUREN ERHALTEN

U Wohnen für unterschiedliche Zielgruppen

Lärmschutz

A fußläufige Erreichbarkeit von

Versorgungseinrichtungen,

KITAS UND SCHULEN

I Kindergärten, Arbeitsplätzen

hohe Durchlässigkeit

Ä Angebote für verschiedene Altersstrukturen im öffentlichen Raum

T öffentliche Toiletten

KURZE WEGE

kulturelle Angebote

AKTIVE PARTIZIPATIVE PROZESSE

Verminderung von Hitzestaus

Schnellbuslinie

BEGEGNUNGSRÄUME BÜRGERINNENBETEILIGUNG

GUTE ORIENTIERBARKEIT kurze Entfernungen

D
A
C
H
T
E
R
R
A
S
S
E
N

Wasserspender Stadtteilmanagement MISCHUNG
 Nahversorgungsangebote Urban-Gardening
 Sitzgelegenheiten Raum für soziale Interaktion
 hybride Strukturen Nutzungsmischung
 konsumfreie Verweilmöglichkeiten
 Randbegrünung im Süden erhalten Gastronomie
Wohnraumangebote mit Arbeits-,
Versorgungs-, Bildungs- Erholungs-
und Freizeitaktivitäten kombinieren bezahlbarer Wohnraum
 SHARED SPACE
REGENERATIVE ENERGIEN sanfte Mobilität
 Radverkehr SPORT- UND FREIZEITNUTZUNGEN
 Quartiers-App Transformationsprozesse
Implementierung von Nachhaltigkeitszielen BARRIEREFREIHEIT
 GUTE EINBINDUNG IN DAS ÖPNV-NETZ
 Vernetzung mit angrenzenden Quartieren
lebendige 24h-Quartiere Kinderbachtal stärken
 Fortführung von Grünflächen nach Osten
 Hofstrukturen als identitätsbildende Anknüpfungspunkte
 Integration Landschaftspark Kinderbachtal mit Wegeverbindungen und Freizeitangeboten
 autofreie Quartiere
 Ansiedlung von Technologie-Unternehmen und Forschungsinstituten

F
L
E
X
I
B
I
L
I
T
Ä
T

Perspektivpläne

Die Zusammenfassung der Ergebnisse im Überblick

Aus den Ergebnissen der Werkstattarbeit am 13. und 14. Mai 2022 sowie den Anregungen und Ideen aus der ersten Online-Beteiligung hat das Büro FALTIN+SATTLER aus Düsseldorf zwei Perspektivpläne für die neuen Quartiere erstellt. Sie bilden die Grundlage für die folgenden städtebaulichen Wettbewerbe und geben vor, in welche Richtung die Entwicklung gehen soll, indem sie Handlungsräume und ihre Funktionen definieren. So geben sie etwa einen Überblick über mögliche Nutzungsverteilungen innerhalb des Quartiers, zeigen auf, wo Vernetzungen mit der umgebenden Landschaft entstehen könnten, und schlagen u.a. einen Standort für ein Quartierszentrum vor.

Hohe Priorität für die weiteren Planungen beider **Modellquartiere** hat es, die bestehenden Erholungsflächen zu schützen und die städtebaulichen Strukturen miteinander zu verbinden sowie Schritt für Schritt neue Nutzungen zu ergänzen. Wie dieses Miteinander aus Alt und Neu aussehen kann, wurde im Rahmen des Werkstattverfahrens intensiv erörtert.

Für die zwei Quartiere sind im Werkstattverfahren unterschiedliche Schwerpunktthemen gesetzt worden: Während auf dem ca. 50 ha großen Areal an der Steinfurter Straße dringend benötigter Wohnraum, neue Arbeitsplätze und Versorgungsangebote geschaffen werden sollen, liegt der Fokus beim rund 18 ha großen Quartier westlich der Busso-Peus-Straße auch auf Wissenschaft, Forschung und Bildung inkl. einer Erweiterung der Waldorfschule sowie studentischem Wohnen.

