

Werkstattverfahren

Neue Stadtquartiere am Dortmund-Ems-Kanal

Theodor-Scheiwe-Straße | Nieberdingstraße | Am Hawerkamp

Dokumentation (Langfassung)

DIALOG 1 – ORIENTIERUNG | 02. September 2022

DIALOG 2 – ERGEBNIS | 03. September 2022

DIALOG 3 – PERSPEKTIVE | 28. September 2022

AUFTRAGGEBERIN

Stadt Münster
Dezernat für Planung, Bau und Wirtschaft
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

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
René Krusche
Nicole de Vries

gemeinsam mit:

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

LAYOUT + GRAFIKEN

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
LAND Germany 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

Nehmen Sie Kontakt mit uns auf!

Ihre Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für die
Modellquartiere 3 | 4 | 5

Stadtplanungsamt
Nicole de Vries
Albersloher Weg 33
48155 Münster
deVriesNicole@stadt-muenster.de

Stadtplanungsamt
Moritz Franke
Albersloher Weg 33
48155 Münster
FrankeMoritz@stadt-muenster.de



<https://www.stadt-muenster.de/muenstermodellquartiere>



https://twitter.com/muenster_de



<https://www.facebook.com/stadt.muenster>



https://www.instagram.com/stadt_muenster



<https://www.youtube.com/c/StadtMS>

EINFÜHRUNG 6

01 - VORBEREITUNG 8

01 | 1 Hintergründe
Münsters Modellcharakter par excellence: urban, grün, vernetzt 12

01 | 2 Zusammenarbeit
Transparente Planungskultur: Bürgerschaft und Expertinnen und
Experten auf Augenhöhe 24

01 | 3 Online-Beteiligung 1
Erste Anregungen und Einschätzungen aus dem Internetportal 30

01 | 4 Fundament
Der Einstieg in die Zukunftsperspektive 32

02 - ANALYSE UND IDEEN 34

02 | 1 Werkstattverfahren
Durch die intensive Vorbereitung der Werkstatt zur bestmöglichen,
modellhaften Konzeption 36

02 | 2 DIALOG 1 – Orientierung
Spurensuche und Impulse für drei unterschiedliche Plangebiete 38

02 | 3 DIALOG 2 – Ergebnisse
Kooperative Teamarbeit 42

02 | 4 Auswertung
Emotionen und ein umfangreicher Katalog von Zielen
und Maßnahmen 66

02 | 5 Fortschreibung
Empfehlungen des Strategieteams mit übergeordneten
Rahmenbedingungen 70

03 - KONZEPT 74

03 | 1 Perspektivplan
Skizzenhafte Zusammenfassung räumlich-funktionaler
Rahmenbedingungen 76

03 | 2 DIALOG 3 – Perspektive
Ausstellung der Ergebnisse sowie Präsentation des Perspektivplans 86

03 | 3 Online-Beteiligung 2
Weitere Hinweise aus dem Internetportal für die Präzisierungen 88

AUSBLICK 92

EINFÜHRUNG

>> **Gemeinsam: ein besonderer Weg zu einem Vorbildprojekt für Münster, innovativ und wegweisend**

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 / Eulerstraße 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 Freiraumaspekte betreffen, bestehen.

Das übergeordnete Ziel für die **Modellquartiere 3 | 4 | 5** ist es, ein adäquates Angebot zu schaffen, um den bestehenden erhöhten Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten zu decken, 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

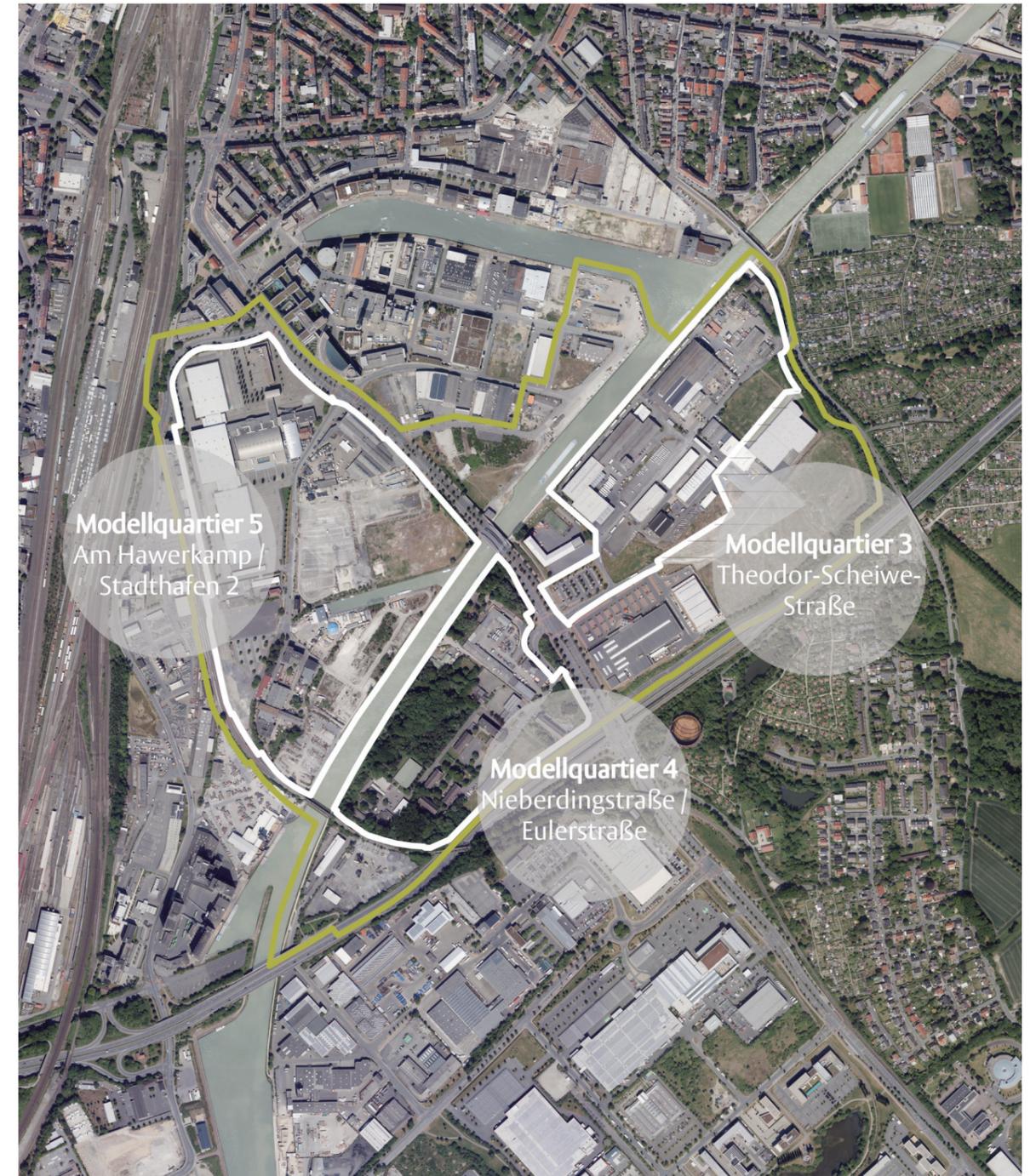
die Kultur und Kreativwirtschaft sowie für dienstleistungs- und gewerbeorientierte Betriebe und urbane Produktionsstätten geschaffen werden.

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 Gesamtdokumentation gibt einen Überblick über die Vorbereitung und das zwischen August und Oktober 2022 durchgeführte Werkstattverfahren zur Entwicklung der neuen Quartiere am Kanal. Ergebnis ist eine Art Leitbild, das die Grundlage für die folgenden Planungsschritte bildet. Sowohl beim Werkstattverfahren als auch bei der nachfolgenden Weiterqualifizierung der Quartiere 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.



Mit dem Fahrrad den Kanal entlang



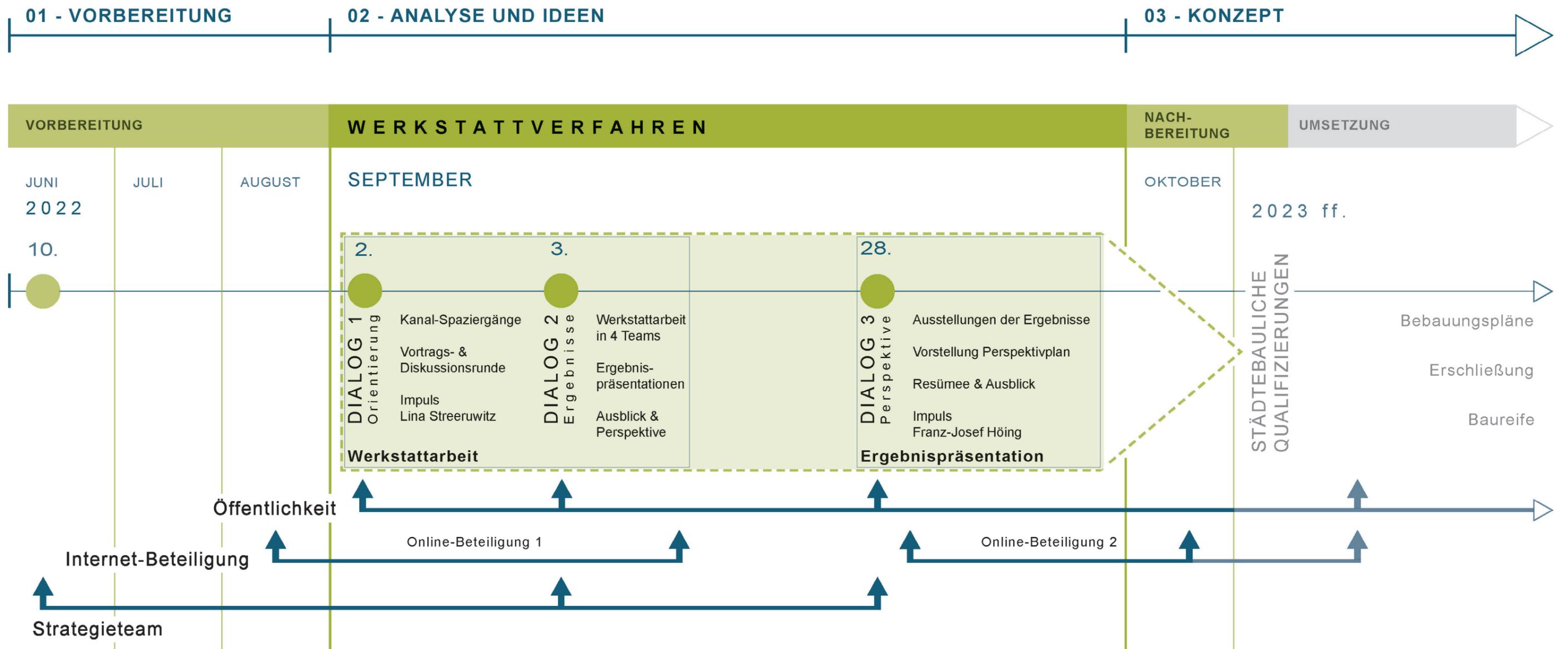
Luftbild des Betrachtungsraums und der Modellquartiere

01 – VORBEREITUNG

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



Die Werkstatt im Jahresverlauf 2022



01 | 1 Hintergründe

Münsters Modellcharakter par excellence: urban, grün, vernetzt

Urbanität ist seit langem ein Merkmal der Münsteraner Innenstadt: Quartiere wie das Hafen-, Hansa-, Herz-Jesu-, Erpho- Süd- und Kreuzviertel vermitteln durch ihre städtebaulichen Dichten, ihre Mischung von unterschiedlichen kleinteiligen Nutzungen und der dort lebenden Bevölkerungs- und Altersgruppen das Gefühl von Urbanität. Die lebendigen und aktiv genutzten öffentlichen Räume tragen ihren Teil dazu bei.

Charakteristisch für Münsters Innenstadt sind einerseits ihre urbanen Qualitäten mit kompakten städtebaulichen Strukturen, Dichten und Nutzungsmischungen, sozialer und kultureller Vielfalt sowie ihren belebten öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität. Andererseits besticht sie durch viel Grün und ihre Grünverbindungen in die sie umgebende Münsterländer Parklandschaft.

Ein Schlüsselthema der strategischen Stadtentwicklung Münsters ist daher die Weiterentwicklung der Münsterschen Stadt-Landschaft. Es gilt, die vorhandenen Qualitäten der urbanen Innenstadt mit den Qualitäten der angrenzenden Münsterländer Parklandschaft, die an vielen Stellen über die bestehenden Grünzüge prägnant und erlebbar in die Kernstadt hineinragt, weiterzuentwickeln. Zudem sind die Vernetzungsqualitäten innerhalb der Münsterschen Stadt-Landschaft zu stärken und auszubauen.



Wassersport auf dem Dortmund-Ems-Kanal



Vogelperspektive von Süden



Stadthafen 1 als Treffpunkt, Aufenthaltsraum und städtische Visitenkarte

Die zukünftigen urbanen Qualitäten Münsters sollen dabei verstärkt in den Fokus genommen werden. Hierfür haben die bestehenden Potenzial- und Transformationsräume, die insbesondere von Nordwesten nach Südosten quer durch die innere Stadt verlaufen, eine herausragende Bedeutung.

Münsters Innenstadt mit ihrer malerischen Altstadt innerhalb des Promenadenrings als Keimzelle der Gesamtstadt steht für Behaglichkeit und ein reiches historisches Erbe. In Zukunft soll sie noch grüner, klimafreundlicher, vielfältiger und inklusiver werden. Die neuen, an die Innenstadt angrenzenden **Modellquartiere** im Nordwesten und Südosten sollen in enge räumliche Verflechtung mit der Innenstadt gebracht werden und diese mit großstädtischem Flair, neuer Urbanität und noch mehr Vielfalt ergänzen.

Weiterhin sollen die neuen Quartiere stadträumlich und funktional in Beziehung zueinander gesetzt werden. So entsteht eine zukunftsfähige und vernetzte Stadt mit noch mehr Lebensqualität und Attraktivität.

Diese stadträumlich-funktionale Vernetzung ist unabdingbarer Bestandteil der weiteren Stadtentwicklungsstrategie. Daher sollen auch die Münster **Modellquartiere** entsprechend ihren spezifischen Begabungen und Potenzialen für ein zukunftsfähiges, urbanes und lebendiges Münster entwickelt und zügig realisiert werden.

In Hinblick auf eine künftige stadt-, umwelt- und klimafreundliche Mobilität bieten alle **Modellquartier 1 bis 5** einzigartige Chancen und Qualitäten: ausgehend vom Domplatz sind die geplanten neuen **Modellquartiere 1 | 2** in nordwestlicher Richtung und die neu zu entwickelnden **Modellquartiere 3 | 4 | 5** in südöstlicher Richtung jeweils in ca. 15 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen.

Das Leitbild einer „Stadt der kurzen Wege“ kann so in Münster im Sinne einer vorbildlichen Mobilität mit Leben gefüllt werden. Im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung sollen zukunftsfähige sowie nachhaltige neue Stadtquartiere geplant, entwickelt und realisiert werden. Sie sollen nicht isoliert betrachtet, sondern mit der typischen Stadt-Landschaft Münsters vernetzt werden.



Erlebnis Dortmund-Ems-Kanal

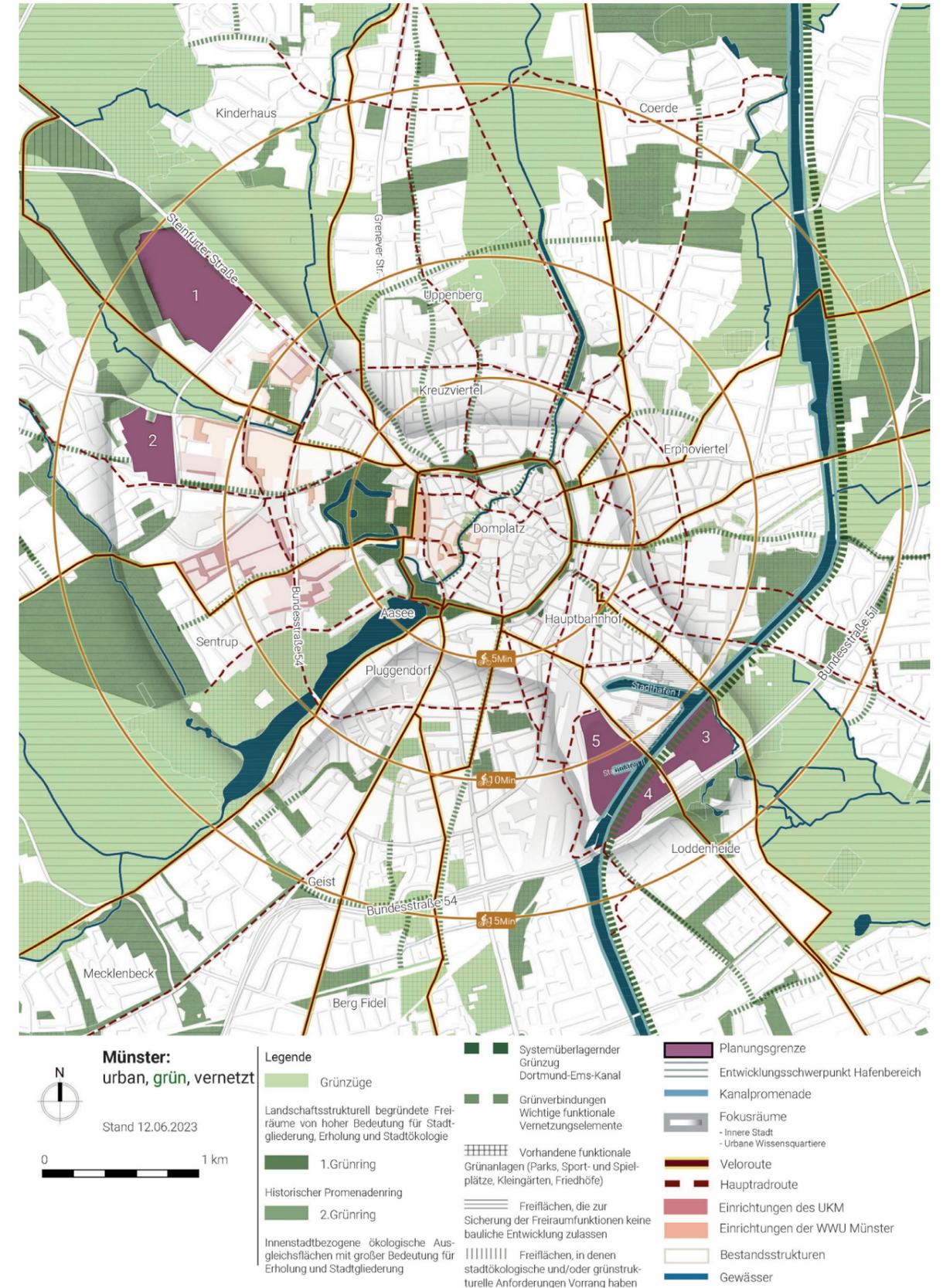
Münster: urban, grün, vernetzt

Kompakte urbane Strukturen, Grünzüge, die bis in die innere Stadt hineinreichen und diese durchdringen, Wegenetze, die eine aktive und nachhaltige Mobilität fördern – all das sind zugleich Merkmale und Ziele der räumlichen Stadtentwicklung in Münster. Ein besonderer Fokus im Rahmen der Entwicklung der fünf Quartiere wird auf der Stärkung und Weiterentwicklung der blau-grünen Infrastruktur, d. h. von Wasser- und Grünflächen, liegen, um die Anfälligkeit gegenüber dem Klimawandel zu minimieren und ein gesundes Stadtklima zu fördern, bei gleichzeitigem Schutz der Biodiversität und des ökologischen Gleichgewichts.

