



Stadtplanungsamt

02.11.2023

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Franke

Telefon: 492-6181

FrankeMoritz@stadt-
muenster.de

Frau de Vries

Telefon: 492-6183

deVriesNicole@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Neue Stadtquartiere am Dortmund-Ems-Kanal: Auslobung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs für den Bereich der Theodor-Scheiwe-Straße

Beratungsfolge

14.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
14.11.2023	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
15.11.2023	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen	Anhörung
22.11.2023	Ausschuss für Soziales, Gesundheit, Verbraucherschutz und Arbeitsförderung	Vorberatung
28.11.2023	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Vorberatung
29.11.2023	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
30.11.2023	Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung	Vorberatung
06.12.2023	Ausschuss für Wohnen, Liegenschaften, Finanzen und Wirtschaft	Vorberatung
13.12.2023	Hauptausschuss	Vorberatung
13.12.2023	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Dokumentation des Werkstattverfahrens (Anlage 1) zur Entwicklung der neuen Stadtquartiere am Dortmund-Ems-Kanal (DEK) wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Mobilitätskonzept Stadthäfen (Anlage 2) wird zur Kenntnis genommen.
3. Die städtebaulichen (Ziel-) Kennwerte für das Modellquartier Theodor-Scheiwe-Straße (gem. der Begründung zu Beschlusspunkt 3.), die auf Grundlage des Werkstattverfahrens konkretisiert wurden und Eingang in das folgende Qualifizierungsverfahren finden werden, werden beschlossen.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, als nächsten Schritt ein städtebauliches Qualifizierungsverfahren für die Entwicklung des Quartiers Theodor-Scheiwe-Straße durchzuführen und dafür einen begrenzt offenen, einphasigen städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb auf Basis des Entwurfs des Auslobungstextes (Anlage 3) nach der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) auszuloben.

5. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Wegeverbindung in Form einer Ponton-Brücke über den Stadthafen 1, eine weitere Fuß- und Radwegbrücke über den DEK zur Verbindung der Bereiche an der Niederdingstraße und am Stadthafen 2, sowie keine weitere Brücke über den DEK vom Bereich südlich Stadthafen 1 in das neue Stadtquartier an der Theodor-Scheiwe-Straße zu prüfen (Anlage 4).

II. Finanzielle Auswirkungen:

Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass für die Durchführung des Qualifizierungsverfahrens für den Bereich der Theodor-Scheiwe-Straße voraussichtlich Kosten in Höhe von brutto 210.000 € (154.700 € Preisgelder für den Wettbewerb + 55.300 € Verfahrenskosten / Preisrichterhonorare) entstehen.

Im Anschluss an den Realisierungswettbewerb werden für die weitere Qualifizierung in 2025 Haushaltsmittel von geschätzt brutto 180.000 € benötigt. Etwaige spätere Kosten, die im Rahmen der weiteren Umsetzung der Quartiersentwicklungen am Dortmund-Ems-Kanal entstehen werden, sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bezifferbar.

Die v. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	0901	Stadt- und Regionalentwicklung, Stadtplanung			
Investitionsmaßnahme	4035	Modellquartier Kanalkante Südost			
Auszahlungen			2024	210.000	
			2025	180.000	
Summe Auszahlungen				390.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan-Entwurf 2024 bei der o. g. Investitionsmaßnahme ausschließlich im Jahr 2024 veranschlagt. Um die Veranschlagung an den voraussichtlichen Mittelabfluss anzupassen wird von der Verwaltung ein Veränderungsblatt in die Haushaltsberatungen 2024 eingebracht.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2024 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

Begründung:

Der Rat der Stadt Münster hat auf Basis der Vorlage V/0435/2020 am 26. August 2020 die Entwicklung neuer urbaner Stadtquartiere südöstlich des Dortmund-Ems-Kanals (in den Bereichen Theodor-Scheiwe-Straße, Niederdingstraße / Eulerstraße) beschlossen. Mit dem Ratsbeschluss vom 23. Juni 2021 (V/0238/2021) wurde das Betrachtungsgebiet für das Werkstattverfahren um die Fläche Am Hawerkamp / Stadthafen 2 westlich des Kanals erweitert, da zwischen den genannten Teilbereichen funktionale Abhängigkeiten, die insbesondere Mobilitäts- und Freiraumaspekte betreffen, bestehen.