Die Perspektivpläne schlagen beispielsweise neue Baufelder für ein urbanes Leben, Wohnen und Arbeiten einschließlich verbindender Grünstrukturen in den Quartieren sowie neue Aufenthaltsräume und Standorte für neue Mobilstationen zur besseren Vernetzung der Quartiere vor. Zentrales Ergebnis der Werkstattarbeit war zudem der Wunsch, die Qualität des Kinderbachbogens als grüne Mitte zwischen den **Modellquartieren 1 und 2** zu erhalten und weiter aufzuwerten. Das Wohnen und Arbeiten soll zusammen eine gute Mischung erzeugen und näher aneinanderrücken. Monostrukturen sind folglich nicht gewünscht, denn eine bestmögliche Mischung an Funktionen und Nutzungen ist ein erklärtes

Ziel. Die Perspektivpläne tragen auch der Notwendigkeit zur Schaffung von Mischung durch die Integration sozialer Infrastrukturen, Wohnangeboten sowie Wissenschaft und Arbeit Rechnung. Die **Modellquartiere** sollen jeweils eine eigene Qualität und Identität erlangen und eine adäquate Vernetzung mit dem Bestehenden aufweisen.

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 Ort für Begegnung eine zentrale Rolle zugeschrieben. Ziel ist es, über eine attraktive Freiraumgestaltung die Klimaresilienz der neuen Quartiere zu stärken. Die Erholungs- und Freiraumqualität 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.