Der Plan „Münster: urban, grün, vernetzt“ zeigt im Sinne einer Stadt der kurzen Wege die Vernetzung der fünf urbanen Quartiere untereinander – von den Quartieren im Nordwesten über die Altstadt in die Quartiere im Südosten – sowie in die umgebende Münstersche Stadt-Landschaft über den Kinderbach im Bereich der **Modellquartiere 1 und 2** sowie den Dortmund-Ems-Kanal im Bereich der **Modellquartiere 3 | 4 | 5**.

Für eine vernetzte Stadt ist es essenziell, dass Distanzen geringgehalten werden, damit klimaschonende, flächensparende und gesundheitsfördernde Formen der Mobilität, wie das Fahrradfahren, gestärkt werden. Innerhalb von 15 Minuten kann mit dem Fahrrad bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 16 km / h ein Radius von ca. 4 km erreicht werden. Exemplarisch ist in der Karte die Fahrzeit ab Domplatz in Fahrradminuten angegeben.

Der Plan steht auch auf der Website zur Verfügung: www.stadt-muenster.de/mmq.



Die Vernetzung zwischen den Modellquartieren 1-5 - Münster: urban, grün, vernetzt | LAND Germany

Fünf Modellquartiere: Stadterweiterungsflächen und Umnutzungen

Neben der Entwicklung geeigneter, noch unbebauter Flächen im Nordwesten in unmittelbarer Nähe zu den bestehenden Technologie- und Wissensquartieren sowie dem umgebenden Landschaftsraum entlang des Kinderbachbogens stehen umzunutzende Flächen im Südosten im Bereich der Stadthäfen entlang des Stadt- und Landschaftsraums am Dortmund-Ems-Kanal im Fokus der Münsteraner Stadtentwicklung.

Die Entwicklung der **Modellquartiere 1 bis 5** muss mit hohen städtebaulichen Qualitäten einhergehen. Zudem müssen diese das positive Lebensgefühl und die besondere Stadtatmosphäre Münsters widerspiegeln.

Durch ein Um- und Weiterdenken in den unterschiedlichsten Handlungsfeldern sollen nachhaltige stadträumliche, funktionale, soziale, ökologische, stadtech-nische, verkehrliche und wirtschaftliche Qualitätsanforderungen geplant und umgesetzt werden. Die Quartiere sollen dabei Modellcharakter entwickeln und so vorbildliche Zukunftsquartiere werden.

Je nach spezifischer Begabung des jeweiligen Standortes gehören zu diesen Handlungsfeldern:

- Eine Verknüpfung zwischen Wohnen und Arbeiten, Forschen und Entwickeln, Freizeit und Kultur
- Eine Nutzungsmischung auf allen Ebenen: im Quartier, im Block, im Gebäude
- Belebte Erdgeschosse durch Gastronomie, kulturelle und soziale Gemeinschaftseinrichtungen, Handwerk, Kreativwirtschaft und vieles mehr
- Neue Wohnformen mit inklusiven Angeboten, geförderter Wohnraum, Möglichkeiten für Baugruppen und Genossenschaften, studentisches Wohnen

- Ein Miteinander unterschiedlichster Bevölkerungs- und Altersgruppen
- Angemessene Dichten mit im Regelfall vier- und fünfgeschossigen Gebäuden, die sparsam mit Grund und Boden umgehen
- Gemeinschaftliche Räume in Gebäuden und im Quartier
- Öffentliche und gemeinschaftliche Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität
- Eine zukunftsfähige Mobilität sowie autofreies Wohnen in Teilquartieren
- Klimaneutrale Quartiersentwicklung und sensibles Wassermanagement
- Partizipative Prozesse und Qualitätsvereinbarungen

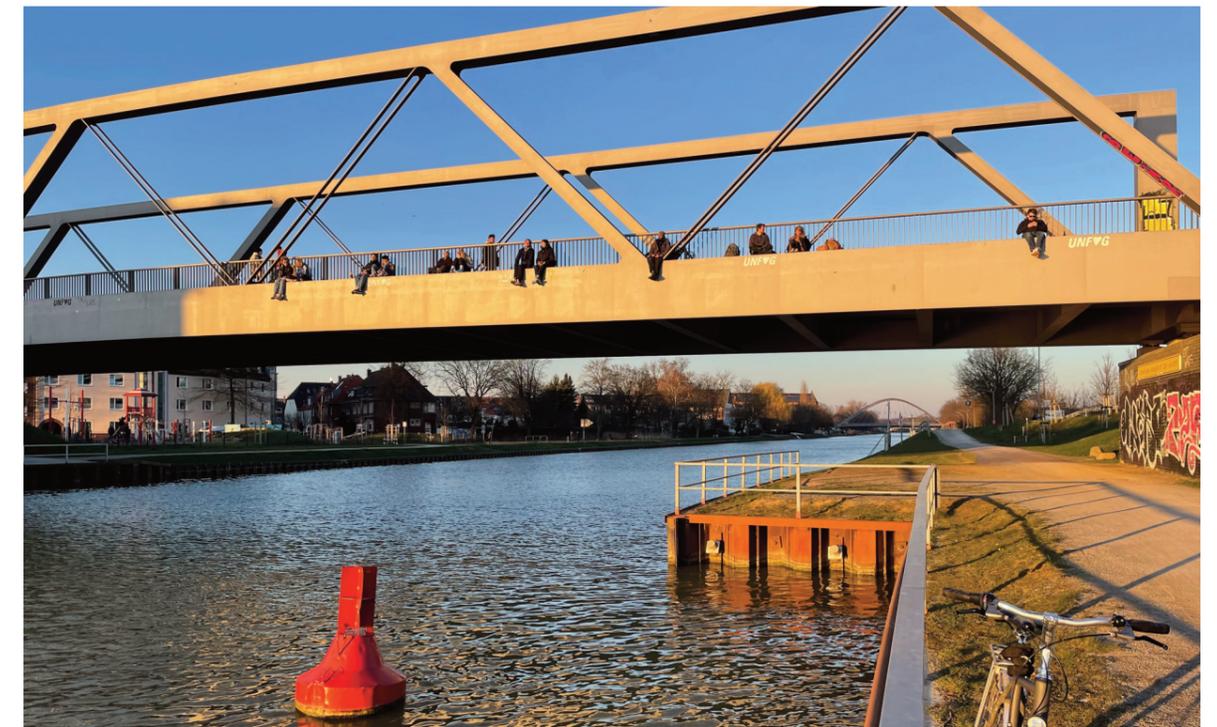
Die innerstädtischen Areale am Dortmund-Ems-Kanal

Der Rat der Stadt Münster hat bereits im Jahr 2020 die Entwicklung neuer **Modellquartiere** rund um den Dortmund-Ems-Kanal beschlossen. Die unmittelbare Stadtsilhouette am Wasser soll sich in eine grüne Zone für Freizeit und Erholung mit einem vorbildlichen Mobilitätskonzept verwandeln. Auf den Arealen rechts und links des Dortmund-Ems-Kanals sollen neben dem Wohnen auch Möglichkeiten für die Kultur und Kreativwirtschaft sowie für dienstleistungs- und gewerbeorientierte Betriebe und urbane Produktionsstätten geschaffen werden.

Hohe Priorität für die städtischen Planungen hat es, bestehende (Wohn-)Strukturen zu schützen und Schritt für Schritt um neue Nutzungen zu ergänzen, ein neues

Miteinander aus Alt und Neu soll entstehen. Die Akteurinnen und Akteure vor Ort sollen dabei intensiv in die Planungen einbezogen werden..

Die **Modellquartiere 3 | 4 | 5** bieten aufgrund ihrer Lage am Dortmund-Ems-Kanal - mit den Stadthäfen 1 und 2 direkt angrenzend - in besonderem Maße die Chance, Stadt und Landschaft miteinander zu vernetzen.



Sonnenuntergang am Treffpunkt Schillerstraßenbrücke

Das Modellquartier 3 „Theodor-Scheiwe-Straße“

Umgeben von den Infrastrukturtrassen des Dortmund-Ems-Kanals, der Achse Schillerstraße / Lütkenbecker Weg, der Bundesstraße 51 und des als Ein- und Ausfallstraße dienenden Albersloher Wegs, ist das Areal heute gewerblich (Produktion / Logistik / Handel) und von temporären Grünflächenreserven sowie von einem Bachlauf geprägt.

Räumliche Verknüpfungspunkte sind u.a.:

Im Norden: Übergang zum Stadthafen 1 und dem gründerzeitlichen Hafenviertel über die vorwiegend für den Fuß- und Radverkehr genutzte Kanalbrücke der Schillerstraße. Nachbarschaft zu großen Kleingartenarealen nordöstlich des Lütkenbecker Wegs.

Im Osten: Begrenzung durch die Bundesstraße samt südöstlich liegender Kleingärten, dem Grünzug Lütkebeck-Loddenbach sowie dem stadtbildprägenden Gasometer.

Im Süden: Albersloher Weg mit der Feuerwache II, dem P&R Parkplatz „Nieberdingstraße“ und einem Baumarkt samt Erschließungstich Theodor-Scheiwe-Straße.

Im Westen: Kanalband mit Fuß- und Radweg als Lebensader für Münster mit den Entwicklungsflächen auf der gegenüberliegenden, westlichen Kanalseite, zu der im Rahmen des Kanalausbaus auch eine neue Anlegestelle für Güterschiffe gehören wird.

Besonderheiten:

Unmittelbare Wasserlage gegenüber dem Stadthafen 1, schnelle Anbindung an die Innenstadt über die Radroute Lütkenbecker Weg und Schillerstraße, unmittelbare Nähe zum Grünzug Lütkebeck-Loddenbach.

Größe: ca. 200.000 qm (20 ha)
ca. 2,3 km Luftlinie bis zum Domplatz



Wegeverbindung Ostufer parallel zum Kanal



Blick vom westlichen Kanalufer aus über den Dortmund-Ems-Kanal auf das Modellquartier 3



Modellquartier 3 gegenüber dem Stadthafen 1

Kernfrage zur Entwicklung:

Wie kann hier neues urbanes Leben, Wohnen und Arbeiten gestaltet werden?

Geplant war zum Zeitpunkt der Vorbereitungsphase die Realisierung eines breiten Wohnungsmixes mit bis zu 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" (SoBo-Mü) ermöglichen und somit ebenfalls einen erheblichen Beitrag zur Entlastung des Münsterschen Wohnungsmarktes leisten. Es soll ein neues, lebendiges Quartier mit 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 gingen davon aus, dass hier insgesamt auch etwa 2.200 neue Arbeitsplätze angesiedelt werden könnten.

Das Modellquartier 4 „Niederdingstraße / Eulerstraße“

Das Modellquartier 4 ist geprägt durch die langjährige, großflächige militärische Nutzung, ein kleines waldähnliches Areal direkt am Kanal, einen Gewerbehof, durch Logistik-, Dienstleistungs- und Gewerbegebäude sowie durch zum Wohnen umgenutzte Kasernengebäude aus rotem Backstein.

Räumliche Verknüpfungspunkte sind u.a.:

Im Norden: Ansteigende Böschung mit Vegetationsbestand zur höherliegenden Trasse des Albersloher Wegs als eine der wichtigsten Zuführungen in die Kernstadt Münster. Der Gewerbehof hier bietet auch eine Eventhalle.

Im Osten: Arealbegrenzung durch die Lärmschutzwand der Bundesstraße samt Auf- und Abfahrtsrampen. Außer über den Albersloher Weg keine direkte Verbindung zum Gewerbegebiet „Loddenheide“.

Im Süden: Oase eines Gemeinschaftswohnhofes in alten Militärbauwerken. Übergang zur Insellage des kleinen Teilbereiches der Eulerstraße samt Bahntrasse (Reaktivierungsabsichten für Personenzüge) und alter, baufälliger Kanalbrücke. Kanalquerung für den Fuß- und Radverkehr über Brücke B 51 möglich. Die Eulerstraße ist als Sackgasse ausgebildet und führt ins benachbarte Gewerbegebiet.

Im Westen: Kanalband mit Fuß- und Radweg und stark genutzter Uferzone. Jenseits des Kanals bzw. auf dessen Westseite befinden sich Brachflächen sowie die Kultur- und Kreativszene Hawerkamp.

Besonderheiten:

Unmittelbare Wasserlage gegenüber dem Stadthafen 2, gute Anbindung über den Albersloher Weg, Bestandsstrukturen mit Potenzial.



Wohnatmosphäre Niederdingstraße



Engagement der Bürgerschaft – hölzernes Piratenschiff im Quartier an der Niederdingstraße / Eulerstraße



Blick aus dem Wäldchen des Modellquartiers 4 auf den Hawerkamp

Größe: ca. 110.000 qm (11 ha)
ca. 2,4 km Luftlinie bis zum Domplatz

Kernfrage zur Entwicklung:

Wie kann hier neues urbanes Leben, Kultur, Freizeit 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; ggf. 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.

Das Modellquartier 5 „Am Hawerkamp / Stadthafen 2“

Unterschiedliche Nutzerinnen- und Nutzergruppen prägen die regional- und stadtbekannteste Adresse u. a. mit dem Messe und Congress Centrum (MCC) Halle Münsterland, dem Jovel sowie dem Hawerkamp als von Kulturschaffenden genutzter Bereich mit Ateliers, Ausstellungshallen und Clubs in alten Gebäudebeständen eines ehemaligen Produktionsbetriebes. Größere Brachflächen prägen das Areal. Der Stadthafen 2 ist derzeit wenig zugänglich und nur über die Terrasse einer Gastronomie erlebbar.

Räumliche Verknüpfungspunkte sind u.a.:

Im Norden: Große Brachflächen, der Übergang zum Jovel-Veranstaltungszentrum in einem alten Industriegebäude und im Übergang zum Alberlsloher Weg gelegen.

Im Osten: Für die Öffentlichkeit derzeit nicht zugängliche Brachflächen am Alberlsloher Weg und am Dortmund-Ems-Kanal bzw. Stadthafen 2. Gegenüber des Kanals liegt die grüne Silhouette der Niederdingstraße.

Im Süden: Hier beginnt der stark industriell-gewerblich genutzte Abschnitt hinter der Bahntrasse. Der Hawerkamp ist hier Nutzungsgemischt und über eine Backstein-Industriearchitektur samt Nebengebäuden präsent.

Im Westen: Entlang der Straße Am Hawerkamp zeigt sich die Logistikseite des Messe- und Congress Centriums. Weitere, zum Teil mit alten Mauern eingegrenzte Brachflächen westlich und auch östlich des Straßenkorridors (teils genutzt als Konzert- und Eventflächen) sowie weitere, kleinere noch bebaute Areale und Einzelgebäude prägen den Westen. Hier ist auch der Übergang zu einem Störfallbetrieb mit erhöhten Sicherheitsanprüchen.

Besonderheiten:

Unmittelbare Nähe zum Messe und Congress Centrum, weitgehend untergenutzte, großflächige Potenzialflächen im Bereich Stadthafen 2, bestehende Kultur- und Veranstaltungsszene.



Veranstaltungsflächen Hawerkamp



An vielen Stellen: Graffiti Kunstwerke



Modellquartier 5 von Süden

Größe: ca. 250.000 qm (25 ha)
ca. 2,2 km Luftlinie bis zum Domplatz

Kernfrage zur Entwicklung:

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 Centriums Halle Münsterland sowie der Kulturszene Am Hawerkamp und die Schaffung neuer gewerblicher und dienstleistungsorientierter Strukturen. Aufgrund von bestehenden Gewerbe- und Industriebetrieben entlang des Industriegeweges 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 Bahnhofspunkt, 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.

01 | 2 Zusammenarbeit

Transparente Planungskultur: Bürgerschaft und Expertinnen und Experten auf Augenhöhe

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 ihren Erfahrungen und Expertisen zu bereichern. Auch die unterschiedlichen städtischen Ämter der Stadt Münster, die alle notwendigen Informationen für die Entwicklung der Quartiere in das Verfahren einspeisen, waren für die Gestaltung der Werkstatt maßgeblich. Vor allem lebte das Werkstattverfahren 2022 jedoch vom Wissen und den Ideen der Menschen in den Quartieren sowie der gesamten Stadtgesellschaft. Zur Begleitung wurde zusätzlich ein Strategieteam einberufen, um Richtungskorrekturen und Empfehlungen geben zu können.

Dies ist eine hervorragende Basis für die weiteren Planungsphasen und die kontinuierliche Umsetzung in den nächsten Jahren.



v.l.n.r. Dr. Stephan Nonhoff, Prof. Tim Rieniets und Jörg Faltin

Das Strategieteam

Zur Unterstützung der Werkstatt wurde ein Team aus Expertinnen und Experten zusammengestellt, um beratend den ausgewählten Weg und erste rahmende Inhalte zu besprechen. Das Gremium diente der empfehlenden Begleitung, vor allem auch um die Vielzahl der Informationen und Werkstattbeiträge zu ordnen und die wichtigsten Leitziele für die Umsetzung der Modellhaftigkeit in den nächsten Jahrzehnten festzuhalten.