Mit dem Beschluss erfolgten die Ausschreibung und Vergabe der Konzeptionierung, fachlichen Betreuung, Moderation und Dokumentation eines Werkstattverfahrens und anschließenden Qualifizierungsverfahrens als wichtiger Schritt der Quartiersentwicklung. Das Werkstattverfahren ist im Spätsommer 2022 durchgeführt worden und hat die Quartiersentwicklung öffentlichkeitswirksam eingeläutet. In der Prozessarchitektur zur Quartiersentwicklung ist auch die Einbindung des Hafendialogs (vgl. V/0150/2019) berücksichtigt worden: Im August 2022 wurde im Rahmen des Hafenratschlags #3 über das anstehende Werkstattverfahren informiert und die anwesenden Hafenakteurinnen und -akteure wurden eingeladen, sich in das Verfahren einzubringen. Als nächster wichtiger Planungsschritt soll nun auf Grundlage der vorliegenden Vorlage ein Beschluss für die Auslobung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Qualifizierungsverfahrens für den Bereich der Theodor-Scheiwe-Straße gefasst werden. Der Vergabeprozess soll unmittelbar nach Beschlussfassung dieser Vorlage starten.

Zu Beschlusspunkt 1.:

Mehr als 120 Personen kamen am 2. und 3. September 2022 im Messe und Congress Centrum Halle Münsterland zusammen, um grundlegende Leitideen für die neuen Stadtquartiere Theodor-Scheiwe-Straße, Niederdingstraße / Eulerstraße und Am Hawerkamp / Stadthafen 2 zu entwickeln und zu diskutieren. Unter ihnen waren Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung, Anwohnende, interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Akteurinnen und Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. In den vier Werkstattgruppen „Öffentlicher Raum & Mobilität“, „Urbanes Arbeiten & Innovation“, „Vielfalt & Zusammenleben“ und „Landschaft & Nachhaltigkeit“ erarbeiteten die Teilnehmenden an Stadtmodellen, wie die neuen Quartiere zukünftig aussehen könnten. Dabei sind auch die Planungsleitlinien, die am 26.08.2020 vom Rat der Stadt Münster beschlossen wurden, beachtet worden. Professionell begleitet wurde die Arbeit der vier Werkstattgruppen von renommierten Stadtplanerinnen und Stadtplanern. Parallel dazu gab es die Möglichkeit, über die digitale Plattform „Beteiligung NRW“ Ideen und Anregungen einzureichen. Bei der Planung des Dialogverfahrens wurden die „Leitorientierungen für eine gute Öffentlichkeitsbeteiligung – Kommunikation, Partizipation und Koproduktion in Münster“ (vgl. V/0553/2021) berücksichtigt.

Über die Ergebnisse des Werkstattverfahrens in Form einer Kurzfassung der Dokumentation sowie eines Perspektivplans ist mit der Vorlage V/0105/2023 berichtet worden. Die Langfassung der Werkstattdokumentation liegt dieser Vorlage bei (Anlage 1).

Zu Beschlusspunkt 2.:

Im Auftrag der Stadt Münster erstellt die PTV Transport Consult GmbH derzeit den „Masterplan Mobilität 2035+“ in Form eines integrierten Mobilitätskonzeptes: Mit einem vergleichsweise hohen Abstraktionsniveau liegt der Fokus dort auf dem Verkehrs- und Mobilitätssystem im gesamten Stadtgebiet unter Berücksichtigung regionaler Verknüpfungen. Basierend auf verschiedenen Szenarien werden Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die den Handlungsspielräumen der Stadt – unter der Prämisse einer zukünftigen Klimaneutralität im Bereich Mobilität – eine Richtung geben.