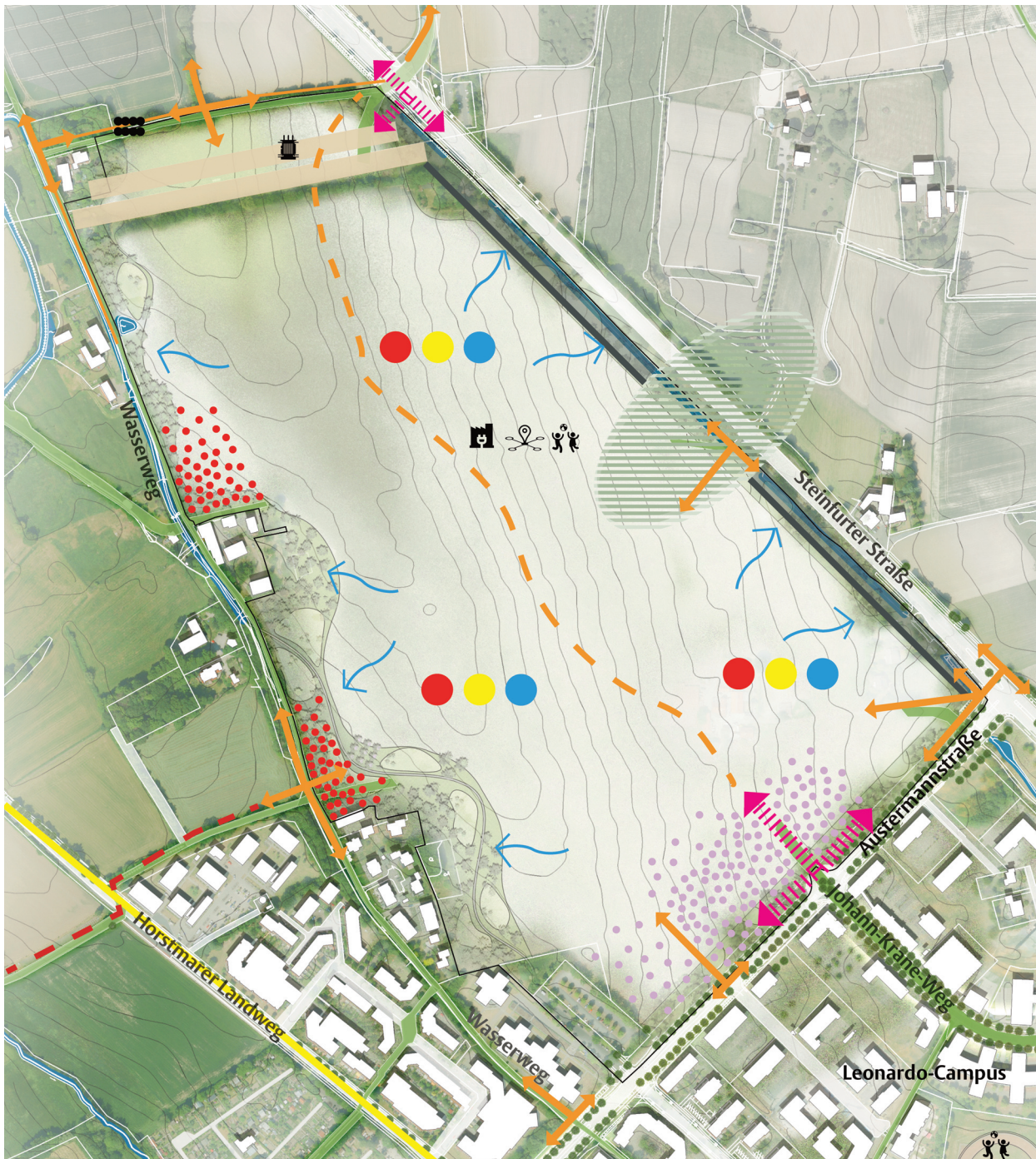
Die Ergebnisse der 4 Teams



Perspektivplan Steinfurter Straße

Stand 18. Oktober 2022

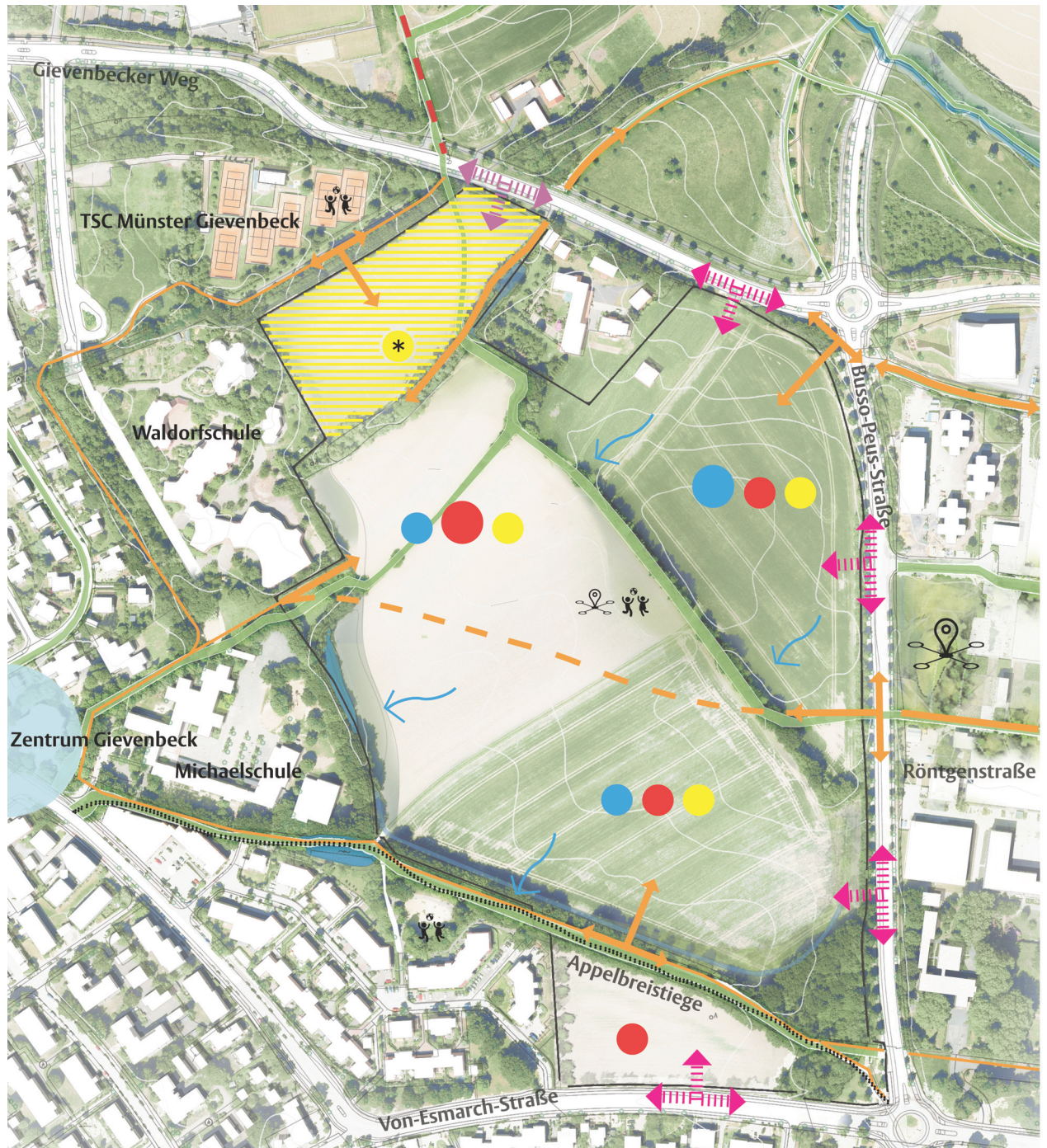
Modellquartier 1



- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — Plangebietsgrenze □ Bestandsgebäude — Kinderbach/Wasser — Höhenlinie — Hochspannungsstrasse (mit Abständen) ●●● Pättken (wertvoller Pfad - alleeartig) | konzeptionsabhängig zu präzisieren / verorten: <ul style="list-style-type: none"> ● Wohnen (gemäß Programmierung) ● Arbeiten (gemäß Programmierung) ● soziale Infrastruktur (gemäß Programmierung) ⚡ Geothermie (tiefe) Kraftwerk (in Vorbereitung) ⚽ Spiel+Sport (informell - vereinsgebunden) 🚶 Mobilitäts HUB dezentral (minimaler Stellplatzschlüssel) ●●● Quartierszentrum (Suchraum) ●●● Bau-Arrondierungsoptionen (für Eigentümer) | <ul style="list-style-type: none"> ▬▬▬▬ denkbare Erschließung MIV ▬▬▬▬ untergeordnete Erschließung MIV --- Mittlerschließung Vorrang Rad/ÖPNV/Fußgänger — Veloroute (geplant) --- Verbindungsweg MMQ1 + 2 (neu) ➡ zentraler gestärkter oder neuer Fuß- und Radweg — Fußwege / Radwege (Anschlussoption) — Gebaute Silhouette (zurücksetzen) ~ Regenwasser Rückführung ⚡ Umspannwerk (favorisierter Standort) |
|---|--|--|

Perspektivplan Busso-Peus-Straße Stand 18. Oktober 2022

Modellquartier 2



- | | | |
|---|---|---|
| — Plangebietsgrenze | konzeptionsabhängig zu präzisieren / verorten: | denkbare Erschließung MIV |
| □ Bestandsgebäude | ● Wohnen (gemäß Programmierung) | untergeordnete Erschließung MIV |
| — Kinderbach/Wasser | ● Arbeiten (gemäß Programmierung) | denkbare Erweiterungsfläche Waldorfschule |
| — Höhenlinie | ● soziale Infrastruktur (gemäß Programmierung) | --- Mittelschließung Vorrang Rad/ÖPNV/Fußgänger |