Besetzung:

Robin Denstorff, Stadtbaurat der Stadt Münster

Prof. Kunibert Wachten, Dortmund - Impulsgeber Städtebau + Strategie

Prof. Jörg Aldinger, Stuttgart - Impulsgeber Nachhaltigkeit + Architektur

Prof. Tim Rieniets, Hannover - Impulsgeber Stadtentwicklung + Modellcharakter

Andrea Blome, Vorsitzende Ausschuss für Verkehr und Mobilität

Dr. Robin Korte, Dr. Leandra Praetzel
Vorsitzende Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen

Dr. Stephan Nonhoff, Bezirksbürgermeister Münster-Mitte

Peter Bensmann, Bezirksbürgermeister Münster-Südost

Christopher Festersen, Leiter des Stadtplanungsamtes Münster

Jörg Faltin, Düsseldorf - Gesamtmoderation FALTIN+SÄTTLER

Das kompetente Strategieteam kam erstmalig im Juni 2022 zusammen. Das Treffen diente den Expertinnen und Experten auch dazu, sich mit einem komplexen Planungsbereich mit unterschiedlichen Herausforderungen und Potenzialen vertraut zu machen und in die Thematik einzuarbeiten.

Das Strategieteam fasste im späteren Jahresverlauf die durch das Werkstattverfahren entstandenen Impulse, Ideen und Konzepte der Bürgerschaft zusammen.



v.l.n.r. Andrea Blome, Prof. Kunibert Wachten, Prof. Jörg Aldinger und Christopher Festersen

„Die Romantik der Areale fasziniert sofort, wie aber können wir wesentliche Elemente gut integrieren und in die Zukunft überführen, wie kann auch Gewerbe mit dem Wohnen zusammengehen? Die Nutzungsmischung scheint dabei eine besondere Herausforderung, aber auch die Integration und aktive Einbindung der sehr lebendigen und unabhängigen Kulturszene „Am Ha-werkamp“, die „Kanalbespielungen“ sowie beispielsweise die Initiative der Nieberdingstraße samt einer Würdigung des wertvollen Waldanteils im Areal **Modellquartier 4** muss gelingen. Diese stadträumlich-funktionalen Begebenheiten mit einer besonderen „Rauheit“ sind einzigartig, diesen Charme gilt es ein Stück weit zu erhalten.“

Dr. Robin Korte, Vorsitzender Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen

„Ich habe Münster und die **Modellquartiere** erstmalig mit dem Fahrrad erlebt und war sehr erstaunt, wie schnell man von den Arealen am Domplatz ist. Die besondere Qualität von Münster liegt auch in der Vernetzung von Stadt und Landschaft. Wir müssen versuchen, die Münster **Modellquartiere** noch besser mit der Innenstadt und der großartigen Kulturlandschaft zu vernetzen. Das gehört zum Charme der Schwarmstadt Münster. Der Zusammenhalt und die Kompaktheit Münsters sollen sich auf die **Modellquartiere** übertragen. Die Münsteranerinnen und Münsteraner sind dabei aufgefordert, mitzuwirken.“

Jörg Faltin, Düsseldorf Gesamtmoderator FALTIN+SATTLER

„Diskussionen um die Entwicklungspotenziale können gerade in Münster sehr emotional geführt werden, gerade bei der erkennbaren Romantik rund um den Kanal. In der Öffentlichkeit gilt es daher insbesondere eine gute und vor allem verständliche Kommunikationsebene zu finden. Es geht auch um das aufeinander Zugehen von Expertinnen / Experten und Bürgerschaft während des gesamten Prozesses. Dies wird eine höhere Zufriedenheit aller Beteiligten ermöglichen.“

Dr. Stephan Nonhoff, Bezirksbürgermeister Münster-Mitte

„Der Südosten der Stadt Münster unterliegt derzeit einem enormen Wachstums- und Entwicklungsdruck, allein mit den laufenden Projekten kommen ca. 5.000 neue Einwohnerinnen und Einwohner hinzu. Über die neuen **Modellquartiere 3 | 4 | 5** steigen diese Zahlen nochmals, der Südosten ist allerdings auch bekannt für seine Zukunftsoffenheit. Der Kanal hat auch trennende Wirkung, die aufgelöst werden muss, gerade vom Südosten in Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof. Das Gasometer-Projekt ist als Industriedenkmal ein Baustein zur Gesamtentwicklung und Teil der Vernetzungsstrategie, es geht also nicht nur um „reale“ Brückenkonstruktionen. Zudem muss die Nutzungsmischung zwischen dem Wohnen und dem Arbeiten in den **Modellquartiere 3 | 4 | 5** modellhaft gelingen.“

Peter Bensmann, Bezirksbürgermeister Münster-Südost

„Die Co-Existenz“ von Gewerbe und Wohnen muss organisiert werden. Hafenentwicklungen zeigen, dass klassisches Gewerbe oft in den städtebaulichen Transformationsprozessen an Bedeutung verliert. Für die **Modellquartiere 3 | 4 | 5** wäre ein neuer Umgang des Miteinander inkl. neuer, zu etablierender Nutzungsmischungen inkl. Wohnen und auch das Nebeneinander der „alten Nutzer“ eine Stück Vorbildlichkeit.“

Prof. Kunibert Wachten, Dortmund

„Heute werden die Areale dringend für das Wachstum Münsters benötigt, eine große Chance auch ökologisch und stadtsoziologisch. Die „Nieberdingstraße“ und die dazugehörige Wohinitiative steht exemplarisch für die Bedeutung von bezahlbarem Wohnraum für Münster, sowohl für den Erhalt als auch für die Neuschaffung. Die hier schon vorhandenen guten Ideen gilt es aufzunehmen und als Teil der Vorbildlichkeit zu verstehen. Münster und auch die Top-Lage rund um den Stadthafen 1 und den Dortmund-Ems-Kanal dürfen nicht ausschließlich zu überbewerteten **Modellquartieren** avancieren. Die soziale Durchmischung steht im Fokus und verlangt auch dringend nach Berücksichtigung der vorhandenen Inkubatoren und Initiativen.“

Andrea Blome, Vorsitzende Ausschuss für Verkehr und Mobilität

„3 hochinteressante Quartiere und 4 Themengruppen für die Werkstatt, zwischen städtebaulicher Ganzheitlichkeit und zu erhaltender Individualität ist eine der Herausforderungen gleich zum Start des Planungsprozesses.“

Prof. Jörg Aldinger, Stuttgart



v.l.n.r. Prof. Jörg Aldinger, Christopher Festersen, Robin Denstorff und Prof. Tim Rieniets

„Ganz wichtig ist der Übergangsbereich zum Stadthafen 1 bzw. die Westseite des Dortmund-Ems-Kanals bis zum Albersloher Weg, obwohl die Flächen hier schon vorkonfiguriert sind. Die Erwartungshaltung zum Werkstattprozess sind gerade auf der Westseite auch in Bezug auf Bauvolumen und Höhen groß. Die prominente „Hafenspitze“ am Stadthafen 1 konnte noch freigehalten werden, ein gutes Beispiel für eine denkbare urbane Sukzession mit dem Freihalten von Flächenreserven für die Zukunft. Auch hier müssen allerdings Vorbereitungen für bauliche Konfigurationen getroffen und die Vernetzung des öffentlichen Raumes präzise vorbereitet werden. Die räumlichen Aussagen zur Kanalkante sollten insgesamt und ganzheitlich diskutiert und in ein Leitkonzept überführt werden. Deshalb ist auch der räumliche Umgriff bewusst über die eigentlichen **Modellquartiersareale** hinausgehend.“

Christopher Festersen, Leiter Stadtplanungsamt Münster

Impulsgebende: Ersteindrücke

Das Festhalten erster Einschätzungen aus der Bürgerschaft gehörte ebenso zur Vorbereitungsphase wie die Einarbeitung des Strategieteam. Als sehr interessant und als eine unbedingt zu erhaltende Besonderheit gelten die zahlreich bereits in den Plangebietern vorhandenen Impulsnutzungen. Internationale und nationale Quartiersentwicklungen ähnlicher Größenordnung mangelt es häufig an Spannungsräumen zwischen Alt und Neu. Die Stadt Münster möchte daraus lernen und die vorhandenen Impulsnutzerinnen und Impulsnutzer integrieren und als Teil einer gewachsenen Lebendigkeit begreifen.

Um die Anforderungen vor Ort besser verstehen zu können, wurde im Sommer 2022 eine erste Interviewkette mit Anwohnenden, Akteurinnen und Akteuren sowie Interessierten durchgeführt. Dies bot die Möglichkeit, zu einem frühen Zeitpunkt die Wünsche, Sorgen und Visionen der Menschen vor Ort zu erfragen. Im Fokus standen hierbei zunächst die Aktiven rund um das **Modellquartier 4** Nieberdingstraße / Eulerstraße. Hier ist über die letzten Jahrzehnte eine interessante Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Leben in alten Gebäuden und einer besonderen Kanalufersilhouette mit einem Wassersportzentrum gewachsen.

Die Interviews sind auch für die neu eingerichtete Website als Video-Clips aufbereitet und können jederzeit angesehen werden unter dem Link <https://www.stadt-muenster.de/muenstermodellquartiere/aktuelles>
Die Beiträge gaben einen guten ersten Eindruck aus Sicht der Akteurinnen und Akteure:



Spaß am Wasser: Freizeit und

„Das etablierte Wassersportzentrum bietet eine Vielzahl von Angeboten für alle, egal ob Leistungssport oder Anfängerkurs, alle sind herzlich willkommen. Vom Rudern, Segeln bis hin zum Kajak oder Stand-up-Paddling ist alles dabei. Die breiten Freizeitangebote verbinden die Menschen, stehen für Gemeinschaft und müssen auch zukünftig fester Bestandteil am Kanal sein.“

Patrick Sroka, Vorstand Wassersportzentrum Münster

Lebendige Nachbarschaften: Wohnen in Gemeinschaft und mit der Natur

„Die Anwohnenden in der Nieberdingstraße pflegen insbesondere das generationenübergreifende Zusammenleben, die dauerhafte Möglichkeit, das eigene Wissen in die Gestaltung des Lebensumfeldes einbringen zu können sowie die Bewahrung von Frei- und Grünflächen als Teil der Lebendigkeit eines Quartiers.“

Max Bödige, Bewohner Nieberdingstraße



„Freiflächen sind auch Möglichkeitsräume, tragen zur Qualität eines Ortes bei und werden von den Menschen für unterschiedliche Aktivitäten genutzt. Die Natur in der Stadt ist Teil der positiven Lebensart, die Freiflächen im Quartier am Kanal müssen daher erhalten bleiben.“

Chris Radau, Bewohner Nieberdingstraße

Erholung im Quartier

„Urbane Quartiere bestechen auch durch ein breites Angebot an Sport- und Freizeitaktivitäten – dafür bietet der Kanal ein einmaliges Potenzial. Daher braucht es auch weiterhin Vereine vor Ort, die dieses Angebot sichern. Das Wassersportzentrum Münster freut sich auf neue Nachbarinnen und Nachbarn.“

Greta Brodowski, Wassersportlerin Münster



01 | 3 Online-Beteiligung 1

Erste Anregungen und Einschätzungen aus dem Internetportal

Von Mitte August bis Mitte September 2022 waren alle Interessierten dazu eingeladen, ihre Ideen auf einer interaktiven Karte einzutragen oder Kommentare per E-Mail einzureichen. Hierfür wurde die eigens für die Entwicklung der neuen Stadtquartiere eingerichtete Projektwebsite sowie das Kartentool der Plattform Beteiligung NRW genutzt.

Für das bessere Verständnis des komplexen Planungsraumes am Dortmund-Ems-Kanal und seiner weitergehenden räumlichen Verflechtungen mit den Nachbargebieten waren die Beiträge von hoher Bedeutung. So wurde mehrfach darauf hingewiesen, die Barrierewirkung der Bundesstraße 51 zu reduzieren und nicht nur an den Kanal und die Attraktivität des Wassers zu denken.

Ein zentraler Wunsch war es, den Gasometer stärker mit in den Blick zu nehmen und als Standort für Kunst und Kultur zu erhalten. Das Areal hat wichtige Vernetzungsfunktionen. Der Gasometer könne als Bindeglied zwischen der Innenstadt, den neuen Quartieren und Münsters Südosten dienen. Allerdings müsse hier, wie auch im Inneren der Plangebiete, ein guter Lärmschutz sichergestellt werden.

Mehrfach geäußert wurde außerdem der Bedarf nach ausreichend Sitzmöglichkeiten und Schatten im öffentlichen Raum. Dies hängt mit dem Erlebnisband des Kanals zusammen, der vor allem in den Sommermonaten zu den begehrtesten Orten in Münster zählt.

Betont wurde zudem, dass bereits heute mit ersten Maßnahmen begonnen werden müsse. Auch, um innovative Nutzungen in den Bereichen Arbeit und Zusammenleben erproben zu können. Denkbar seien experimentelle Zwischennutzungen, um die Flächen vor Ort weiter zu beleben. Der Umgang mit dem Vorhandenen, insbesondere mit der Kulturszene Am Hawerkamp und der Niederdingstraße, war für viele von großer Bedeutung. Deutliche Plädoyers zur Integration und für Erweiterungsoptionen wurden gehalten.

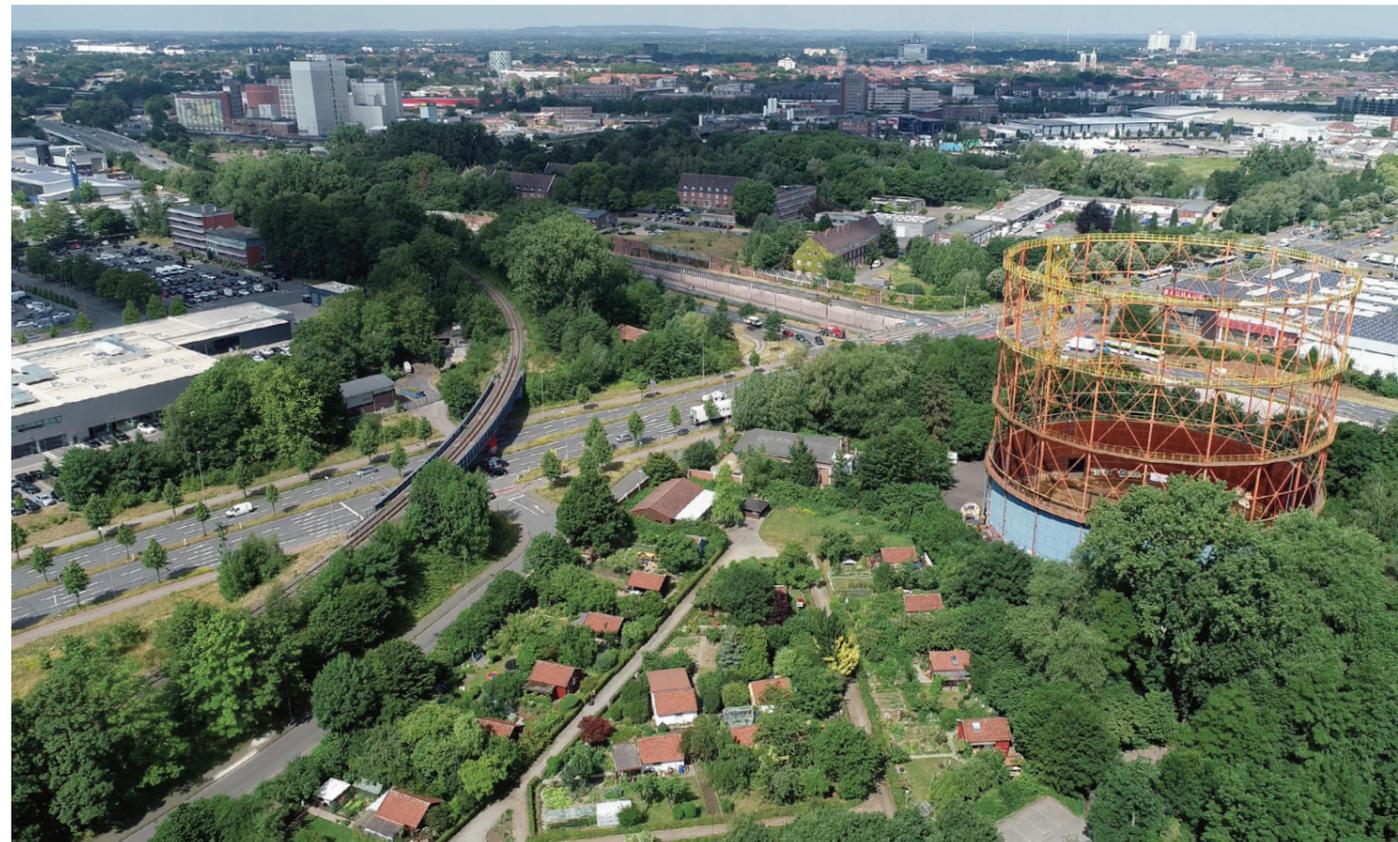
Auch der Umgang mit der Münsteraner Lebensader des Dortmund-Ems-Kanals und seinen jeweils eigenständigen, identitätsstiftenden und begleitenden Wald- und Grünstrukturen war eines der wichtigen Themen der ersten Online-Beteiligungsphase.

“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 Stadthafen 1 nach Osten hinweg zu erhalten.“

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

“Die Kultur- und Clubszene Am Hawerkamp 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.“



Gasometer in unmittelbarer Nähe der Quartiere

“Ein Haltepunkt des schienengebundenen ÖPNV im Quartier Niederdingstraße könnte die neuen Arbeits- und Wohnquartiere deutlich entlasten und den Zugfahrtsverkehr reduzieren.“

“Eine Qualifizierung des bestehenden 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 sollten mit ausreichend Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden.“

01 | 4 Fundament

Der Einstieg in die Zukunftsperspektive

Die Vorbereitungsphase diente dazu, ein besseres Gefühl für die Komplexität und die Besonderheiten rund um und innerhalb der drei sehr unterschiedlichen Plangebiete gewinnen zu können. Durch die Annäherung des Strategieteam, die klare Einschätzung der Impulsgebenden vor Ort und die erste Online-Beteiligung konnte die Ausrichtung der Perspektive für die Areale am Dortmund-Ems-Kanal wesentlich konkretisiert und es konnten wichtige Erkenntnisse für die weiteren Schritte gewonnen werden.