Parallel hierzu werden in Münster an unterschiedlichen Orten bereits heute Entwicklungen (z. B. Mobilstandortkonzept, Fahrradnetz 2.0, Parkraumkonzept, Neugestaltung ÖPNV-Angebot) und Maßnahmen (z. B. Fahrradstraßen 2.0, Velorouten, 3.000 Fahrradstellplätzeprogramm, Modellprojekte „Faires Parken“) vorangetrieben, die ebenso Einfluss auf das Mobilitätsverhalten – und damit auf die Inhalte im Masterplanprozess – haben können. Konkret betrifft das u. a. auch das Umfeld der Stadthäfen Münster, in dem zur Entwicklung neuer Stadtquartiere am Dortmund-Ems-Kanal ein Werkstattverfahren durchgeführt wurde, in dem das Thema „Mobilität“ als integrativer Bestandteil betrachtet wurde. Neben der Erschließung und Lösungsmöglichkeiten für den hohen Parkdruck wurden insbesondere nachhaltige Mobilitätsformen (Mobilstationen, Car- und Bikesharing usw.) diskutiert, um Kfz-Verkehre in den Quartieren weitestgehend zu vermeiden bzw. möglichst gering zu halten.

In diesem Zusammenhang wurde durch die PTV Transport Consult GmbH parallel zum Werkstattverfahren und unter Berücksichtigung der Ergebnisse ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Entwick-

lungen im Bereich der Stadthäfen Münster erstellt, in das auch „Best-Practice-Maßnahmen“ eingeflossen sind (Anlage 2). Das Mobilitätskonzept sieht grundsätzlich vor, dass besonders der Umweltverbund und smarte Mobilitätslösungen, die auf eine Verkehrsreduktion und dauerhafte Verkehrsvermeidung abzielen, eine Priorisierung erfahren. Zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens werden etwa umfangreiche betriebliche und bauliche Maßnahmen vorgeschlagen, wozu auch sogenannte Pull- und Push-Maßnahmen zählen, die Anreize setzen (z. B. in Form von Mobilstationen, Coworking-Spaces oder einer Taktverdichtung im ÖPNV) bzw. den motorisierten Individualverkehr einschränken (z. B. durch die Ausweisung von autoreduzierten oder autofreien (Teil-)Quartieren).

Zusammenfassend wird aus gutachterlicher Sicht die Nachverdichtung der am DEK geplanten Quartiere sehr positiv bewertet. Bei einer entsprechenden Konkretisierung – basierend auf den ermittelten Verkehrs- und Mobilitätsdaten – zeigt das Mobilitätskonzept Lösungsansätze für eine stadtverträgliche Abwicklung der entstehenden Mehrverkehre auf und sieht eine den städtebaulichen Entwicklungsprozess begleitende Umsetzung als erforderlich an. Vor dem Hintergrund eines zu erwartenden langfristigen Entwicklungsprozesses sind vor allem die Wirkungen des Konzeptes „S-Bahn-Münsterland“, die Überplanung des ÖPNV-Angebotes, die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur sowie das sich weiterhin zugunsten des Umweltverbundes verändernde Mobilitätsverhalten – zuletzt festgestellt in der Mobilitätsbefragung 2022 – zu beobachten. Die kontinuierliche Prüfung und mit dem erforderlichen zeitlichen Vorlauf begleitende Anpassung der Mobilitätsangebote während der Realisierungsstufen ist hierbei wesentlicher Baustein und Steuerungsinstrument zur stadtverträglichen Abwicklung der Mehrverkehre.

Das Mobilitätskonzept ist im weiteren Entwicklungsprozess der Modellquartiere 4 – 5 auf eine stufenweise Fortschreibung angelegt, die mit den verschiedenen Stadtbausteinen (Wettbewerbsergebnisse zu den Modellquartieren) aufwächst.