| ■ Zentrum Gievenbeck | ● * Waldorfschule (Erweiterungsoption) | --- Verbindungsweg MMQ1 + 2 (neu) |
| ■ Appelbreistiege (wertvoller alter Handelsweg/Allee) | ● Spiel+Sport (informell - vereinsgebunden) | → zentraler gestärkter oder neuer Fuß- und Radweg |
| | ● Mobilitäts HUB Wissensquartier (neu) | → Fußwege / Radwege (Anschlussoption) |
| | ● Mobilitäts HUB dezentral (min. Stellplatzschlüssel) | → Regenwasser Rückführung |

Handlungsfelder

>> Die zentralen Ergebnisse des Strategieteams

Die Perspektivpläne formten sich aus der Zusammenführung der gesammelten Ideen der Werkstatt, den Online-Beteiligungen und den Empfehlungen des Strategieteams. Das Strategieteam setzte sich aus dem Stadtbaurat, Fachplanern und -planerinnen sowie Sachkundigen zusammen, welche als begleitendes Expertinnen- / Expertengremium den Prozess gestalteten.

Im Strategieteam für die **Modellquartiere 1 | 2** haben mitgewirkt:

- **Robin Denstorff**, Stadtbaurat der Stadt Münster
- **Christopher Festersen**, Leiter des Stadtplanungsamtes Münster
- **Prof. Kunibert Wachten**, scheuven+wachten plus - Impulsgeber Städtebau
- **Prof. Jörg Aldinger**, AldingerArchitekten- Impulsgeber Nachhaltigkeit + Architektur
- **Prof. Tim Rieniets**, Institut für Entwerfen und Städtebau Leibniz Universität Hannover - Impulsgeber Stadtentwicklung + Modellcharakter
- **Dr. Dietmar Erber**, Vorsitzender Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung
- **Dr. Robin Korte**, ehem. Vorsitzender Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen
- **Andrea Blome**, Vorsitzende Ausschuss für Verkehr und Mobilität
- **Jörg Faltn**, Düsseldorf FALTIN+SATTler und weitere Teammitglieder