Deutlich wurde zum Beispiel, dass die Menschen vor Ort „Lust auf neue Nachbarn“ und eine hohe Bereitschaft zur Veränderung haben – dies sind gute Voraussetzungen.

Auch kann man den Wunsch nach „Rauheit und Unvollkommenheit“ als zentrales Ergebnis der Vorbereitung verstehen. Die Vielfalt und Gegensätze in den Plangebieten können dabei als besondere Begabung und Potenzial angesehen werden. Der Zauber der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** liegt in seinen Pioniernutzungen, wie zum Beispiel der Gastronomie am Stadthafen 2. Gerade die Schnittstellen müssen identifiziert und gut bearbeitet werden. Der Kiez-Charakter sollte als Münsteraner Besonderheit erhalten bleiben, um die Heterogenität der Stadt zu fördern.

Die Planung und Weiterentwicklung der Quartiere muss als dynamischer Prozess verstanden und in den nächsten Jahren und Jahrzehnten stetig angepasst werden. Die Planung wird sich an gesellschaftliche Innovationen und Wandlungen, zum Beispiel rund um die Arbeitswelten und die Mobilität, aber auch an den Klimaschutz anpassen müssen. Das Rahmenkonzept der Entwicklung als zusammenfassender Perspektivplan mit klaren Handlungsfeldern und dazugehörigem Prozessdesign muss auch Raum für Veränderungen und Anpassungen lassen. Das macht Stadt und insbesondere das Münster der Zukunft aus. Dennoch muss auch die Gesamtheit der städtischen und landschaftlichen Strukturen im Fokus stehen, um anschließend die Teilareale und die Mikrostandorte in ihrer Tiefe verstehen zu können.

Über das Werkstattverfahren müssen im Anschluss an die zahlreichen Vorbereitungen, zu der auch die politische Willensbildung im Rahmen der wegweisenden Beschlüsse der Vergangenheit zählen, die Strukturen rund um den Dortmund-Ems-Kanal neu geordnet werden. Hier gilt es, die Urbanität, die Vielfältigkeit unter Würdigung des Vorhandenen und der Rauheit herauszuarbeiten. Mit besonderen Landschaftserlebniszonen, mal mit Wald besetzt, mal zugänglich am Wasser zum Beispiel mit Abtreppungen, optional als Wassersport-Erlebnis, mal als markante Rad- und Fußwegelinie mit dem Potenzial das Innere der Stadt Münster mit seinen angrenzenden einzigartigen Landschaftsräumen zu verbinden.

Die Stadtentwicklungsaufgabe zu den **Modellquartieren**, insbesondere der drei am Dortmund-Ems-Kanal, ist aufgrund der vorhandenen Nutzungen und Strukturen einmalig. Die Reise beginnt erst jetzt.



Brückenverbindungen und die Barriere der Bundesstraße

02 – ANALYSE UND IDEEN

>> Intensiv: gemeinsame Stärken- und Schwächenanalyse, Herausarbeitung von Chancen und Ideen sowie erste Maßnahmenkataloge



02 | 1 Werkstattverfahren

Durch die intensive Vorbereitung der Werkstatt zur bestmöglichen, modellhaften Konzeption

- Modellquartier 3 Theodor-Scheiwe-Straße
- Modellquartier 4 Niederdingstraße / Eulerstraße
- Modellquartier 5 Am Hawerkamp / Stadthafen 2

Im Anschluss an die intensiven Vorbereitungen konnte die Werkstattarbeit beginnen. Neben den herausgearbeiteten Grundlagen rund um die vorhandenen Impulsnutzungen und Besonderheiten innerhalb der Areale, in den Vernetzungsbereichen zu den Nachbarschaften sowie den Ansprüchen an die Umsetzung (Prozess-Design), standen einige Leitfragen im Fokus:

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?

Das Werkstattwochenende Anfang September 2022 war dabei der Orientierung sowie der Arbeit in thematischen Gruppen gewidmet. Neben gemeinsamen Spaziergängen wurde auch nach Besonderheiten in den Plangebieten gesucht. 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 Dortmund-Ems-Kanals verbundenen Areale der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** Theodor-Scheiwe-Straße, Niederdingstraße / Eulerstraße und Am Hawerkamp / Stadthafen 2 zu sammeln. Unter ihnen waren Anwohnende, Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung, Impulsnutzerinnen und Nutzer, interessierte Bürgerinnen

und Bürger sowie Akteurinnen und Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. In den vier Arbeitsgruppen "Öffentlicher Raum & Mobilität", „Innovation & Urbanes Arbeiten“, „Vielfalt & Zusammenleben“ und „Landschaft & Nachhaltigkeit“ erarbeiteten die Teilnehmenden des Werkstattverfahrens umfangreiche Ideen für die künftige Entwicklung der Quartiere.

Nach einer intensiven Arbeitsphase präsentierten alle vier Teams der Werkstatt ihre zentralen Erkenntnisse und Ergebnisse. Diese bilden die Grundlage für die in den nächsten Jahren folgenden Planungs- und Erstrealisierungsphasen.



Spaziergänge durch die Modellquartiere



Spannender Partizipationsprozess: 4 Teams, 3 Plangebiete, 1 Aufgabe



Arbeit in den Teams, zwischen Ideensammlung und Diskussion an Strukturmodellen

02 | 2 DIALOG 1 – Orientierung

Spurensuche und Impulse für drei unterschiedliche Plangebiete

Am Freitag, 2. September 2022 ab 14.30 Uhr war es so weit: Der Einladung der Stadt Münster zu gemeinsamen thematischen Spaziergängen durch das Plangebiet mit anschließendem öffentlichen DIALOG 1 folgten zahlreiche Gäste.

Spurensuche rund um den Dortmund-Ems-Kanal

Um in die Potenziale und Herausforderungen der zentralen Flächen in unmittelbarer Nähe des Dortmund-Ems-Kanals einzusteigen, wurden fünf thematische Spaziergänge für die Werkstattteilnehmenden angeboten. Bei der Organisation und Durchführung der Spaziergänge wurde besonders auf die Bedürfnisse der Teilnehmenden mit Behinderungen geachtet und eine zusätzliche Tour angeboten, in der der Fokus verstärkt auf Inklusionsthemen lag.

Die Darstellung der Gegebenheiten vor Ort durch die Gruppenleiterinnen und -leiter wurden bereits von einem regen Austausch zwischen den Teilnehmenden begleitet.

Voller Tatendrang versammelten sich die Teams nach den Touren wieder im Veranstaltungsraum des Messe-Foyers, um nach einer kleinen Stärkung den Rednerinnen und Rednern des Abends zum DIALOG 1 zuzuhören für eine umfassende inhaltliche Einführung zur komplexen Entwicklungsaufgabe.



Verbessertes Verständnis durch Quartiersspaziergänge

Öffentlicher Informationsabend mit Vorträgen

Robin Denstorff, der Stadtbaurat der Stadt Münster, begrüßte am 2. September um 18.00 Uhr die ca. 200 Personen zum abendlichen DIALOG 1. Anhand von Luftbildern der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** verdeutlichte er ihre herausragende Bedeutung und die Charakteristika des zu entwickelnden Gesamtareals mit den 3 Teilflächen und ihren Nachbarschaften. Um zukunftsfähige, urbane und doch grüne Quartiere zu entwickeln, bedürfte es einer Vision, in der insbesondere auch die blau-grüne Infrastruktur, bestehend aus den beiden Stadthäfen, dem Dortmund-Ems-Kanal und den angrenzenden Grünräumen, in den Fokus genommen wird. Der Stadthafen 1 ist bereits fester Bestandteil der inneren Stadt Münsters, woran die Entwicklung der Plangebiete anschließen müsse. Es gelte zudem, die neuen zentralen Flächen mit dem Stadthafen 1 zu vernetzen, ohne das Bestehende zu multiplizieren. Die neuen Quartiere müssen eine eigenständige Identität (weiter-)entwickeln, und doch Teil eines stimmigen Gesamtbildes werden.

Auf der Suche nach verbindenden Elementen müssen die Impulsgebenden vor Ort, wie zum Beispiel die Kulturszene des Hawerkamps, das Messe und Congress Centrum Halle Münsterland, oder die Bewohnenden der Nieberdingstraße / Eulerstraße, in den Fokus genommen und eingebunden werden. Um den bereits vorhandenen Besonderheiten Rechnung zu tragen, seien alle Teilnehmenden des Werkstattverfahrens dazu angehalten, den Prozess aktiv mitzugestalten, um eine umfassende Planungsgrundlage zu schaffen.

Der Moderator und Regisseur der Werkstatt 2022, Jörg Faltin (FALTIN+SATTLER, Düsseldorf) hielt die Zuhörenden dazu an, die auch durch die Spaziergänge entstandenen Ideen am folgenden Samstag mithilfe von Strukturmodellen, unterstützt durch eingeladene Expertinnen und Experten, auf eine räumliche Ebene zu transferieren. Nur so ließen sich Städtebau und Landschaftsentwicklungen erstmalig bildlich begreifen. Die Präsentation umfasste auch Informationen zu besonderen Herausforderungen des Plangebiets, wie bspw. aktives Ge-

werbe in der Nachbarschaft, bereits in Realisierungsvorbereitung befindliche Projekte und Besonderheiten im Sinne eines „Vorgaben-Briefings“. Jörg Faltin informierte auch über das weitere Vorgehen bis zum 28. September 2022 und die Rolle des Strategieteam als Unterstützungsgremium.

Highlight des DIALOG 1 war der Impulsvortrag der Architektin Lina Streeruwitz aus Wien. Lina Streeruwitz arbeitet zusammen mit ca. 30 Mitarbeitenden in den Feldern Urbanismus, Forschung sowie Architektur und Stadtplanung. Ihre langjährige Erfahrung, europäische Vorbildfunktion im Zusammenhang mit dem Umgang zur Förderung alternativer, städtischer Lösungsansätze und Nutzungsmischungen können der Entwicklung Münsters als Vorbild und Wegweiser dienen. Aus diesem Grunde wurde sie als Moderatorin und Referentin ausgewählt.



Überblick von der Brücke Albersloher Weg



Gut gefüllt: der Kongress-Saal der Halle Münsterland



Fahrrad als Fortbewegungsmittel Nr. 1



Lina Streeruwitz mit ihrem Impuls über die gute Mischung

Impuls Lina Streeruwitz, Wien

Stadtmischung – der Nordbahnhof in Wien: auf die Mischung kommt es an!

Eindrucksvoll zeigte die Architektin Lina Streeruwitz auf, dass Verdichtung und die Schaffung von Freiräumen nicht im Widerspruch stehen müssen. Am Beispiel des ehemaligen Nordbahnhofs in Wien beschrieb sie die Abkehr von flächendeckenden Blockrandstruktur und die Zuwendung zu einer Konzentration am Rand mit einer freien Mitte: Die Bebauung in dem neuen Wiener Quartier erfolgt in verdichteter Form. Entwurfsprägend ist eine grüne Mitte, die öffentlich zugänglich ist.

Ziel war es, die freie Mitte mit der umliegenden Nutzungsform des Wohnens durch urbane Strukturen mit hoher Strahlkraft zu ergänzen. Für die Lebendigkeit eines Quartiers sei eine richtige Nutzungsmischung aus Wohnen und Nicht-Wohnen entscheidend. Diese produziere kurze Wege im Sinne der 15-Minuten-Stadt, indem sie den Wohnort mit der Arbeitsstätte oder Schule sowie dem Freiraum verbindet. Für Münster wünscht sich Lina Streeruwitz, dass jedes **Modellquartier** seine eigene Mischung erfährt.

Der Mehrwert einer lebendigen Mischung wurde durch die Vorstellung eines weiteren Projekts aus Wien verdeutlicht: das „Quartiershaus“. Entgegen vielen Überzeugungen konnte in unmittelbarer Gleisnähe am Hauptbahnhof neuer Wohnraum etabliert werden. Das Wohnen wurde durch gemeinschaftlich genutzte Gebäude in prägnanten Lagen erweitert, sodass das Quartier eine kleinteilige Struktur aufweist. Das Konzept sieht eine aktive Erdgeschossnutzung der Quartiershäuser und bezahlbaren Wohnraum vor. Die Mischung wird nicht allein aus Wohnen und Arbeiten gebildet, auch tragen verschiedene Wohnformen sowie Eigentums- und Mietverhältnisse zur Diversität des Areals bei. „Das Quartiershaus als solches soll eine nutzungsoffene, robuste Struktur für ein vielfältiges und veränderbares Nutzungsspektrum bieten, das über das reine Wohnen hinausgeht“.

Der Input der Architektin wurde durch die Vorstellung des Projekts „SuperCampus / das große Haus“ abgerundet. Das neue Quartier entstand auf der brachliegenden Fläche von Neu-Marks im Südosten der Stadt Wien. Zwi-

schen Wohn- und Gewerbegebieten sollte ein in sich durchmischter Stadtraum mit modernen Formen des Produzierens und Arbeitens entstehen.

Die Herstellung einer richtigen Mischung und die Wertschätzung des bestehenden Naturraums können für die Neugestaltung am Kanal Vorbild sein, denn entscheidender Baustein einer guten Mischung ist das Bestehende. So könnte beispielsweise das Waldstück in **Modellquartier 4** nach ähnlichen Prinzipien wie die der freien Mitte am Wiener Nordbahnhof gestaltet werden. In den Modellquartieren ist ein Zusammenspiel aus Urbanität und Freiraum Teil der zukünftigen Strategie, weshalb aus Wien ein wichtiger Impuls für das Werkstattverfahren abgeleitet werden kann. Das Verhältnis zwischen Wohnen und Nicht-Wohnen, Arbeitsplätzen, Produktion, aber auch von Kreativität und Kultur bilden zusammen mit den Impulsgebenden im Quartier den Charakter eines Ortes.

02 | 3 DIALOG 2 – Ergebnisse

Kooperative Teamarbeit

Reflexionen am Vormittag

Nach den gesammelten Eindrücken und den inspirierenden Vorträgen vom Vortag, begann die Werkstattarbeit am Strukturmodell. Für diese kompakte Zusammenarbeit kamen etwa 120 angemeldete Personen am 3. September 2022 um 9.00 Uhr zusammen, um in den 4 Teams erste Ideen und konkrete Maßnahmen für die über das Landschaftsband des Kanals verbundenen Areale der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** (Theodor-Scheiwe-Straße; Niederdingstraße / Eulerstraße und Am Hawerkamp) zu sammeln. Eine bunte Mischung von Interessierten konnte unter fachlicher Moderation und mit Hilfe von maßstäblichen Strukturmodellen räumliche und funktionale Visionen für das Plangebiet erarbeiten.

Die Teams diskutierten die möglichen Entwicklungsszenarien der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** in folgenden Themengruppen:

1. Öffentlicher Raum & Mobilität

Moderation: Hille Krause, Hamburg & Burkhard Horn, Berlin

2. Innovation & Urbanes Arbeiten

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

3. Vielfalt & Zusammenleben

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

4. Landschaft & Nachhaltigkeit

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



Arbeit in der Werkstattgruppe

Präsentationen am Nachmittag: 4 Teams, 3 Planungsräume, ein Ziel: modellhaft

Nach der vormittäglichen, sehr intensiven und kompakten Arbeitsphase wechselten die 4 Teams vom Foyer im Kongress-Saal der Halle Münsterland. Die 4 großen Arbeitsmodelle wurden vor der Bühne inszeniert und boten Raum zur Betrachtung der Ergebnisse und für angelegte Diskussionen. Stadtbaurat Robin Denstorff und Moderator Jörg Faltin (FALTIN+ SATTLER, Düsseldorf) eröffneten um 15.30 Uhr die öffentliche Ergebnispräsentation des DIALOG 2. Alle Teams blickten den Vorstellungen der Strukturmodelle und der Diskussion unter dem Motto „4 Teams, 3 Planungsräume, ein Ziel: modellhaft“ gespannt entgegen.



Präsentation Team 3 durch Nadine Radtke



Abschlusspräsentationen



Die Verräumlichung der Ideen

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.

Hille Krause, Hamburg

Hille Krause hat mit ihren Städtebau- und Architekturprojekten u. a. rund um Hamburg und mit der Entwicklung von Modellquartieren am Wasser nationale Aufmerksamkeit generieren können. Verschiedene Projekte der Hafencity tragen ihre Handschrift. Zu ihren erfolgreichsten Arbeiten zählen vor allem aus dem städtebaulichen Kontext entwickelte Wohnbauten für alle Generationen, auch im geförderten und kostengünstigen Segment. Der Arbeitskreis Qualitätsoffensive Wohnungsbau und zeitgemäße modellhafte Mischnutzungen werden auch durch Hille Krause mitgestaltet.

„Die Atmosphäre am Wasser ist immer noch der Motor für eine qualitätsvolle Stadtentwicklung. Die Spannung der zahlreichen deutschen und europäischen Hafenerfahrungen, auch der Hamburger, gilt es jetzt für Münster zu nutzen und die Entwicklungsstrategien vorzubereiten. Die Areale sind relativ groß, auch das ist ein Teil der Herausforderung, zudem der Erhalt des vorhandenen „spirits“ in Kombination mit dem Wasser.“

Hille Krause, Hamburg



Burkhard Horn, Berlin

Burkhard Horn fühlt sich als versierter Verkehrsplaner zu Hause im Themenfeld Nachhaltige Mobilität an der Schnittstelle von Verkehrspolitik, Verkehrsplanung und Stadtentwicklung. Er ist vielfältig tätig für Städte, Institutionen und Verbände. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen u. a. in den Bereichen nachhaltige Mobilitätsstrategien (Prozessentwicklung und -begleitung), Mobilitätskonzepte für Quartiere, Klimaschutz und Mobilität, öffentlicher Raum, Umgang mit neuen Mobilitätsangeboten und Unterstützung von verkehrspolitischen Thinktanks.

Aufgrund der zentralen Lage der drei Quartiere und ihrer vielfältigen Beziehungen untereinander sowie in die benachbarten Stadtteile, können Mobilität und Verkehr nicht isoliert für den Planungsraum betrachtet werden, sondern müssen im gesamtstädtischen Kontext gesehen werden. Neben einem Mobilitätskonzept für die 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 und 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 neue Brücken vorgesehen.