Zu Beschlusspunkt 3.:

Die vom Rat beschlossene Grundsatz-Vorlage V/0435/2020 enthielt bereits erste Annahmen über potenzielle städtebauliche Kennwerte für eine Quartiersentwicklung an der Theodor-Scheiwe-Straße. Diese Kennwerte wurden gem. einem vom Rat beschlossenen Prüfauftrag im Zuge des Werkstattverfahrens und der Arbeit am Modell überprüft. Nach Abschluss des Werkstattverfahrens hat das Unternehmen Osmo Holz & Color erklärt, die bestehenden gewerblichen Betriebsteile an der Theodor-Scheiwe-Straße neu strukturieren und diese nahe der Umgehungsstraße konzentrieren zu wollen. Unter Berücksichtigung des Beschlusses des Rates zur Vorlage V/0090/2023 werden daher nun folgende, aktualisierte städtebauliche (Ziel-) Kennwerte für das Modellquartier Theodor-Scheiwe-Straße bei dem auszulobenden Qualifizierungsverfahren in Ansatz gebracht:

Kennwerte Modellquartier Theodor-Scheiwe-Straße (Urbanes Gebiet gem. § 6a BauNVO)

Plangebietsgröße (neu):	ca. 10,8 Hektar (ha)	(100 %)
abzgl. der öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen:	ca. 4,3 ha	(ca. 40 %)
Verbleibende Nettobaupfläche	ca. 6,5 ha	(ca. 60 %)

Geplante durchschnittliche Geschossflächenzahl (GFZ): 3,0 (Obergrenze gem. § 17 BauNVO)

Bruttogeschossfläche (BGF):	ca. 195.000 qm	(100 %)
...davon anteilige BGF für Wohnnutzungen (Wohn-BGF)	ca. 135.000 qm	(ca. 70 %)
...davon anteilige BGF für Büros/Praxen/Dienstleistung	ca. 60.000 qm	(ca. 30 %)

Für das geplante, ca. 10,8 Hektar (ha) große Quartier ist die Realisierung eines breiten Wohnungsmixes mit langfristig etwa 1.350 neuen Wohneinheiten (kurz: WE; Annahme dabei: 1 WE je 100 qm BGF; $135.000 \text{ qm} / 100 \text{ qm} = 1.350 \text{ WE}$) vorgesehen. Es soll ein urbanes, gemischt genutztes, mehrgeschossiges Quartier mit einer dem Ort angemessenen hohen städtebaulichen Dichte entstehen. Die Zielvorgabe orientiert sich mit einer rechnerischen Geschossflächenzahl (kurz: GFZ; diese ist Ausdruck der städtebaulichen Dichte und gibt an, wieviel Geschossfläche im Verhältnis zur Grundstücksfläche errichtet werden darf) von ca. 3,0 ($195.000 \text{ qm} / 6,5 \text{ ha}$) an den oberen orientierenden Dichtewerten für urbane Gebiete gem. § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO).

Mit Beschluss des Rates zur Vorlage V/0435/2020 wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob im Plangebiet mindestens 25 % Wohnungen zusätzlich entstehen könnten, die ggf. durch entsprechende Reduzierung der Büronutzungen oder eine höhere Dichte erreicht werden könnten, wobei sich dieser Prüfauftrag auf ein größeres und ca. 20 ha umfassendes Plangebiet mit ca. 2.000 WE (bei einer rechnerischen GFZ von ca. 2,6) bezog. Unter Berücksichtigung der neuen Beschlusslage (vgl. V/0090/2023) hat die Verwaltung den zur Vorlage V/0435/2020 gefassten Auftrag mit folgendem Ergebnis geprüft:

Die Werkstattarbeit – diese umfasste bewusst eine Arbeit am städtebaulichen Strukturmodell, an dem sich auch Höhen und Dichten leicht ablesen lassen – hat gezeigt, dass eine höhere Dichte grundsätzlich möglich und städtebaulich verträglich ist. Im Hinblick auf den geplanten, hohen Anteil an öffentlichen Grünflächen und die innenstadtnahe Lage des Plangebiets wird eine städtebauliche Dichte – orientiert am oberen Dichtewert für urbane Gebiete gem. § 17 Baunutzungsverordnung – als verträglich angesehen.

Dadurch können nun voraussichtlich ca. 1.350 Wohneinheiten realisiert werden, was einer Steigerung um ca. 270 WE bzw. ca. 25 % (bezogen auf einen rechnerischen Wert von ca. 1.080 WE, der unter den in der Vorlage V/0435/2020 genannten Rahmenbedingungen für die hier in Rede stehende Plangebietsgröße zu erwarten gewesen wäre) entspricht. Hiermit wird dem o.a. Prüfauftrag des Rates gefolgt und positiv entsprochen. Eine Dichteerhöhung zulasten gewerblicher Nutzungen wird nicht empfohlen, da hierdurch das städtebauliche Ziel des urbanen Quartiers mit einer „Mischung“ aus Wohnen und Gewerbe beeinträchtigt wäre.