Richtungsweisend für die städtebaulichen Wettbewerbe sind ebenfalls die vom Strategieteam formulierten, den Perspektivplan ergänzenden Handlungsfelder. Diese wurden vom Strategieteam für die beiden **Modellquartiere 1 | 2** als inhaltlicher Leitfaden wie folgt konzipiert und stellen eine Würdigung der Ergebnisse des Öffentlichkeitsbeteiligungsprozesses dar:



Das Strategieteam als wichtiges Steuerungsgremium

Anspruch: neue Standards für soziale, grüne und produktive Münster Modellquartiere

Lokale Identität: Entwicklung eines eigenen Charakters und einer Quartiers-DNA, Berücksichtigung der unverwechselbaren Spuren der Standorte

Urbane Sukzession: kluge Prozessgestaltung - flexibles und robustes Konzept mit animierender Bildsprache, Offenhalten von Flächen für Entwicklungen und multi-codierter Flächen zur Erhöhung der Flexibilität

Nachhaltigkeit: positive Klimabilanz, Gebrauchs- und Raumqualitäten durch konsequente Autoreduzierung, Sicherung von Biodiversität und Wassersensibilität, soziale Ausgewogenheit

Vielfalt: konsequente Mischung der Nutzungen in den **Modellquartieren**, auch bei Forschungs- und Technologienutzungen, Entwicklung unterschiedlicher Angebote des Wohnens und Arbeitens, mehrfach nutzbare öffentliche Räume, breites Spektrum von Rechts- und Nutzungsformen

Siedlungsrand: die „Westseite“ der Stadt ist eine Membran. Die Landschaft hat einen typischen Charakter, der Bezug hierzu muss in den Quartieren erkennbar sein

Verflechtungen: Vernetzungen mit der östlichen Nachbarschaft „in die Tiefe der Wissensquartiere“

Wasserweg: Lebensader in die Kulturlandschaft, kleine Strukturen der Höfe erhalten und sensibel / kleinteilig arrondieren

Stadtentree: Steinfurter Straße Barrierewirkung reduzieren, keine „Mauer“ aus Gebäuden, spezielle Gebäudetypologie – auch „Brückensprung“ zur Landschaft Nordost

Management von Stadt: soziales Konzept ist gefordert. Realisierungs-Management mit Klärung von Eigentumsfragen. Dauer-Steuerungsaufgabe mit ca. 5-jähriger Reflexion. Dynamischer, veränderungsfähiger Masterplan

Klimaneutralität: Entwicklungen der Klimaveränderung antizipieren und nicht nur negative Entwicklungen mildern: weitreichenderer Beitrag nötig. Die **Modellquartiere** gründen auf ein Nachhaltigkeitsmanifest und sind klimapositiv

Biodiversität: Quartiere nicht nur für Menschen, Lebensraum für Flora- und Fauna mit möglichst hoher Artenvielfalt als zeitgemäße Verpflichtung verstehen, städtische Strukturen sind Lebensraum

Gemeinwohl: Orientierung an dem Lebenszyklus der Bewohnerschaft: Vielfalt und Zusammenhalt. Soziales Konzept, Anpassungen als Selbstverständlichkeit

Öffentlicher Raum: kein klassischer Straßenraum mehr, Begegnungen im Fokus. Automobile komplett verbannen aus dem Gefüge erlebbarer, öffentlicher Räume

Mobilität: autoarmes Gesamtkonzept, nicht jede Adresse ist für Pkws erschlossen! Neben 1-2 „größeren“ Mobilitäts-Stationen auch dezentral als Teil der Mikro-Quartiere: Nachbarschaften mit „Kümmerern“ (Rad / Lastenrad / Elektromobilität mit Ladestationen etc.). Minimum Stellplatzschlüssel. Rückbauoptionen von Quartiersgaragen (rohe Strukturen) mitdenken

Technologie und Forschung: Hybridquartiere fördern, Abschotten / Zonierungen verhindern, normales Stück Stadt (Wohnen und Arbeiten auf engem Raum) Wissenschaft mit Wohnen. Komplexere Strukturen durch Stapelung oder kleinmaßstäbliche Cluster unterschiedlicher Nutzungen. Große Flexibilität, um Transformationen in der Lebens- und Arbeitswelt begleiten zu können