Innerhalb der Quartiere solle 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 solle 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 Haltepunkt im Bereich der Strecke der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE), die für den Personenverkehr reaktiviert werden soll, eine eigene Busspur auf dem Albersloher Weg sowie flexible Mobilitätsangebote wie auf Abruf verkehrende Kleinbusse vorgeschlagen. Betont wurde die zentrale Funktion von Mobilstationen zur Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote. Diese ließen sich gut durch weitere Nutzungen ergänzen, vom Kiosk bis zur Sportanlage auf dem Dach. Der private Kfz-Verkehr solle 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**) solle durch die Anordnung und Ausformung der Baumassen genügend Platz für grüne Binnenfreiräume mit hohen Aufenthaltsqualitäten und Sport- / Spielangeboten bieten. Wohnen solle in unterschiedlichen Preis- und Wohnformen möglich sein, gemischte Nutzungen sind vor allem in Richtung B 51 denkbar. Im Quartier Niederdingstraße / Eulerstraße (**Modellquartier 4**) seien die eher kleinteiligen Strukturen mit gemischten Nutzungen zu erhalten und zu ergänzen. Das gelte gleichermaßen für das Kreativquartier Am Hawerkamp. Bestehendes solle 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 zeitnahes 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.

Lina Streeruwitz, Wien

Ein Schwerpunkt in der Arbeit von Lina Streeruwitz liegt in der Entwicklung von städtebaulichen Leitbildern und Masterplänen (u. a. Nordbahnhof Wien), wobei die Übersetzung derselben in die gebaute Realität sowohl auf Prozessebene als auch im Planungsalltag ein wesentlicher Fokus ist. Vor dem Hintergrund der intensiven Bautätigkeit in Wien, die sich stark auf den Wohnbau konzentriert, wurden Nutzungsmischung und die Produktive Stadt zentrale Themen von Lina Streeruwitz, die in Forschungs-, Stadtplanungs- und Bauprojekten verfolgt werden (u. a. Mischung: possible!).

„Die zu findenden Nutzungsmischungen inkl. deren Prozesse sind das Modellhafte für die Modellquartiere 3 | 4 | 5. Denn Wohnen und Dienstleistung / Büros alleine gehen immer, die Herausforderung liegt im Verzahnen von gewerblichen Nutzungen mit dem Wohnen. Vorhandene Keimzellen integrieren und kleine und große Mischungen mit unterschiedlichen Körnungen gilt es vorzubereiten. So kann die Wohninitiative der Nieberdingstraße schon als „Reallabor“ begriffen werden. Auch das zukünftige Verhältnis von Natur und Stadt muss exemplarisch-modellhaft betrachtet werden.“

Lina Streeruwitz, Wien

Prof. Janna Hohn, Frankfurt am Main

Prof. Janna Hohn beschäftigt sich in Forschung, Lehre und Praxis mit den aktuellen Transformationsprozessen europäischer Metropolen. Ihr Forschungsschwerpunkt liegt dabei auf dem Thema der Urbanen Nutzungsmischung, insbesondere auf der produktiven und kreativen Stadt. Aktuell ist sie zum Beispiel eingebunden in die Erarbeitung eines Masterplans Kreativwirtschaft für Frankfurt.

„Für die Modellquartiere 3 | 4 | 5 wird auch das Thema der „produktiven Stadt“ zu einer wichtigen Entwicklungsaufgabe, gerade weil heute bereits zahlreiche Erstnutzerinnen und -nutzer in den Arealen vorhanden sind. Die denkbaren Nutzungsmischungen der Zukunft müssen auch Antworten auf die Fragen nach Clustern und Typologien liefern. Auch muss man sich den offensichtlichen Schwierigkeiten zur Mischung von Wohnen und Arbeiten stellen.“

Prof. Janna Hohn, Frankfurt am Main



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 sollen 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 werden und es soll 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 / Eulerstraße 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 2 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 2 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.

Nadine Radtke, Berlin

Als Soziologin mit Arbeitsschwerpunkten in den Bereichen soziale Stadtentwicklung, Netzwerkanalysen und Nutzungskonzepte für soziale Infrastruktur ergänzt Nadine Radtke hervorragend die Arbeit rund um die **Modellquartiere**. Neben der Begleitung von Städtebauprojekten unterschiedlicher Maßstäbe kann sie ihr Wissen zu urbanen Entwicklungen und deren „weichen Faktoren“ rund um Quartiersmanagement, Integrationsmanagement sowie zugehörige Handlungskonzepte einsetzen.

Prof. Petra Teitscheid, Münster

Prof. Petra Teitscheid kann auf ein reiches Repertoire an Tätigkeiten im Themenschwerpunkt Umweltmanagement und Umweltkommunikation zurückgreifen. Ihre aktuellen Lehr- und Forschungstätigkeiten rund um Nachhaltigkeitsmanagement, Unternehmensorganisation, Qualitätsmanagement an der Fachhochschule Münster machen sie zu einer anerkannten Expertin, die ihr Wissen auch rund um zeitgemäße Stadtentwicklungsthemen im Sinne modellhafter und nachhaltiger Zukunftsquartiere einbringt. In ihrem Projekt „So schmeckt das Münsterland“ wurden Möglichkeiten der regionalen Versorgung thematisiert, ein ständig präsent Thema auch bei städtebaulich-landschaftlichen Entwicklungsdiskussionen.

Prof. Henrike Specht, Koblenz

Prof. Henrike Specht kann vielfältige praktische Erfahrung mit Städtebauprojekten aller Kornigkeiten nachweisen. Als Professorin für Städtebau und Städtebauliches Entwerfen an der Universität Koblenz prägt sie mit ihrem Wissen die neue Generation junger Städtebauerinnen und Städtebauer mit allen Ansprüchen an Nachhaltigkeit und Modellcharakter für eine bessere und zukunftsfähige Stadtentwicklung. Das Weiterdenken der europäischen Stadt und die Stadtbaukunst vertritt sie in zahlreichen Gremien außerhalb der Hochschultätigkeit.



„Bei allen Überlegungen gilt es auch, die immense Barrierewirkung der Bahntrasse nicht aus den Augen zu verlieren und nach Zukunftslösungen zu suchen. Nur so kann langfristig eine Anbindung an die Innenstadt Münsters gelingen. Hier gilt es auch, die Mobilitätslinien des sanften Verkehrs zu Fuß oder mit dem Rad zu stärken. Die bestehenden Nutzerinnen und Nutzer in den Arealen sind eine großartige Chance und Teil der Identität. Die Strategie von morgen muss diese Vielfalt der Stadt und die Mischungen beibehalten. Dazu muss auch ein präzises Freiraumkonzept bzw. Konzept für den öffentlichen Raum vorbereitet werden, um Nutzungsflexibilitäten in den Baufeldern zu ermöglichen. Auch höhere Wohngebäude könnten eine Renaissance erfahren.“

Prof. Henrike Specht, Koblenz

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 Flächen nachgedacht werden, wobei Flächen für Festivals erhalten bleiben sollen. Außerdem sollen Synergien geschaffen und gestärkt werden, etwa zum Jovel oder zur Nieberdingstraße / Eulerstraße.

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 & Andreas Kipar, Mailand

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

Prof. Herbert Dreiseitl, Überlingen

Prof. Herbert Dreiseitl ist für seine Pionierleistungen und seinen Entwickelergeist bekannt, im Fokus steht die lebenswerte Stadt mit innovativen und nachhaltigen Nutzungen sowie klimatisch angepassten Lösungen auch für urbane Wassersysteme. Er hat richtungsweisende Themen gesetzt und globale Referenzprojekte mit seinen Teams realisiert, die sehr sensibel auf den Ort und seine Rahmenbedingungen eingehen und sowohl Gestaltung als auch smarte Technik mit sozialer Integration der Nutzerinnen und Nutzer berücksichtigen.

„Die Strahlkraft der Modellquartiere muss auch dazu führen, dass Antworten auf die großen Fragen der Zeit gegeben werden. Klimaneutralität und die Resilienz der Städte der Zukunft stehen dabei in der Themenskala ganz weit vorne. Hitze- und Starkregenerbewältigungen, Energieautarkie können gar nicht früh genug in die Planungsüberlegungen einfließen – auch der Planungsprozess der Modellquartiere hat Modellcharakter. Neben der Romantik des Vorhandenen steht auch die Berücksichtigung der Ästhetik im Bestand und eine adäquate Würdigung an. Auch die Synergien zur Freizeit und Gesundheit (Wasser- und Luftqualitäten) sind hochinteressant in den Modellquartieren 3 | 4 | 5 und deren landschaftlichen Einbindung.“

Prof. Herbert Dreiseitl, Überlingen

„Die Strategie zur Kultivierung der „blau-grünen Infrastruktur“ bietet das Passepartout und muss über die Grenzen der Modellquartiere 3 | 4 | 5 eine Kraft für ganz Münster entfalten. Auch die verständliche Kommunikation für das Erkennen innerhalb der Bürgerschaft, der alltäglichen Nutzerschaft darf nicht unterschätzt werden. Die Romantik innerhalb der Areale darf nicht glattgebügelt werden, es muss authentisch bleiben.“

Andreas Kipar, Mailand

Andreas Kipar, Mailand

Andreas Kipar gehört zu den weltweit agierenden Landschaftsarchitekten, die sich in allen Maßstäben der urbanen Stadt- und Landschaftsgestaltung „mit den Menschen im Mittelpunkt“ zurechtfinden und für hervorragende Konzeptentwicklungen stehen. Er ist Landschaftsarchitekt und Städtebauer in einer Person. Sein Blick für die Bedürfnisse der großen Metropolen und Städte suchen seinesgleichen, so ist er Urheber des Modells der grünen Strahlen innerhalb der sehr verdichteten Stadt Mailand und zudem auch der Co-Initiator der Grünen Hauptstadt Europas - Essen 2017.



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.

Zentrale Themen waren zudem Frischluftschneisen, vorrangig in der Verlängerung des Stadthafen 1 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.

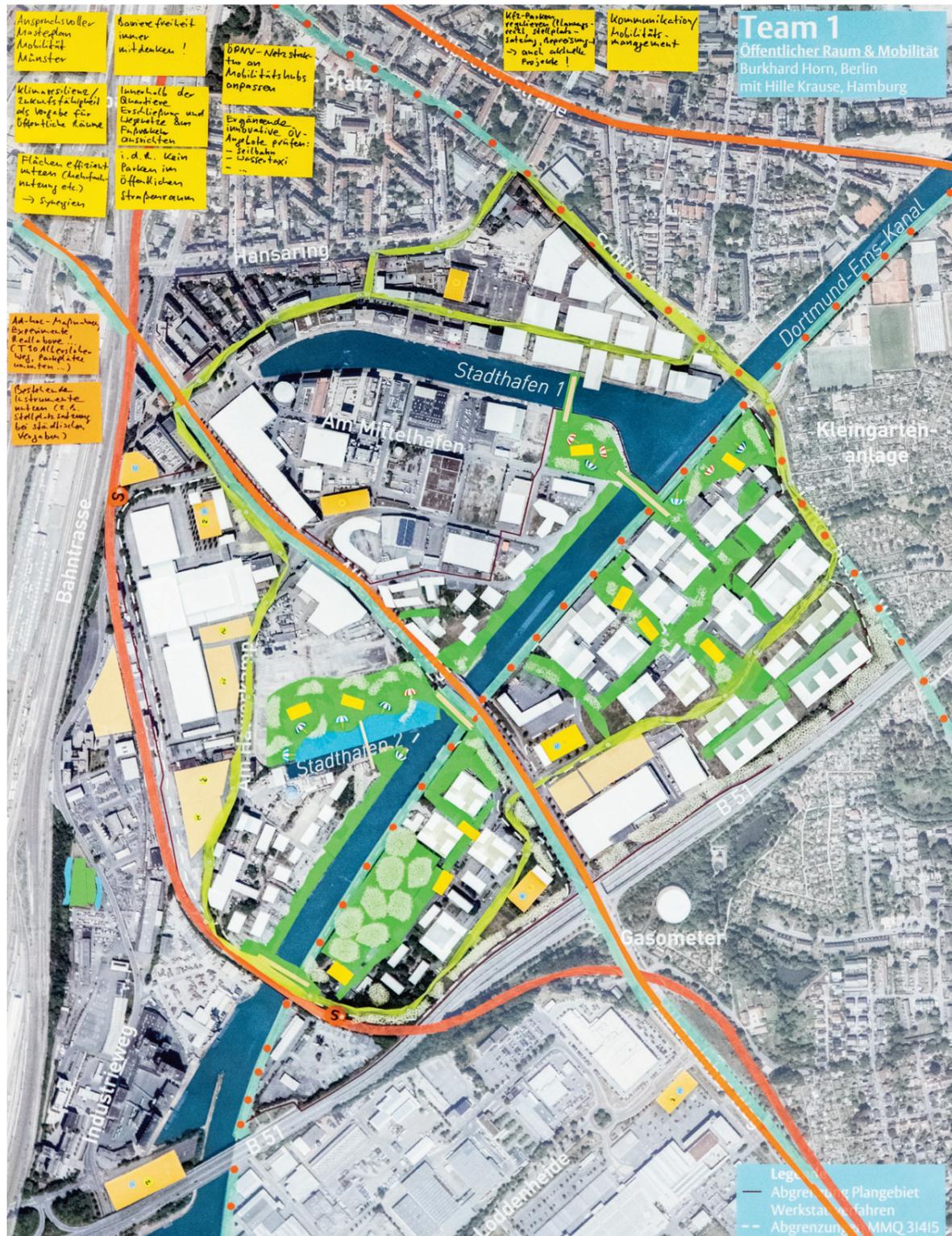


Weitere wichtige Punkte, die von den Teilnehmenden als zukunftsrelevant erachtet wurden, sind etwa nachhaltiges Regenwassermanagement (insbesondere auch mit Blick auf Starkregenereignisse), Flächenentsiegelung, Bauen im Bestand und nachhaltige Baumaterialien, Zwischennutzungen sowie eine flexible und 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.

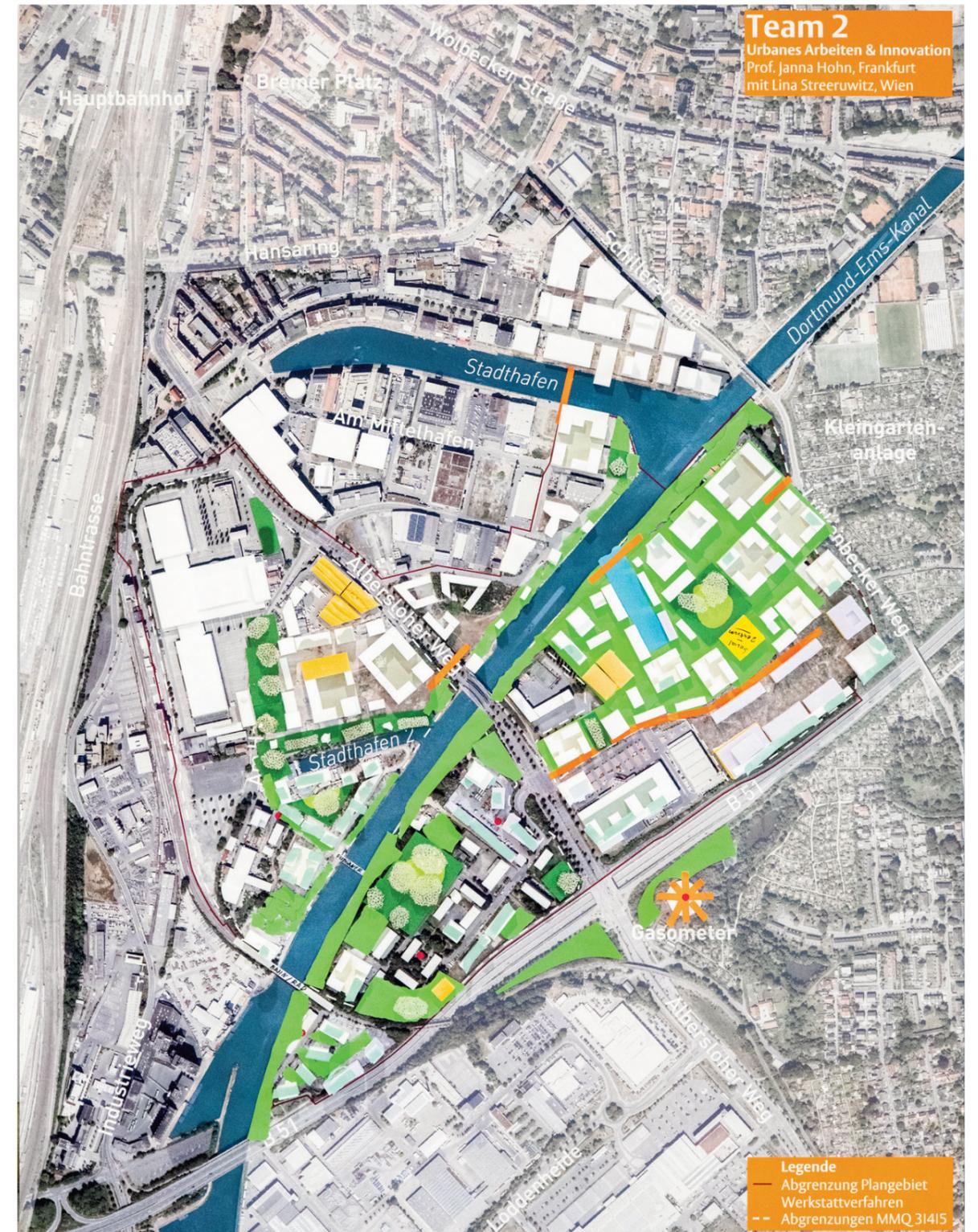
Zusammenfassend hielt das Team fest, dass die Quartiere gekennzeichnet sein sollen durch Klimaneutralität, eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität, ein Miteinander von Mensch und Natur sowie die Erlebarkeit des Elementes Wasser für die gesamte Öffentlichkeit.



Die Ergebnismodelle der 4 Teams



Team 1: Öffentlicher Raum & Mobilität



Team 2: Urbanes Arbeiten & Innovation



Team 3: Vielfalt & Zusammenleben



Team 4: Landschaft & Nachhaltigkeit

Die Zukunftsvisionen der 4 Teams für die Quartiere im Überblick

Neben den innerhalb der Teams bearbeiteten Themenschwerpunkten, konnten teamübergreifende Entwicklungsbau- steine und Grundsätze herausgestellt werden. So entstanden in allen Teams sich überschneidende Anregungen zum Grün- und Freiraum, zum Verkehr und der Mobilität, zu Übergängen, dem Stadthafen 1 und dem künftigen Miteinander innerhalb der Quartiere.