Zu Beschlusspunkt 4.:

Auf Grundlage der Ergebnisse des im September 2022 durchgeführten Werkstattverfahrens und auf Basis des Perspektivplans (vgl. Anlage 1, S. 79) sollen nun städtebaulich-freiraumplanerische Qualifizierungsverfahren folgen. Als nächsten planerischen Schritt sieht die Verwaltung einen städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb (nach RPW 2013) für den Bereich der Theodor-Scheiwe-Straße vor (vgl. Anlage 3). Der Bereich der Theodor-Scheiwe-Straße soll aufgrund seines großen städtebaulichen Potenzials und seiner prominenten Lage am Dortmund-Ems-Kanal und unmittelbar gegenüber vom Stadthafen 1 sowie aufgrund der planungsrechtlichen Vorprägung als erstes weiter qualifiziert werden. Das Plangebiet umfasst den Bereich zwischen dem Lütkenbecker Weg im Norden, der Umgehungsstraße im Osten, dem Albersloher Weg im Süden sowie dem Dortmund-Ems-Kanal im Westen; ausgenommen sind das Baumarktgrundstück nebst Abholmarkt, die Feuerwache 2 sowie Teilflächen des dort ansässigen Gewerbebetriebes Osmo Holz & Color (vgl. Anlage 3).

Im Rahmen der Wettbewerbsbearbeitung wird aufgrund bestehender Planungsabsichten zur Neustrukturierung des Gewerbebetriebes Osmo Holz & Color, der sich im Nordosten des Plangebiets befindet, ein städtebaulich-freiraumplanerisches Gesamtkonzept mit Einbezug und Neustrukturierung des Gewerbebetriebs vorgegeben.

Das geplante Quartier soll in puncto Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Vielfalt und Mobilität neue Maßstäbe setzen: Es soll ein zukunftsweisendes, flächensparendes, klimapositives und grünes Quartier des 21. Jahrhunderts entstehen. Inklusion und Barrierefreiheit sollen als universelle Prinzipien berücksichtigt werden. Das Wohnungsangebot soll insbesondere ein finanziell leistbares Wohnen im Sinne der

"Sozialgerechten Bodennutzung Münster" (SoBoMü) ermöglichen, bezahlbaren Wohnraum – u.a. auch für Auszubildende – bieten und somit einen erheblichen Beitrag zur Entlastung des Wohnungsmarktes in Münster leisten. Auch gemeinschaftliche und familiäre Wohnformen sollen entstehen. Es soll ein neues lebendiges Quartier in einer dichten, vitalen Mischung aus Wohnen und Arbeiten – sowohl im gesamten Quartier als auch in einzelnen Gebäuden – entstehen. Der urbane Mix des Quartiers soll insbesondere auch durch "lebendige" Erdgeschosse entstehen, z. B. durch Räume für Gemeinschaft, kulturelle und soziale Treffpunkte, Läden, Orte zum Arbeiten, für Dienstleistungen sowie für urbane Produktionsstätten und Handwerksbetriebe, Galerien oder Gastronomie. Neben diesen Nutzungsmischungen zur Vermeidung einer Monostruktur gilt es, möglichst alle zukünftigen Baufelder mit dem Dortmund-Ems-Kanal bzw. dem Erlebniselement Wasser zu verknüpfen. Durch die räumlichen Gegebenheiten werden hohe Ansprüche an den Aspekt der Freiraumplanung gestellt. Nachhaltige und klimaschonende Mobilitätsformen sollen kennzeichnend für das Gebiet sein. Geplant werden soll ein autoarmes bzw. in Teilen autofreies Quartier. Insbesondere sollen die „sanfte“ Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad gefördert und neue verkehrsvermeidende, integrale und flexible Lösungen gestärkt werden. Es soll ein fahrradfreundliches Gebiet mit hervorragender Radweganbindung entstehen. Sichere und gut erreichbare Radstellanlagen in ausreichender Anzahl sollen von vorneherein mitgeplant werden. Eine zentrale Mobilstation am Albersloher Weg soll ein breites Angebot (Sharing-Angebote, ÖPNV etc.) bieten, Verkehrsmittel vernetzen, den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsarten ermöglichen und zum Verzicht auf das eigene Auto beitragen. Die Station soll sowohl gesamtstädtische Funktion übernehmen, als auch – zumindest in Teilen – Quartiersgarage für künftige Anwohnende und Besuchende sein. Ein autofreies bzw. -armes Wohnumfeld soll z.B. durch zusätzliche dezentrale Quartiersgaragen geschaffen werden. Im Wettbewerb ist ein integriertes städtebaulich-freiraumplanerisches Gesamtkonzept für das Plangebiet zu entwickeln.