Flexibilität: Weiterentwicklungen ermöglichen, nicht alles städtebaulich „durch-codieren“ – offenhalten von Optionen für sich ändernde Bedingungen (auch in zentralen Bereichen, nicht nur an „Rändern“), wichtige Setzungen erst, wenn Leben eingekehrt ist

Stadtparterre: Erdgeschoss-Aktivierungen (flexible Überbaumhöhen) fördern, für die gewünschte Nutzungsmischung unverzichtbar. Management nach dem Wiener Vorbild (soziale Infrastrukturen + Kultur / Nahversorgung + Gastronomie / Gemeinschaftsangebote inkl. Sport) als Umsetzungsstrategie. Alle Erdgeschosse haben eine Geschosshöhe von 4,00 bis 5,00 Metern zu wichtigen öffentlichen Räumen hin / zum zentralen Bereich

Quartierszentrum: durchgängig urban und gemischt genutzt an favorisierte Stelle an der Austermannstraße im Modellquartier 1 auch zur Versorgung der Nachbarschaften der Wissensquartiere und der Nachbar-Wohnquartiere (heute nahezu unversorgt). Auch: Marktplatz als Motiv und Anspruch.



*Der Kinderbachbogen als Verbindungselement
Skizze Jörg Faltin | FALTIN+SATTLER*

Abschlussveranstaltung - DIALOG 3

Die Präsentation der Handlungsfelder und der Perspektivpläne der **Modellquartiere 1** und **2** bildeten den Abschluss des Werkstattverfahrens. Im Rahmen der Veranstaltung am 18. Oktober 2022 im Freiherr-vom-Stein-Gymnasium informierte eine Ausstellung über die Ergebnisse dieser Werkstattarbeit. Der Abend endete mit drei bildreichen Vorträgen. Den Anfang machte Jörg Faltn (FALTIN+SATTLER Düsseldorf) mit der Zusammenfassung der gemeinschaftlich erarbeiteten Ergebnisse und einem kurzen Exkurs über städtebauliche Referenzen aus Stockholm. Die Professorin Janna Hohn aus Frankfurt am Main teilte mittels einer Liveschleife ihre Erfahrungen mit der produktiven Stadt. Der Impulsgeber Andreas Kipar lenkte das Thema von der produktiven Stadt auf das Thema der produktiven Landschaften.



Moderator Jörg Faltn | FALTIN+SATTLER im Dialog mit der Bürgerschaft



Janna Hohn inspirierte mit Beispielen der gelebten produktiven Stadt



Andreas Kipar zur Münsteraner Landschaft von Morgen

Digitale Beteiligung zu den Perspektivplänen

Die Perspektivpläne konnten separat voneinander im Anschluss an die Ergebnispräsentation – DIALOG 3 – online bis zum 13. November 2022 kommentiert werden. Die Anregungen wurden auch bei dieser Beteiligung direkt den vier Themen – angelehnt an die Werkstattgruppenarbeit – zugeordnet.

Im Rahmen dieser zweiten Online-Beteiligung wurde erneut deutlich, dass sich die neuen Strukturen im Quartier denen der Umgebung anpassen sollen und neue Wegeverbindungen in die umgebenden Räume entstehen müssen. Eine naturnahe Freiraumgestaltung mit vielen Bäumen, die Schatten spenden und das Mikroklima positiv beeinflussen, wird präferiert. Auch die große Bedeutung des Kinderbachbogens wurde erneut hervorgehoben und als Kaltluftschneise und wichtiger Beitrag des Stadtklimas identifiziert. Allgemein lässt sich vernehmen, dass die Menschen sich einen sensiblen Umgang mit den Schutzgütern Boden, Luft und Wasser wünschen. Es ging beispielsweise der Vorschlag ein, dass die beauftragten Landschaftsplanerinnen und -planer den entstehenden Bodenaushub vor Ort wieder nutzen könnten, um Landschaftsräume zu modellieren.

In Bezug auf den Anspruch der Herstellung klimaangepasster Quartiere, wurde ebenfalls der Verkehr und die Mobilität thematisiert. Autofreie Zonen, die Vermeidung großflächiger sowie ebenerdiger Parkplätze, die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV, eine Verbindung in die Innenstadt sowie mehr Shared-Spaces wurden angeregt.