Zusammenführung der räumlichen Themen der 4 Teams

Allgemeine Grundsätze

- Quartiere liegen in fußläufiger Entfernung zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt, mit vielfältigen Beziehungen untereinander und in die benachbarten Quartiere.
- Barrierefreiheit ist in allen Belangen mitzudenken.
- Die vielfältigen vorhandenen Qualitäten und Identitäten sollen gestärkt und bestehende Nutzungen sollen in die zukünftige Planung integriert werden.
- Grundlegend für die Planung der Gebiete ist eine gute Vernetzung zwischen den Akteurinnen und Akteuren, um die Gemeinschaft zu stärken bzw. auszubauen.
- Baldiges und effizientes Handeln durch (temporäre) Experimentierräume, Pilotprojekte, Zwischennutzungen, Mehrfachnutzungen oder Reallabore.
- Bezahlbares Wohnen gewährleisten.
- Eine kleinteilige Nutzungsmischung soll lebendige Strukturen in den Quartieren bewirken.
- 24-h Belebung durch vielfältige Nutzungen.
- Es sollen vielfältige Bauformen und Wohntypen mit diversen Nutzungen der Erdgeschoße entstehen.
- Flexible Bebauungsstrukturen mit Raum für Experimentelles besonders in den Erdgeschosszonen sollen entstehen.

Grün- und Freiräume

- Das Wasser als Freiraum mit einzigartiger Identität zum verbindenden Element der Quartiere entwickeln.
- Freizeit- und Erholungsflächen innenstadtnah stärken bzw. ausweiten.
- Die Grünzonen am Kanal sollen mit den anderen öffentlichen Freiräumen in den Quartieren verknüpft werden.
- Der Dortmund-Ems-Kanal inklusive der Uferbereiche stellt in seiner Durchgängigkeit das unverbaubare Rückgrat einer klimaresilienten Stadtentwicklung dar.
- Die öffentlichen Räume müssen auf Klimaresilienz ausgelegt sowie robust und anpassungsfähig sein.
- Die blau-grüne Infrastruktur soll integrierter gestaltet werden.
- Horizontale und vertikale Begrünung zur Klimaanpassung und -resilienz.
- Freihalten von genügend großen und durchgängigen Frischluftschneisen.

Verkehr und Mobilität

- Mobilität und Verkehr müssen im gesamtstädtischen Kontext gesehen werden.
- Anspruchsvoller Masterplan Mobilität für die Gesamtstadt ist von Nöten.
- Eingangssituationen in die einzelnen Quartiere verbessern.
- Die zusätzliche Verkehrserzeugung erfordert ein möglichst nachhaltiges und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbund setzendes Verkehrskonzept.
- Die neuen öffentlichen Räume und Wegenetze werden in ihrer Grundstruktur durch die bestehenden Freiräume geprägt.
- Rasche Veränderung des Mobilitätsgeschehens in ganz Münster mit einer deutlichen Reduzierung des Autoverkehrs.
- Verortung und Regulierung des Parkens entscheidend – Bündelung von Stellplätzen in Quartiersgaragen am Rand wird mit dem weitgehenden Verzicht auf Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum kombiniert.
- Der Fußverkehr soll im Fokus stehen – „Stadt der kurzen Wege“.
- Radverkehr auf zwei Achsen: Radschnellweg auf der Südost-Seite des Dortmund-Ems-Kanals, Route Lütkenbecker Weg - Schillerstraße-Innenstadt.
- Zentrale Achse Albersloher Weg dient vor allem als Verteilerroute für die Erschließung der einzelnen Quartiere.

- Albersloher Weg bleibt die zentrale ÖPNV-Erschließungsachse mit einem dichten Angebot im Busverkehr.
- Albersloher Weg nördlich der Bundesstraße 51 auf zwei Fahrspuren für den allgemeinen Kfz-Verkehr reduzieren und eigene Spuren für ÖPNV einrichten .
- Die Quartiere sollen an die WLE-Bahnstrecke angeschlossen werden: zusätzlicher Haltepunkt zwischen den Brücken über den Dortmund-Ems-Kanal und die Bundesstraße 51.
- Autonome und bedarfsorientierte Kleinbusse.
- Netzstruktur des ÖPNV und andere Verkehrsangebote sind ggf. an die Standorte neuer Mobilstationen anzupassen.
- Weitere innovative Angebotsformen des ÖPNV (Seilbahn, Wassertaxi) sollen auf Potenziale und Umsetzbarkeit untersucht werden.

Übergänge und Brücken

- Der Gasometer und die Grünzüge südlich der Autobahn müssen in die Planung mit einbezogen werden – der Gasometer als Möglichkeitsraum und Bindeglied zu den Wohngebieten im Südosten.
- Die öffentliche Zugänglichkeit des Wassers soll auch über neue Brücken als Verknüpfung gesichert werden.
- Neue Brücke von der Südseite des Stadthafen 1 zum Südostufer des Dortmund-Ems-Kanals bzw. zum anschließenden **Modellquartier 3**.

Für das Modellquartier 3

Theodor-Scheiwe-Straße

NUTZUNGEN

Schwerpunkt Wohnen Richtung Kanal, Nicht-Wohnen in allen Baufeldern

Schwerpunkt Wohnen: gemeinschaftlich, lebensphasen- & generationenübergreifend, familiengerecht, stadtnah, autofrei, leistbar, innovativ, inklusiv, barrierefrei & naturnah

Arbeiten & Wohnen verbinden

Aktive Erdgeschosse sollen mit geplant werden

Grundschule & Kita, Sport- / Spielangebote, kleinteilige Nahversorgung

Gastronomie zum Kanal hin vorstellbar

Parkplatz zwischen Feuerwehr und Baumarkt sollte bebaut werden (Sondernutzung: Parkhaus, Skaterpark, repräsentativer Baustein des Quartiers) – Überbauung Baumarkt und des Parkplatzes als langfristige Perspektive

Quartierszentrum soll entstehen (Treffpunkt, kleinteilige Nahversorgung, sozialer Ankerpunkt)

Nahversorgung gilt es kleinteilig zu integrieren

Gemischte Nutzungen in Richtung Bundesstraße, auch zur Erfüllung einer Lärmschutzfunktion

BEBAUUNG

Anordnung & Ausformung der Baumassen schaffen genügend Platz für grüne Binnenfreiräume mit hohen Aufenthaltsqualitäten & Sport- / Spielangeboten

Bezug zum Wasser auch in den Tiefen des Quartiers

Verdichtetes Quartier

Sichtbare Bebauungskante zum Kanal

FREIRAUM

Grüne Flächen ziehen sich in das Quartier und schaffen Verbindungen in das gesamte Gebiet

Kanalbezug soll durch Querverbindung(en) gestärkt werden

Grünzonenerweiterungen mit bspw. Liegewiese

Neues Hafenbecken im Quartier möglich

Entrées Richtung Radstraße & am Albersloher Weg müssen hohe gestalterische Qualität aufweisen

Mobilstationen, Gastronomie am Kanal, Fuß- und Radverkehr, Grünverbindungen, Radschnellweg, Quartierszentrum, Wegenetz, Liegewiesen, stadtnah, grüne Binnenfreiräume, CarSharing, autofrei

Bezug zum Wasser, nicht-kommerzielle Nutzungen

Treffpunkte im öffentlichen Raum schaffen

Grünzonenerweiterung, dezentrale Regenwasserbewirtschaftung, großzügiger Baumbestand, nachhaltige Materialien, Frischluftschneise, neues Hafenbecken, PV-Dächer, Wärmetauscher

Sitzmöglichkeiten am Kanal, Bebauungskante zum Kanal, Raum für die akademische Ruderverbindung Westfalen, Gestaltung multifunktionaler Flächen, Sondernutzung auf Parkplatz, Überbauung Baumarkt, Zwischennutzungen, Beteiligung aller

- Eine Fuß- und Radverkehrsbrücke entlang des Dortmund-Ems-Kanals in Höhe des Stadthafen 2 könnte die **Modellquartiere 4 und 5** verbinden.
- Zusätzliche Querungen des Dortmund-Ems-Kanals für den Fuß- und Radverkehr direkt an der Brücke der WLE-Bahnstrecke.
- Querung für den Fuß- und Radverkehr perspektivisch auch südwestlich des Albersloher Wegs vorstellbar.



Betrachtung der Teilaspekte

Miteinander im Quartier

- Die soziale Mischung soll durch baulich-räumliche Elemente gefördert werden.
- Quartierszentren sollen für Kultur, Austausch und Begegnung entstehen.
- Kreative, kulturelle und grüne Freiräume sollen für ein Gemeinschaftsgefühl sorgen.
- Ressourcen könnten gemeinschaftlich genutzt werden.
- Gemeinschaftliche Nutzungen sollen für die Entwicklung zentral sein.
- Themen der Inklusion und Barrierefreiheit sollen zu jedem Zeitpunkt der Planung mitberücksichtigt werden
- Durch den Gestaltungsprozess sollen Bauwerke und (öffentliche) Räume zugänglich, nutzbar und erlebbar für alle Menschen gemacht werden.
- Die Konzepte sollen gebrauchsfreundlich und individuellen Anforderungen – etwa aufgrund des Alters oder einer Behinderung – gerecht werden.

Für das Modellquartier 4

Nieberdingstraße / Eulerstraße

NUTZUNGEN

Kleinteilige Strukturen mit gemischten Nutzungen sind zu erhalten & sensibel zu ergänzen – Stärkung der kreativen Gemeinschaft

Denkbare Nutzungen: Urban Gardening, Quartiersküche, Werkstätten, Repaircafé, Werkstätten, Quartiersmanagement, Quartiersküche, Repaircafé

Wassersport erhalten & stärken

Experimentelles + innovatives & leistbares Wohnen, Arbeiten & Wohnen verknüpfen

Ansprechende Eingangssituation

Gastronomie am Wasser nahe Eulerstraße

Eulerstraße: nachhaltige, gemeinwohlorientierte Büronutzung & Co-Working-Spaces

Der Gewerbehof fungiert als Verstärkung der bestehenden Gewerbenutzung – Nachverdichtung

Gewerbe kann als Abschirmung östlich der Nieberdingstraße angesehen werden

Event-Location soll erhalten bleiben

Kein Durchgangsverkehr für MIV

Parkhaus Albersloher Weg oder Nieberdingstraße

Nachhaltiges Mobilitätskonzept, Mobilstationen

BEBAUUNG

Nur bereits versiegelte Bereiche sollen bebaut werden

Hohe Dichte auf den neuen Baufeldern

Nähe Eulerstraße sollte ein Hochpunkt Richtung Umgehungsstraße an der Bahntrasse entstehen (Schallschutz & baulicher Abschluss Richtung Bundesstraße 51, Öffnung in Richtung Kanal in Form einer Platzsituation)

Nachverdichtung des Bestands

Funktionaler Lärmschutz

Konzentrierte Bebauungs-Inseln im Grünen

Lineare Bebauung als Schutz gegen Umgehungsstraße

Grünraum am Kanal stärken, Platz für Abendkultur & Veranstaltungen Richtung Kanal

Nutzungsmischung, nachhaltige + gemeinwohlorientierte Büronutzung & Co-Working-Spaces

FREIRAUM

Bestehender Wald im Quartier Nieberdingstraße / Eulerstraße hat ganz besonderen Charakter & bietet Platz für Erkundungen, Entdeckungen

Der Bereich am Kanal soll für Rad- & Fußverkehr breit genug sein

Grünraum am Kanal stärken & aufwerten

Gastronomie am Wasser, Rad- & Fußwege entlang Kanal, neue Brückenverbindung, konzentrierte Bebauungs-Inseln im Grünen, Parkhaus

Abendkultur am Wasser, Aufenthalts- & Aktivitätsfläche (kein Wohnen), Urban Gardening

Starkregenvorsorge, PV-Dächer, verdichtetes Bauen - viele Freiflächen, Verkehrsflächen reduzieren, Aufenthaltsqualitäten schaffen

Nur bereits versiegelte Bereiche bebauen, wo möglich Entsiegelung, prozessuale Entwicklung, Event-Location erhalten, Beteiligung aller Akteure

Für das Modellquartier 5

Am Hawerkamp / Stadthafen 2

NUTZUNGEN

Die kleinteiligen Strukturen des Hawerkamps mit gemischten Nutzungen sind zu erhalten und zu ergänzen sowie durch Lärmschutz zu sichern

Die bestehenden Impulsnutzungen sollen weiterentwickelt werden – das Hawerkamp-Areal, die Messe und der Stadthafen 2

Mischung von urbanem Leben & Arbeiten vorsehen, in der auch der Urbanen Produktion (Kleingewerbe, Handwerksbetriebe, kleine Manufakturen, Werkstätten) eine besondere Bedeutung zukommt

Vorrangige Belebung in der Nacht sollte durch Nutzungen am Tag ergänzt werden (Hostel, Quartierscafé, Markt, zentraler Begegnungsort, Skateplatz); Nachtleben stärken

Experimentelle Wohnformen (zum Beispiel Container)

Ein Haus der Kulturen als stadtweiter Magnet und Förderung des Kreativquartier

Soziale Einrichtungen

Eine Skateranlage in enger Nachbarschaft zum Hawerkamp ist denkbar

Märkte, Gastronomie, Co-Working, Reallabore, Büros & Dienstleistungen, Zwischen- & Mehrfachnutzungen, urbane Produktion, Märkte, Hostel, 24-h Belebung, Pilotprojekte, Amphitheater, Haus der Kulturen, Kantine, Quartierscafé

Veranstaltungen mit überregionaler Wirkung sollen die Messe und das Gebiet stärken

Die bestehende Messe zur Messe der Zukunft entwickeln; Mehrfachnutzungen denkbar

Das Jovel-Areal als weiterer Impulsgeber und Standort für eine Mischung von Büros und Dienstleistungen; Experimentelle Wohnformen hier denkbar

Eine Ergänzung der Hallen südlich des Jovels durch weitere produktive Nutzungen ist mitzudenken

Autoreduktion im öffentlichen Raum, Verkehrsberuhigung Albersloher Weg, Verlagerung von Stellplätzen - WLE-Trasse

BEBAUUNG

Bauliche Verdichtung ist auf den freien Flächen sowie freierwerdenden Parkplatzflächen anzudeuten

Ergänzung von Bebauung entlang des Kanals – bauliche Kante zum südlichen Kanalufer

Neue Brückenverbindung zwischen Hawerkamp & Nieberding

Schaffung einer baulichen Eingangssituation zwischen Messe und Jovel

Eine dichte Bebauung der freien Potenzialflächen am Jovel-Areal könnte einen Mehrwert stiften

Ausbildung einer Kante zwischen Jovel-Areal zum Albersloher Weg

Bauliche Kante zum Albersloher Weg, bauliche Kante zum Kanal

FREIRAUM

Hawerkamp durch Lärmschutz & Grünflächenerweiterung sichern

Synergien zwischen Nutzungen und Freiflächen sollen wachsen

Grünflächen sollen das Gebiet aufwerten

Skateplatz, Sportflächen

Die Eingangssituationen und Durchwegung sollten verbessert werden

Zentraler Begegnungsort

Parkplatz / Festivalfläche sollte erhalten bleiben, teilweise entsiegelt und als mögliche Potenzialfläche angesehen werden

Barrierefreiheit und Teilhabe in allen Bereichen und Gebietsteilen; kurze Wege

Es könnten sich neue Flächenpotenzial durch die Verlagerung von Stellplätzen ergeben (mögliche Reduzierung der Stellplatzanzahl aufgrund des neuen Halts der WLE-Trasse)

Öffentliche Dachflächen, Wärmeinseln vermeiden / minimieren, naturnahe Wasserhaushaltsbilanz, vertikale & horizontale Begrünung, grüne Verbindungen, Flächenentsiegelung, Erweiterung der Wasserfläche

Bewahrung von Möglichkeitsräumen, multifunktionale Flächen

Grüne Verbindung zum Stadthafen 1, Park am Stadthafen 2

Die Fläche des Jovel soll mit den umliegenden Quartieren verknüpft werden

Freiraum Stadthafen 2 mit Raumkante, Sitzgelegenheiten, Schatten,

Öffnung sowie Durchquerungsmöglichkeiten des Messengeländes schaffen

Wassersport stärken, Bademöglichkeiten, Liegewiesen, Zugänge zum Wasser ausbauen

Messevorplatz benötigt eine neue Gestaltung (Grün, Bäume)

Neue Brückenverbindung

Die Ideen für den Stadthafen 1 und 2

Für den Stadthafen 1

Öffentliche Flächen mit Badestelle soll entstehen mit einem durchgängigen Uferbereich

Hochpunkt Albersloher Weg

Das Areal soll klimaresilient gestaltet werden

Grünzonen am Kanal, Ufer von geschlossener Bebauung freigehalten, nicht-kommerzielle Räume, Grünzonen am Kanal, Platz am Hafen

Für den Stadthafen 2

Öffentlich zugängliche Bademöglichkeiten – Strandbad, Liegewiesen, Wasserspielfeld, Sportflächen

Nördlich des Stadthafen 2 sollte ein Freiraum von einer Raumkante eingefasst sein

Ein Park / Platz an der südlichen Spitze des Stadthafen 2 wäre denkbar

Mögliche Integration einer Werftnutzung

Die Wasserfläche im Stadthafen 2 könnte nach Norden ausgeweitet werden

Begrünung der nördlichen Stadthafenseite als verbindendes Element zum Stadthafen 1

Freizeitnutzungen erhalten und weiter ausbauen

Entstehung einer grünen Verbindung zum Messevorplatz

02 | 4 Auswertung

Emotionen und ein umfangreicher Katalog von Zielen und Maßnahmen

Zum Ende des DIALOG 2 wurden einige, vom Team FAL-TIN+SATTLER spontan ausgewählte Teilnehmende dazu befragt, was für sie in den kommenden Planungsprozessen von besonderer Relevanz sein würde.

Hierbei konnten einige interessante Statements als persönliches Resümee und Zukunftswunsch festgehalten werden. Prägend war der Wille samt dazugehörigem Engagement, die **Modellquartiersentwicklungen** aktiv weiter nach vorne zu bringen.