Um der Aufgabenstellung gerecht zu werden, sind Bearbeitungsgemeinschaften bestehend aus Stadtplanerinnen und Stadtplanern mit Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten zur Teilnahme am Wettbewerb berechtigt. Gegenstand des Wettbewerbs ist die Erstellung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Entwurfs / Rahmenplans auf Basis der Werkstattergebnisse inklusive des Perspektivplans sowie der vom Rat am 26.08.2020 beschlossenen Planungsleitlinien. Die Wettbewerbsaufgabe soll von maximal 15 Teams bearbeitet werden, von denen fünf Bearbeitungsgemeinschaften gesetzt (Einladung durch die Ausloberin) und zehn über ein EU-offenes Bewerbungsverfahren ermittelt werden. Formal wird der Wettbewerb nach den geltenden Regeln der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) durchgeführt. Bei dem Wettbewerbsverfahren handelt es sich um einen begrenzt offenen, einphasigen Realisierungswettbewerb, dem aufgrund der Schwellenwert-Überschreitung ein EU-Bewerbungsverfahren mit vorbehaltlicher Losziehung bei gleichen Qualifikationen vorgeschaltet werden soll. Der beste Lösungsansatz für die Aufgabenstellung soll durch ein Preisgericht prämiert werden. Es ist beabsichtigt, unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts einen der Preisträger (in der Regel den Siegerentwurf) mit den weiteren Planungsleistungen für eine städtebaulich-freiraumplanerische Gestaltungsplanung für den Wettbewerbsraum zu beauftragen.

Bereits im Rahmen des Werkstattverfahrens wurde auf eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit Wert gelegt, um es der Stadtgesellschaft bzw. möglichst allen interessierten Akteurinnen und Akteuren zu ermöglichen, ihre Ideen und Anregungen einzubringen. Die Dialogkultur soll im Zuge des Wettbewerbsverfahrens fortgeführt werden. Unmittelbar vor dem Preisgericht soll daher eine anonymisierte, betreute Ausstellung aller Wettbewerbsbeiträge mit Einführungs- und Erläuterungs-Symposium durchgeführt werden. Die interessierte Öffentlichkeit soll so die Möglichkeit erhalten, Anregungen z. B. auf Kommentarkärtchen abzugeben. Eine protokollarische Auswertung der Anregungen zu den Wettbewerbsbeiträgen soll dem Preisgericht zum Sitzungstag präsentiert werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Abschlussergebnisse nach Entscheidung des Preisgerichts der interessierten Öffentlichkeit in Form einer Ausstellung zu präsentieren.

Zu Beschlusspunkt 5.:

Der im September 2022 durchgeführte Werkstattprozess im Hafen hat bestätigt, dass es aus städtebaulicher Sicht perspektivisch sinnvoll ist, eine direkte Verknüpfung zwischen den beiden Kaiflächen im Stadthafen 1 zu schaffen. Der Perspektivplan als Ergebnis des Werkstattverfahrens sieht daher eine Ponton-Brücke als verbindendes Element westlich des B-Side-Gebäudes auf der Südseite bzw. westlich der Kunsthalle Münster auf der Nordseite vor. Mit verhältnismäßig geringem Aufwand könnten miteinander verbundene schwimmende Ponton-Elemente Fußgängern hier die direkte Querung der Wasseroberfläche des Stadthafens 1 ermöglichen. Die äußeren Pontons wären am jeweiligen Ufer befestigt. Da es sich um eine schwimmende Konstruktion handelt, wäre ein barrierefreier Anschluss an die Hafenspazierwege technisch möglich.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Stadthafens 1 soll daher eine Wegeverbindung in Form einer Schwimmbrücke über das Hafenbecken entstehen (vgl. Anlage 4). Eine solche Wegeverbindung würde eine direktere Anbindung der Hafensüdseite an die Hafennordseite und das weiter nördlich angrenzende Hansaviertel schaffen und die Attraktivität des Hafens durch eine verbesserte Vernetzung – das Becken des Stadthafens 1 weist eine Länge von ca. 750 m auf – steigern. Auch würde eine Ponton-Brücke für das geplante neue Quartier Theodor-Scheiwe-Straße Vorteile bieten: Über die Schillerstraßenbrücke und die Ponton-Brücke wäre die Hafensüdseite in gut 10 Gehminuten bei einer Wegestrecke von ca. 1 km zu erreichen (vgl. auch Anlage 4).

Eine Realisierung der Ponton-Brücke ist abhängig von der Fertigstellung der Promenade am Südufer des Stadthafens 1. Die Hafensüdseite soll zwischen dem Hafenplatz und dem Dortmund-Ems-Kanal zu einer neuen und attraktiven Flaniermeile auf Basis des Entwurfs von scape Landschaftsarchitekten GmbH umgestaltet werden. Eine verkehrssichere Nutzung des Ufers kann aufgrund der Baustellensituation vorher nicht gewährleistet werden. Unter Berücksichtigung der mit einem Brückenbauwerk einhergehenden Rampenanlagen und der wenigen an das Becken angrenzenden Freiflächen wäre eine Brücke, unter der Schiffe hindurch fahren könnten, nicht darstellbar.

Eine weitere Brücke soll im Bereich der Niederdingstraße entstehen und so eine Fuß- und Radwegeverbindung über den Kanal ins Quartier Am Hawerkamp / Stadthafen 2 schaffen (vgl. Anlage 4). Diese Brückenoption ist das Ergebnis des Werkstattverfahrens zur Entwicklung neuer Stadtquartiere am Dortmund-Ems-Kanal und Teil des Perspektivplans. Ihre genaue Lage wird im weiteren Planungsprozess zu ermitteln sein. Zwei Suchräume sollen dabei alternativ betrachtet werden.

Die ebenfalls im Perspektivplan als Ergebnis des Werkstattverfahrens enthaltene Brückenoption zwischen der sogenannten südlichen Hafenspitze und dem Quartier an der Theodor-Scheiwe-Straße soll nicht realisiert werden (vgl. Anlage 4). Aufgrund der aus städtebaulicher Sicht außergewöhnlich hohen Brückendichte, die so in diesem Abschnitt des Dortmund-Ems-Kanals entstünde, sowie der notwendigen Rampenanlagen für eine barrierefreie Zugänglichkeit der Brücke bzw. des dafür notwendigen Platzbedarfs auf beiden Uferseiten wird diese Brückenoption für nicht realisierbar erachtet. Durch die bestehende Schillerstraßenbrücke und die geplante o.g. Ponton-Brücke wird das geplante Quartier an der Theodor-Scheiwe-Straße fußläufig sehr gut angebunden. Innerhalb weniger Gehminuten sind der Hafenplatz sowie die Hafensüdseite zu erreichen (vgl. Anhang 4).

Hinweis: Die vorliegende Berichtsvorlage wird auch dem Beirat für Klimaschutz zur Kenntnis gegeben.

In Vertretung

Gez.

Robin Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage 1: Dokumentation des Werkstattverfahrens (Langfassung)

Anlage 2: Mobilitätskonzept Stadthäfen

Anlage 3: Auslobungsunterlagen für das städtebaulich-freiraumplanerische Qualifizierungsverfahren Theodor-Scheiwe-Straße

Anlage 4: Brückenplanungen im Bereich der Stadthäfen