Ein Beitrag erinnerte daran, dass die physische Umwelt und die sozialen Faktoren einen großen Einfluss auf die individuelle Gesundheit haben. Der Zugang zu gesundheitsfördernden Umgebungen müsse gerecht ermöglicht werden. Neben einer Herstellung einer Zugangs- und Verteilungsgerechtigkeit müssen außerdem alle an dem Findungsprozess beteiligt werden, „denn nur so lässt sich ein gesundheitsgerechtes Viertel gestalten, in dem alle gleiche Chancen auf Gesundheit haben und alle gleichberechtigt mitbestimmen können“. Dafür braucht es auch freizuhaltende Möglichkeitsräume, demokratische Verfahren und eine integrative Planung.

In Bezug auf das gewünschte gemeinschaftliche, generationenübergreifende, ökologische und durchmischte Zusammenleben in den **Modellquartieren** gingen weitere Anregungen ein. So sollen Bildungs- sowie soziale Einrichtungen nicht isoliert für sich stehen, sondern auf Interaktion und Gemeinschaft ausgelegt sein. Dadurch könnten Begegnungsorte entstehen und eine Mischung unterschiedlicher Nutzungen erbracht werden.

Im Sinne einer sozialgerechten Quartiersentwicklung wurde außerdem angemerkt, dass die Grundstücksgrößen, Eigentums- sowie Mietverhältnisse, Wohnformen und Preisniveaus vielfältig eingeplant werden sollen. Bei all der Vielfalt solle jedoch auf einheitliche Baumaterialien und Gestaltungsaspekte geachtet werden. Bei der Planung sollten ökologische Materialien wie Holz, Stroh, Lehm etc. verwendet werden. Kurze Liefer- und Anfahrtswege sind bei der Materialienwahl ebenfalls wünschenswert, sodass ein geringer Ressourcenverbrauch erreicht sowie der Bedarf an grauer Energie minimiert wird.



Die umfangreichen Beiträge der Bürgerschaft

Besonderheiten Modellquartier 1 Steinfurter Straße

Mit Blick auf eine angestrebte Mischung solle im ange-dachten Quartierszentrum des Modellquartier 1 eine Versorgungsstruktur entstehen, welche eine lebendige Mitte mit einer hohen Aufenthaltsqualität erzeugt. Vorstellbar wäre für einige auch eine Markthalle, welche Nutzungen wie beispielsweise einen Drogeriemarkt, Bio-Supermarkt, Bäcker, Post, Eisdiele, Café, Kiosk oder eine Apotheke unter einem Dach vereint. Gewünscht sind Orte, an denen u. a. anwohnende Studierende, Lehrende, Familien und ältere Menschen zusammenkommen können. Generell wird die Entwicklung eines neuen Nahversorgungszentrums zur Versorgung der bestehenden angrenzenden Wohngebiete und Studierendenwohnheime als dringend notwendig betrachtet.

Bezogen auf das Thema Mobilität gingen Anregungen ein, dass das benachbarte Wohnquartier am Gemenweg nicht durch zusätzlichen Verkehr beeinträchtigt werden soll, sollten neue Wohneinheiten über den Wasserweg erschlossen werden.

Es besteht der Wunsch, dass sich die neue Bebauung in Nähe des Wasserwegs an der Geschossigkeit bzw. Bauhöhe des Bestands orientiert.

Die Hochspannungsfreileitung im Norden des Gebietes wird von einigen als Gefahr gesehen und eine Verlegung der Leitung in den Boden gefordert.

Die digitale Beteiligung machte zudem deutlich, dass im Sinne eines Quartiers mit vielfältigen unterschiedlichen Wohnformen auch eine Tiny-House-Siedlung für einen Teilbereich im Übergangsraum zur Landschaft in Betracht gezogen werden könnte.

Besonderheiten Modellquartier 2 Busso-Peus-Straße

Die Bürgerinnen und Bürger haben sich für das Modellquartier 2 die potenziellen Wegeverbindungen genau angesehen und dahingehend Ideen formuliert. So wird ein Abzweig auf Höhe des Spielplatzes an der Appelbreistiege in Richtung Norden vorgeschlagen, um eine direkte Radverbindung vom Kreisverkehr Von-Esmarchstraße über die Appelbreistiege und zum Rudolf-Steiner-Weg sowie zum Wohnquartier Schöppingenweg auszubilden.