„Die Flächen zwischen Hawerkamp und Kanal könnten als Experimentierfeld eingerichtet werden. Es könnten auch Flächen bewusst freigehalten und bis zur Realisierung temporär genutzt werden – gewünscht ist eine Struktur, die man aufbauen, verschieben, wegnehmen, neu setzen kann.“

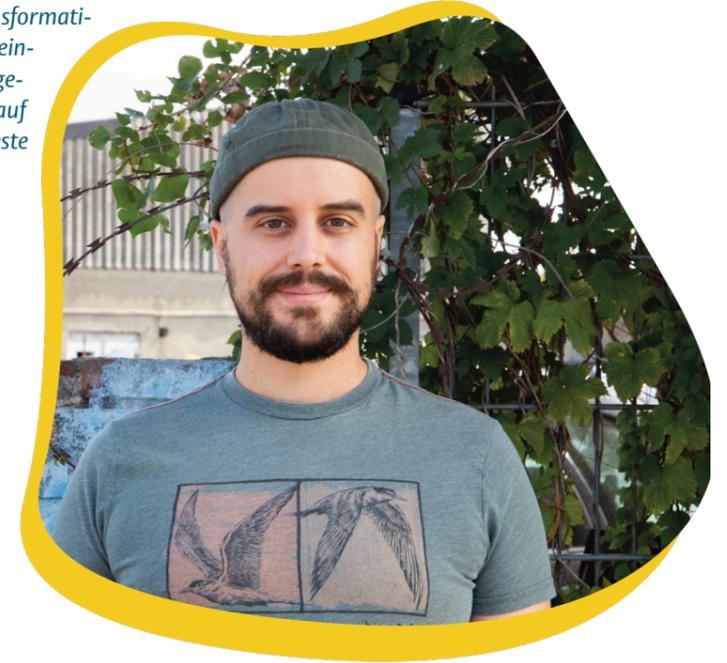
Hans Salomon, Vorstand Hawerkamp und Bürger der Stadt Münster

„Der Hawerkamp ist anerkannter Vernetzungspunkt und kreative Keimzelle für Münster. Erweiterung in Richtung Kanal, dort könnten zum Beispiel kleine und große Werkstätten entstehen. Die gewachsene und gelebte Offenheit des Hawerkamps könnte erweitert werden für Tanzen, Konzerte, Ausprobieren, Büroarbeit, Theater, erleb-bare Kreativproduktion etc.“

Kiki Schöpfer, Bürgerin der Stadt Münster und Vorstand Hawerkamp

„Es braucht Angebote zum selber Anpacken, quasi dezentrale Transformationszentren. Hier könnte Kultur und Soziokultur im Sinne der Gemeinschaftsbildung zusammen entwickelt werden. Demnach sollte es gemeinsam zu nutzende und pflegende Räume geben, die sich auch auf andere Quartiere übertragen lassen. Am Hawerkamp bestehen beste Voraussetzungen durch das Vorhandene. Auch im Rahmen von Investments muss es eine Umsetzungspflicht solcher Nutzungsbestandteile geben.“

Simon Mertens, Team Hansaforum der Initiative B-Side



„Bei jedem städtischen Vorhaben geht es um die Menschen im Quartier, weshalb sie bei Stadtentwicklungsverfahren im Mittelpunkt stehen und von Beginn an eingebunden werden sollten. Die Initiative B-Side hat allein im Hansaviertel 82 gemeinwohlorientierte Projekte unterstützt und mit der Bürgerschaft zum Leben erweckt, das könnte auch Vorbild für neue Quartiere sein.“

Maximilian Trussat, Team Hansaforum der Initiative B-Side

„Die Quartiere sind miteinander verzahnt und gemeinsam gewachsen. Das Quartier Nieberding bringt alles zusammen, der Hawerkamp fungiert als Kulturstandort und der Veranstaltungsort Lappe ist durch kleine Werkstätten, zwei Musikstudios und Tischlereien ein wichtiger Partner. Zusammen schaffen sie Produktionsprozesse auf einem anderen Niveau. Zudem müssen zukünftig bunte Freiräume, Naherholung und Schwimmgelegenheiten am Kanal bleiben.“

Sarah Geselbracht, Nieberding e.V.



„Die Werkstatt war inklusiv sowie barrierefrei, bot Beteiligungsmöglichkeiten für alle und die Moderation ging auf alle Belange ein. Dadurch wurde die Barrierefreiheit aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet und Themen wie Zugänglichkeit im Verkehr, Verkehrssicherheit, Raumannsprüche für unterschiedliche Modi und die Inklusivität des ÖPNV diskutiert. All das sind richtige Ansätze, um barrierefreie Quartiere zu schaffen.“

Hartmut Brasch, Bürger der Stadt Münster



„Die Quartiersentwicklung soll gemeinwohlorientiert sein, damit das Gebiet zu einem künstlerisch sozialen Zukunftsort heranwachsen kann. Dabei wäre auch die Integration des benachbarten Gasometers in die Gesamtentwicklung von hoher Bedeutung.“

Erik Biembacher, Soziokultureller Kunstraum Gasometer / Sozialpalast e.V.



„Die Bürgerbeteiligung ist positiv, u. a. da die unterschiedlichen Belange und Ansprüche an die künftige Entwicklung komplex sind. Beispielsweise ist der Wunsch nach Erhalt und Neuschaffung von Freiräumen groß, bei gleichzeitigem Wohnungsmangel. Unterschiedliche Interessen müssen zusammengebracht werden. Monofunktionalität ist nicht erwünscht, eine Mischung aus unterschiedlichen Nutzungen, Wohnformen und Kleinbetrieben ist das Ziel.“

Gesine Hinrichs, Bürgerin der Stadt Münster

„Es ist sehr spannend, die einzelnen Quartiere in sich zu stärken. Für die Entwicklung ist der Kanal mit seinen Freiräumen und Naherholungsangeboten zentral. Die öffentlichen Bereiche sind für die Menschen von hoher Bedeutung, denn sie verbinden die neuen und bestehenden Viertel miteinander.“

Eva Filius-Joepgen, Anwohnerin im Gebiet „hinter der Schillerstraßenbrücke“



„Auch die Messe und deren Umfeld sind wichtiger Teil der zukünftigen Entwicklung. Eine Bestandsentwicklung ist nötig, um Symbiosen mit allen benachbarten Bereichen eingehen zu können und um als attraktiver Eingangsbereich zu fungieren.“

Anja Wiesner, Mitarbeiterin Messe Münster, Bürgerin der Stadt Münster



„Wir können im Sinne der Zukunftsstrategie sozial inklusive Quartiere schaffen. Folglich sind die Flächen am Kanal mit höchsten Ansprüchen an Klimaschutz und Nachhaltigkeit zu entwickeln. Die Stadt Münster muss mutig vorangehen, um **Modellquartiere** zu schaffen, die klimapositiv sind und auf die Klimaneutralität 2030 hinwirken.“

Maximilian Brinkmann-Brand, Bürger der Stadt Münster, Mitglied Bündnis 90/Die Grünen/GAL, Mitarbeit u.a. im Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung



02 | 5 Fortschreibung

Empfehlungen des Strategieteams mit übergeordneten Rahmenbedingungen

Nach dem erfolgreichen Werkstattwochenende am 2. und 3. September 2022 überführte das Strategieteam die Ergebnisse in rahmensetzende übergeordnete Leitthemen. Für die Qualitätssicherungen der folgenden Qualifizierungsverfahren sowie als Orientierung für die Planungsphasen der nächsten Jahre wurden einvernehmlich folgende Punkte einer modellhaften Entwicklung festgehalten.

Übergeordnete Leitthemen:

Anspruch

Neue Standards für soziale, grüne und produktive „Münster Modellquartiere“

Freiraum als Priorität

Entwicklungen müssen vom Freiraum und von der begleitenden Kanal-Landschaft aus gedacht werden

Klimaneutralität

Entwicklung klarer Leitplanken (Begrünung, Freiraum- und Grün-Mindestanteile, Höchstanteile Verkehrsflächen, Hitzemodellierung und hydrologische Fragen) im weiteren Planungsprozess. Entwicklungen der Klimaveränderung antizipieren und nicht nur negative Entwicklungen mildern: weitreichender Beitrag nötig. Die **Modellquartiere** gründen auf einem 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

Lokale Identität

Entwicklung eines eigenen Charakters, einer Quartiers-DNA, Berücksichtigung der unverwechselbaren Spuren der Standorte, hierzu zählen u. a. der Kulturstandort Ha-werkamp, die Bewohnerinnen und Bewohner der Niederdingstraße / Eulerstraße und die Wassersportlerinnen und Wassersportler

Urbane Sukzession

Kluge Prozessgestaltung – flexibles und robustes Konzept mit animierender Bildsprache, Offenhalten von Flächen für Entwicklungen, multicodierter 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, Vorausdenken von nötigen Zonierungen aufgrund der Industrie-Nachbarschaften, Entwicklung unterschiedlicher Angebote des Wohnens und Arbeitens, mehrfach nutzbare öffentliche Räume, breites Spektrum von Nutzungs- und Rechtsformen

Verflechtungen – Nachbarschaften

Vernetzungen: „in die Tiefe“ sind obligatorisch

Management der Stadt

Realisierungsmanagement mit Klärung von Eigentumsfragen. Dauer- Steuerungsaufgabe mit ca. 5-jähriger Reflexion. Dynamischer, veränderungsfähiger Masterplan

Gemeinwohl

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

Öffentlicher Raum

Kein klassischer Straßenraum, Begegnungen im Fokus. Kfz aus dem Gefüge halten und erlebbare öffentliche Räume schaffen

Übergeordnete Mobilität

Ein möglichst nachhaltiges und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds setzendes Verkehrskonzept muss sich an den in der Konzeptstudie Klimaneutralität 2030 formulierten Reduktionszielen ausrichten

Mobilität in den Quartieren

Autoarmes Gesamtkonzept, nicht jede Adresse ist für PKW erschlossen! Neben größeren Mobilstationen (inkl. Bestandsaufwertungen) auch dezentrale, kleinere Mobilstationen (Rad / Lastenrad / Elektromobilität mit Ladestationen etc.). Minimum Stellplatzschlüssel. Rückbauoptionen von Quartiersgaragen (rohe Strukturen) mitdenken

Hybridquartiere

Soweit es die Immissionsbelastungen erlauben, sollen hybride Quartiere gefördert werden. Abschottungen / Zonierungen verhindern, ein innovatives Stück Stadt (Wohnen und Arbeiten auf engem Raum) schaffen. 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 „durchcodieren“ – offenhalten von Optionen für sich ändernde Bedingungen (auch in zentralen Bereichen, nicht nur an „Rändern“), wichtige Setzungen erst, wenn Leben eingekehrt

Stadtparterre

Erdgeschoss-Aktivierungen (flexible Überraumhöhen) fördern, denn 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 von 4,00 bis 5,00 Metern zu wichtigen öffentlichen Räumen hin bzw. zum zentralen Bereich



Abschlussberatung des Strategieteams

Räumliche Schwerpunkte:

Mit den entstandenen Strukturmodellen im Blick stellte das Strategieteam auf der Grundlage der erarbeiteten Gemeinsamkeiten aller 4 Teams neben den übergeordneten Leitthemen auch räumliche Schwerpunkte heraus.

Kanalband

Die Ostseite der Stadt ist durch Barrieren wie Gewerbe sowie Industrie und den Kanal geprägt. Der anschließende Grünzug Lütkenbeck-Loddenbach und auch die Lebensader Dortmund-Ems-Kanal muss dennoch von außen in die Mitte der Quartiere geführt werden. Auch neue Brückenoptionen für die Bewegungen zu Fuß oder mit dem Rad sind Teil dieser Vernetzungsstrategie.

Stadtentree Albersloher Weg

Die stadträumliche Gestaltung durch die Funktion als zentrale Innenstadtzuführung ist Teil der Zukunftsaufgabe, die Barrierewirkung zwischen den **Modellquartieren** muss reduziert werden.



Potenzial Stadthafen 2

Grüner Hafensplatz

Eine von Bebauung frei gehaltene „Hafenspitze“ des Stadthafen 1 hin zum Dortmund-Ems-Kanal eint die Konzepte. Dieser Bereich ist repräsentativ für die Gesamtstadt Münster und verfügt über eine einzigartige Prominenz, mit welcher nicht trivial umgegangen werden kann. Diese gilt als eine der wertvollsten Flächen der Stadt und soll als „Grüner Hafensplatz“ einer öffentlichen Nutzung zugeführt werden, wobei neue bauliche Raumkanten Bestandteil der Gesamtkonzeption sein können. Die 4 Teams haben mehrfach einen Brückenübergang an dieser Stelle vorgesehen, was im Weiteren gesondert geprüft werden muss, um die Freiraumqualität am Kanal nicht zu schmälern. Außerdem besteht mit der vorhandenen Schillerstraßenbrücke bereits ein Angebot in unmittelbarer Nähe. Weitere neue Brücken brauchen zudem viel Platz, um nötige Höhenüberwindungen zu bewältigen.

Gelenkpunkt Stadthafen 1 und Kanal

Die Herausforderung der äußersten Spitze des Stadthafen 1 mit der gegenüberliegenden Uferseite des **Modellquartiers 3** (Theodor-Scheiwe-Straße) verlangt eine ganzheitliche stadträumliche und landschaftliche Betrachtung, auch vom Wasser aus gesehen. Gemäß Empfehlung des Strategieteam brauchen die zukünftigen öffentlichen Freiräume in den **Modellquartieren** auch Urbanität und angemessene Dichten. Die insbesondere in der Gelenkfunktion Kanal und Hafen zu erzeugende zukünftige Raumwirkung ist zentral und muss zudem mit der Frischluftschneise vereinbar sein.

Besonderheit Hawerkamp

Das Strategieteam stellte zudem auf der Basis der Werkstattergebnisse fest, dass das **Modellquartier 5** mehrere Identitäten und Funktionen hat, welche unterschiedliche Ansprüche an die zukünftige Planung stellen werden. Der zentrale Hawerkamp mit der Altbausubstanz stellt eine sensible Struktur dar und kann im Gegensatz zum Gebiet nördlich des Stadthafen 2 sowie der Jovel Fläche kaum nachverdichtet werden. Ergänzt wird die Gemengelage im Quartier durch das Messe und Congress Centrum, welches ebenfalls gesondert im Sinne einer „urbanen“ Messe der Zukunft betrachtet werden müsse.

Entscheidend ist, dass die Teilbereiche innerhalb des **Modellquartiers 5** gut nebeneinander funktionieren. „Der Hawerkamp muss laut sein dürfen“ und mit Erweiterungsflächen und Experimentierangeboten gestärkt

werden. Kleinteilige Mischstrukturen sind für den nördlichen Bereich des Stadthafens 2 denkbar, eine Umgestaltung des Messe-Vorplatzes ist seit Jahren in der Diskussion und aus Sicht des Strategieteam überfällig. Der Hawerkamp soll seinen Charakter bewahren. Diese Perspektiven für die Teilquartiere können modellhaft schrittweise nicht aus einem Guss erfolgen und sollen von effektiven Zwischennutzungen begleitet werden.

Erlebnis Kanalufer

Die Expertinnen- und Expertenrunde nahm weiter die Überlegungen zum Kanalufer in den Blick, die u. a. auch über die weiterführenden städtebaulichen Qualitätssicherungen geklärt werden müssen. Fragestellungen hierzu sind nur über vielfältige Lösungsansätze zum Beispiel über das konkurrierende Vorgehen im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs zu beantworten: Soll es am Kanal zukünftig auch Badestellen in Kombination mit neuen öffentlichen Räumen geben? Wie könnten die Quartiere auch urbane und klare Raumkanten bilden, näher zum Kanal hin, so wie die Gebäude an den Stadthafen 1 herangewachsen sind oder weiter abgerückt als Würdigung des Landschaftselementes Dortmund-Ems-Kanal?

Formuliertes Ziel bleibt aus Sicht des Strategieteam die Etablierung von „geduldeten“ Badestellen zum Beispiel im neuen Stadthafen 2. Auch ist die Entwicklung von hohen Gestalt- und Nutzungsqualitäten der neuen, öffentlichen Räume entlang des Kanals und vor allem in Zuführung aus den **Modellquartieren** zum Kanalband eine der herausragenden Zukunftsaufgaben in Münster. Die Qualitäten der Erlebnis- und Naturlandschaft des Dortmund-Ems-Kanals müssen bis in die Tiefen der Quartiere dringen. Die Ausgestaltung und Form wird in weiteren Planungsphasen geklärt werden können.

Vernetzungen

Beim Thema weitergehender, stadträumlicher Vernetzungen wurde u. a. besprochen, dass der Albersloher Weg als wichtige Ein- und Ausfallstraße für alle Verkehrsarten in die Rahmenkonzeption integriert werden muss. Die Trennwirkung des Albersloher Weges zwischen **Modellquartier 3** und **4** sowie dem Stadthafen 1 und dem **Modellquartier 5** soll künftig durch verbesserte Konzepte abgeschwächt werden.

Dennoch bleibt zu berücksichtigen, dass der Albersloher Weg als Verkehrsader auch den Zugang in die Quartiere sichert und Anknüpfungspunkt weiterer Erschließungen sein wird. Auch ist Lärm hier ein zu bewältigendes Problem. Zukünftige Erschließungen für PKW müssen auch auf bestehende Straßen und Anschlusspunkte zurückgreifen, weil die „Insellagen“ der Modellquartiersflächen u. a. mit den Barrieren (Bahntrasse, Wasserstraße, Bundesstraße) keine anderen Optionen ermöglichen. Im Sinne der Stadt der kurzen Wege müssen Vernetzungen und Mobilitätskonzepte im Zusammenhang auch mit den Nachbarschaften und Dienstleistungs-, Kultur- und Nahversorgungsangeboten gedacht werden.

Die Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln, die der "sanften Mobilität" zuzuordnen sind, ist eine der Münsteraner Besonderheiten und eine wesentliche Anforderung an die neuen **Modellquartiere**. Verknüpfungselemente mit Direktanschlüssen an neue und bestehende Brücken, rundum komfortable und verbesserte Wegeverbindungen auch in Richtung Innenstadt müssen somit konkretisiert werden.



„Grüner Hafensplatz“ am Stadthafen 1

03 – KONZEPT

>> Konsequent: gemeinschaftlich erarbeitete Vision mit wichtigen Informationen für weitere Planungsschritte



03 | 1 Perspektivplan

Skizzenhafte Zusammenfassung räumlich-funktionaler Rahmenbedingungen

Aus den Ergebnissen der Werkstattarbeit am 2. und 3. September 2022, den Anregungen und Ideen aus der Online-Beteiligung sowie den Hinweisen des Strategieteam hat das Büro FALTIN+SATTLER aus Düsseldorf einen Perspektivplan für die drei neuen Quartiere am Dortmund-Ems-Kanal erstellt.