Auch wird auf die Besonderheiten der östlichen Nachbarschaft hingewiesen. Das Center for Soft Nanoscience (SoN) ist ein Forschungszentrum, in dem besonders empfindliche Messungen betrieben werden. Beim Bau ist besonders auf eine möglichst schwingungsarme Umgebung geachtet worden. Schwerer Lastverkehr kann sich folglich störend auswirken. Deswegen wird eine Erschließung des Areals an der im Perspektivplan markierten Stelle kritisch gesehen und stattdessen die Ausbildung eines Fahrradweges in dem Bereich befürwortet.

Zur Belebung des **Modellquartiers** regen einige an, Flächen auch für Cafés, Restaurants und kleinere Geschäfte vorzusehen, die als identitätsstiftender Quartiersmittelpunkt und Begegnungsstätte dienen könnten. Auch werden Kultur- und Sporteinrichtungen zur Förderung des Zusammenhalts im Quartier gewünscht.

Stimmen aus dem Netz - Beiträge der Bürgerschaft

„Der Beschluss über den Bau des Landschaftsparks Kinderbach solle weiterverfolgt werden und prioritär entwickelt werden. Die neu zu schaffenden Wohneinheiten und Arbeitsplätze erhöhen die Notwendigkeit der Schaffung dieser Erholungsfläche.“

„Ein Supermarkt nahe der vielen Wohnheime wäre eine sehr gute Erweiterung, da in diesem Umkreis ansonsten nur wenig Möglichkeiten zum Einkauf zur Verfügung stehen.“

„Disc-Golf Körbe wären eine tolle Möglichkeit, sich dort aktiv aufzuhalten. In Münster gibt es noch keine solche Anlage.“

„Der Wasserweg ist schon jetzt ein grüner Boulevard für Spaziergänger, Jogger und Radfahrer - dieses Merkmal sollte herausgearbeitet und verstärkt werden.“

„Um den Gemenweg und den Wasserweg zu entlasten könnten autofreie Siedlungen entstehen (ähnlich zur Weißenburg Siedlung). Parkplätze oder Tiefgaragen für die neuen Anwohner könnten Richtung Technologiepark oder Steinfurter Straße geschaffen werden.“

„Fläche und Möglichkeiten schaffen für eine Tiny House Siedlung“

„Es wäre schön in der Umgebung, in der unter anderem viele Studierende oder Universitätsangehörige aber auch Familien oder ältere Leute wohnen und arbeiten Orte zu schaffen, an denen man sich treffen kann. Zum Beispiel Cafés oder Bänke und Tische im Außenbereich.“

„Wichtig fände ich dabei, dass zum Beispiel Grundschule/Kindergarten/Altenheim/Kulturzentrum Berührungspunkte haben und nicht irgendwie verteilt werden, sondern vielleicht sogar eine gemeinsame räumliche Schnittmenge haben. Das könnte zum Beispiel eine gemeinsame Mensa sein, wo Begegnung im Stadtteil möglich wird, oder ein Park der von allen genutzt wird.“

„Die Hochspannungstrasse im Modellquartier 1 darf keine Gefahr für die Menschen im Quartier darstellen, sodass eine Prüfung zur Führung der Leitung im Untergrund wünschenswert wäre.“

„Die Planung großzügiger Grünflächen wäre wünschenswert. Zudem soll eine gesunde Dichte mit angemessenen Abstandsflächen entstehen, welche den Charakter des Wasserwegs nicht beeinträchtigt.“

„Der Verkehr der Autos an der Austermannstraße sollte sich nicht erhöhen bzw. verstärken, sondern wünschenswerterweise sogar verringern.“

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.



Räumliche Präzisierungen durch die folgenden Wettbewerbe

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 Hilstrup-Ost	2/2022
Neue Stadtquartiere am Dortmund-Ems-Kanal. Theodor-Scheiwe-Straße Nieberdingstraße Am Hawerkamp. Werkstattdokumentation (Kurzfassung)	1/2023
Modellquartiere am Kinderbachbogen, Steinfurter Straße Busso-Peus-Straße. Werkstattdokumentation (Kurzfassung)	2/2023

Stadt Münster
Stadtplanungsamt
Albersloher Weg 33
48155 Münster

© 2023 Stadt Münster / FALTIN+SATTLER