Es ist als räumlich-funktionales Gesamtkonzept mit konkreten Handlungsfeldern zur Vorbereitung der Entwicklung der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** zu verstehen.

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

Zentrale Ideen des Werkstattprozesses

Der Perspektivplan bildet die Grundlage für die folgenden städtebaulichen Wettbewerbe und gibt vor, in welche Richtung die Entwicklung gehen soll. Er definiert eine Zukunftsvision mit Handlungsräumen samt denkbarer Funktionszuweisungen auf der Basis der gemeinschaftlich herausgearbeiteten Besonderheiten und Schwierigkeiten. 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 Mobilstationen vor und trifft Empfehlungen zur Qualität der öffentlichen Räume.

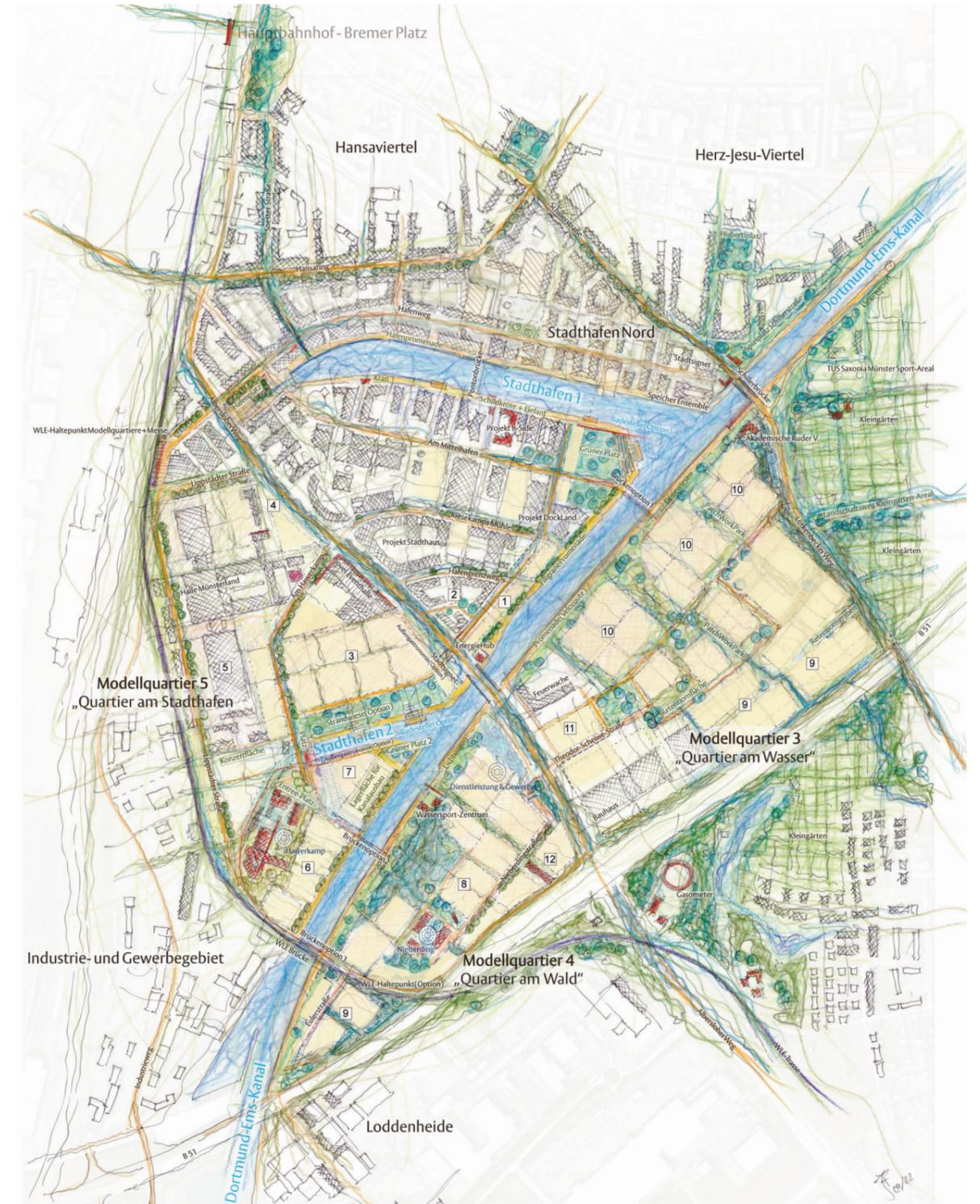
Für die drei Quartiere sind im Werkstattverfahren dabei ganz unterschiedliche Schwerpunktthemen gesetzt worden: Während auf dem ca. 20 ha großen Areal des **Modellquartiers 3** an der Theodor-Scheiwe-Straße dringend benötigter Wohnraum sowie Arbeitsstätten geschaffen werden sollen, liegt der Fokus beim **Modellquartier 4** Niederdingstraße / Eulerstraße (rund 11 ha) auch auf urbanen Produktionen und Dienstleistungsgewerbe. Am Hawerkamp / Stadthafen 2 (ca. 25 ha), dem **Modellquartier 5**, 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 können.

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

oder Wald- und Grünflächen, sollen Inspiration für die stadträumlichen 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 neuen grünen Hafenplatz vorzuhalten. Auch dieser Aspekt wurde in den Perspektivplan integriert.

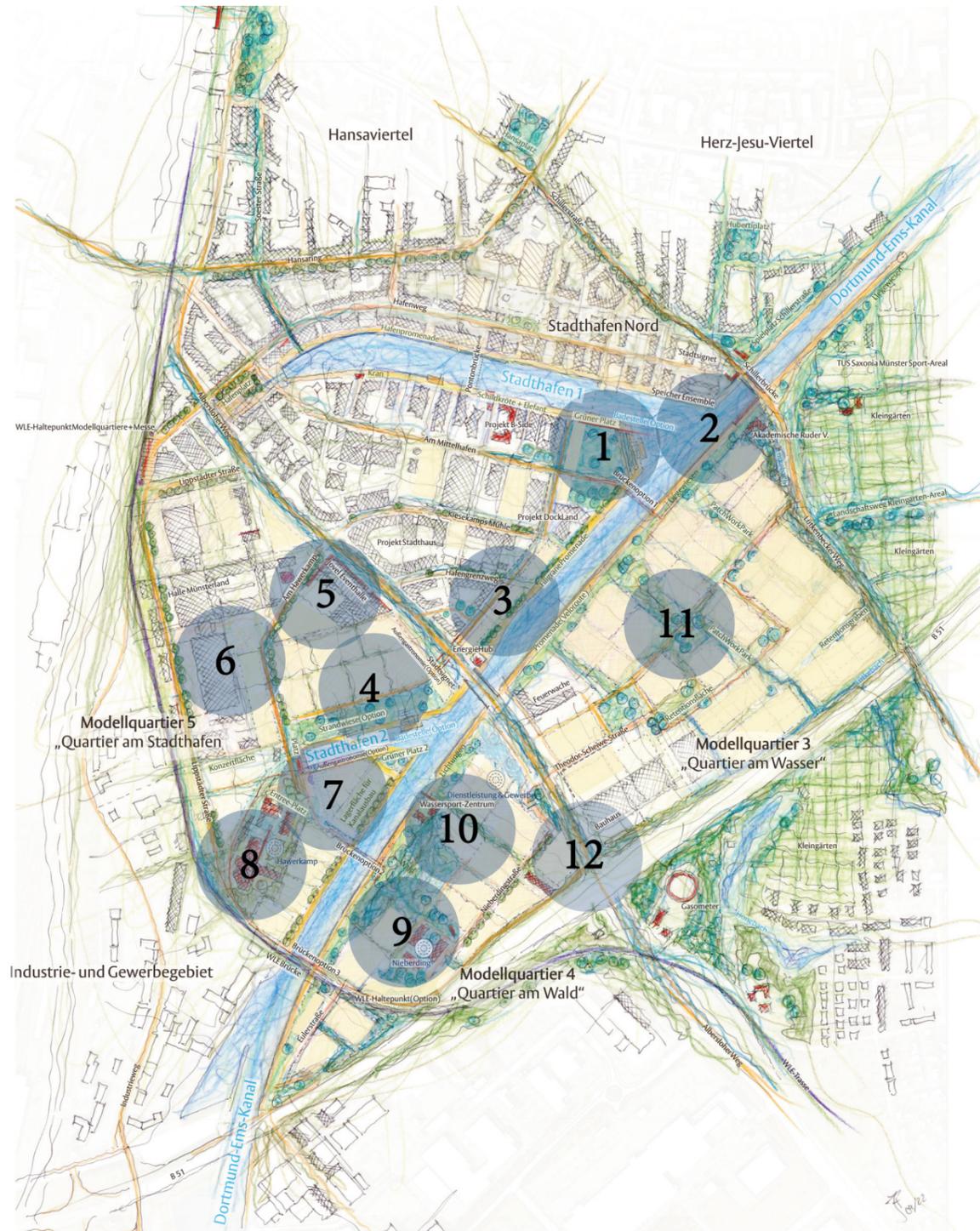
Entstehen sollen Quartiere mit Modellcharakter, die in puncto Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Vielfalt und Mobilität neue Maßstäbe setzen. Sie sollen bezahlbaren Wohnraum und Raum für neue Wohnformen bieten, Nutzungsgemischt sowie autoarm bzw. in weiten Teilen autofrei sein. Dem öffentlichen Raum wird als 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

- | | | | |
|----------------|---------------------------------------|----|--|
| ZUKUNFTSFELDER | | | |
| 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 |

Richtungsweisend für die städtebaulichen Qualifizierungen 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 heranragen („Landschaftstrepfen“ zum Kanal – sicheres Schwimmen im Ponton-Schwimmbecken etc.). Sehr wohl bedarf dieser besondere Ort aber einer räumlichen Fassung und einer angemessenen Dimension.

[2] Stadthafen 1: Entréesituation mit dem Gegenüber der Kanalsilhouette 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. Im anschließenden Qualifizierungsverfahren 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 Ruderverbindung Westfalen.

[3] Kanalsilhouette und innen liegende Kanalsilhouette, 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 stadseitigen Wasserkanten erhalten. Ein schmales gestaltetes Band im Sinne einer feinsinnig und filigran herausgearbeiteten Uferpromenade ist der richtige Ansatz. Verbindungen in die Tiefe in die Quartiere am Stadthafen 1 bzw. in die 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 Kanalkante 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 zwischen Stadthafen 1 und Albersloher Weg geplant) muss den gestalterischen An-

sprüchen 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 Barriereüberwindung 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 Baufelder, 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-Backsteinarchitektur sollte 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 zum Beispiel 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 „back-

stage“ 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 Gastronomie-terrasse rund um den „Coconut-Beach“ wird hoffentlich noch lange den Abschnitt positiv prägen.

Im weiteren Umfeld und am Kanal ist temporär eine 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“) kann auch unter dem Aspekt der Lärmschutzfunktion für das gegenüberliegende Wohnen des **Modellquartiers 4** an der Nieberdingstraße / Eulerstraße Vorbildcharakter übernehmen.

[9] "Nieberding am Wald" samt Teilareal Eulerstraße

Das **Modellquartier 4** rund um die Nieberdingstraße / Eulerstraße 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 dem Nieberding e.V., 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 zum Beispiel 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 Gastronomiezone 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, trotz der Barriere der in der Erneuerung befindlichen WLE-Trasse, mit eingebunden werden.

Der Waldbestand im **Modellquartier 4** liegt direkt am Kanal und wird zukünftig einer neuen sozialen Kontrolle unterliegen bzw. nicht mehr im Dornröschenschlaf liegen, dies bedeutet aller Voraussicht nach auch Pflege-Begleitmaßnahmen. Vor allem dann, wenn sich die Quartiere mit vielen Beschäftigten und neuen Bewohnerinnen und Bewohnern weiterentwickeln. Auch könnte eine Kanal-Brückenoption für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende als Vernetzung mit dem gegenüberliegenden **Modellquartier 5** Am Hawerkamp / Stadthafen 2 dazu führen, dass der Waldsituation eine weitergehende Bedeutung zugewiesen wird. Das Leitbild des „Quartiers am Wald“ verlangt dabei ohnehin eine landschaftliche Begleitung und eine 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. Eine weitere Mobilstation 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. Vorrangig solche Keimzellen machen das Freizeit- und Landschaftserlebnis am DEK attraktiv.

Diese kleine Waldlichtung inkl. im Rahmen des Kanalausbaus 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 stehen. 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 spürbar gemacht werden. Das zieht möglicherweise auch höhere Verdichtungen nach sich und verlangt eine städtebauliche Strukturierung in den Baufeldern mit entsprechenden Gebäudetypologien und partiellen 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 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 durch die innerbetriebliche Verlagerung vorhandener Gewerbebetriebe 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 der akademischen Ruderverbindung Westfalen 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 eine „Super-Mobilitätsstation“ 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 stark frequentierter Verkehrsweg, der die Innenstadt mit dem Südosten der Stadt verbindet. Die Überquerung der Brücke wird als Eintritt in die Stadt erlebt. Diese Eingangssituation könnte durch die Setzung baulicher Hochpunkte 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 baulichen und topografischen Bedingungen erlauben – durch bauliche und gestalterische Maßnahmen reduziert werden.

03 | 2 DIALOG 3 – Perspektive

Ausstellung der Ergebnisse sowie Präsentation des Perspektivplans

Am 28. September 2022 fanden sich ab 17.00 Uhr etwa 150 Personen zum DIALOG 3 in der Veranstaltungsort Jovel in Münster ein. Hintergrund war die Vorstellung des vom Team FALTIN+SATTLER ausgearbeiteten Perspektivplanes, welcher vor Ort sowie im Nachgang der Veranstaltung online kommentiert werden konnte.

Die Präsentation des Perspektivplans und der Handlungsfelder durch Moderator Jörg Faltin bildeten den öffentlichen Abschluss des Werkstattverfahrens. Im Rahmen des DIALOG 3 informierte zudem eine Ausstellung über alle Ergebnisse.

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.

Die Veranstaltung des DIALOG 3 bot die Gelegenheit, sich auf die Gemeinsamkeiten und übergeordneten Zielsetzungen zu verständigen. Das Publikum war sich einig: Den Verantwortlichen ist es gelungen, die umfangreichen Impulse zu verbinden und zu einem strategischen Fundament zu formen. Die Prozesshaftigkeit sowie Offenheit des Vorgehens in Münster wurden unterstrichen und sie bieten eine solide Ausgangslage für die nächsten Schritte.

Impuls Franz-Josef Höing, Hamburg

Ein kurzer Blick in den Norden

Die Aufgabe laut Franz-Josef Höing ist es, mit den Unwägbarkeiten der Zukunft umzugehen und für diese ein stabiles Gerüst zu errichten. Dazu zählt auch, den Verkehr anders zu denken und die Fußgänger- und Radmobilität in den Mittelpunkt zu stellen.

Eindrücklich und richtungsweisend war die Vorstellung des Freiraums in Ufernähe und die Schaffung von stabilen Strukturen, welche gleichzeitig flexibel sind und den Bestand wertschätzen. Er betonte, dass städtebauliche Entwicklungen immer auch offen gegenüber kommenden Veränderungen sein müssen, denn das Wohnen und Arbeiten in 30 Jahren könnte ganz andere Ansprüche an den Raum stellen als heute.

Auch betonte Franz-Josef Höing, wie prägend Bestandsgebäude sind und wie diese durch die Ergänzung zu traglicher Nutzungen neue Qualitäten entfalten können. Es braucht nicht immer eine vollständige Neuentwicklung, es kann reichen, Impulse einzustreuen und Flächen baulich neu zu besetzen. Vorrangig besondere Orte benötigen eine sensible Behandlung, wofür es auch in Münster ein breites Bewusstsein gibt.



Moderator Jörg Faltin



Diskussionen an den Modellen



Gut besuchter DIALOG 3 im Jovel - Impuls Franz-Josef Höing, Hamburg

03 | 3 Online-Beteiligung 2

Weitere Hinweise aus dem Internetportal für die Präzisierungen

Im Rahmen einer zweiten Online-Beteiligung, die im Nachgang der öffentlichen Abschlussveranstaltung vom 28. September 2022 durchgeführt worden ist, wurde erneut der Wunsch nach Freiräumen ohne Konsumzwang, der insbesondere auch für Jugendliche attraktiv ist, betont sowie das Bedürfnis nach öffentlichen Toiletten zum Beispiel an der Lebensader des Dortmund-Ems-Kanals.

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 (zum Beispiel durch eine eigene Busspur), eine Verbindung ins Südviertel sowie mehr *Shared Spaces* (von unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzern geteilter öffentlicher Straßenraum) wurden angeregt.

Die Brückenoption parallel bzw. entlang der neuen WLE-Trasse wurde zugunsten des Erhalts des Wäldchens bevorzugt.

Deutlich wurde auch hier noch einmal, dass der Erhalt der Club- und Kulturszene rund um den Stadthafen 2 bzw. des Hawerkamps für die Entwicklung des **Modellquartiers 5** für Viele von elementarer Bedeutung ist. Hier komme es auch auf innovative Lärmschutzkonzepte an.

Das Konzept der Schwammstadt wurde eingebracht sowie der Wunsch nach alternativen und nachhaltigen Wohnformen, zum Beispiel in Tiny Houses, wobei nachhaltige Baumaterialien eingesetzt und wiederverwendet werden sollten. Eine naturnahe Freiraumgestaltung mit vielen Bäumen wird gewünscht, die Schatten spenden und das Mikroklima positiv beeinflussen.

Unter dem Titel „Mehr wagen!“ fasste eine Teilnehmerin zusammen, dass es darauf ankomme, **Modellquartiere** 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.

“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.”

“Der Stadthafen 1 sollte ebenfalls Teil der Quartierentwicklung sein. Erst durch die Schaffung von Übergängen und Wegeverbindungen kann das Areal entlang des Dortmund-Ems-Kanals eine Aufenthaltsqualität entfalten.”

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

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

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



Der Stadthafen 1 als Nachbar der Modellquartiere

Die anschließende Fortführung der Planungsgrundlage

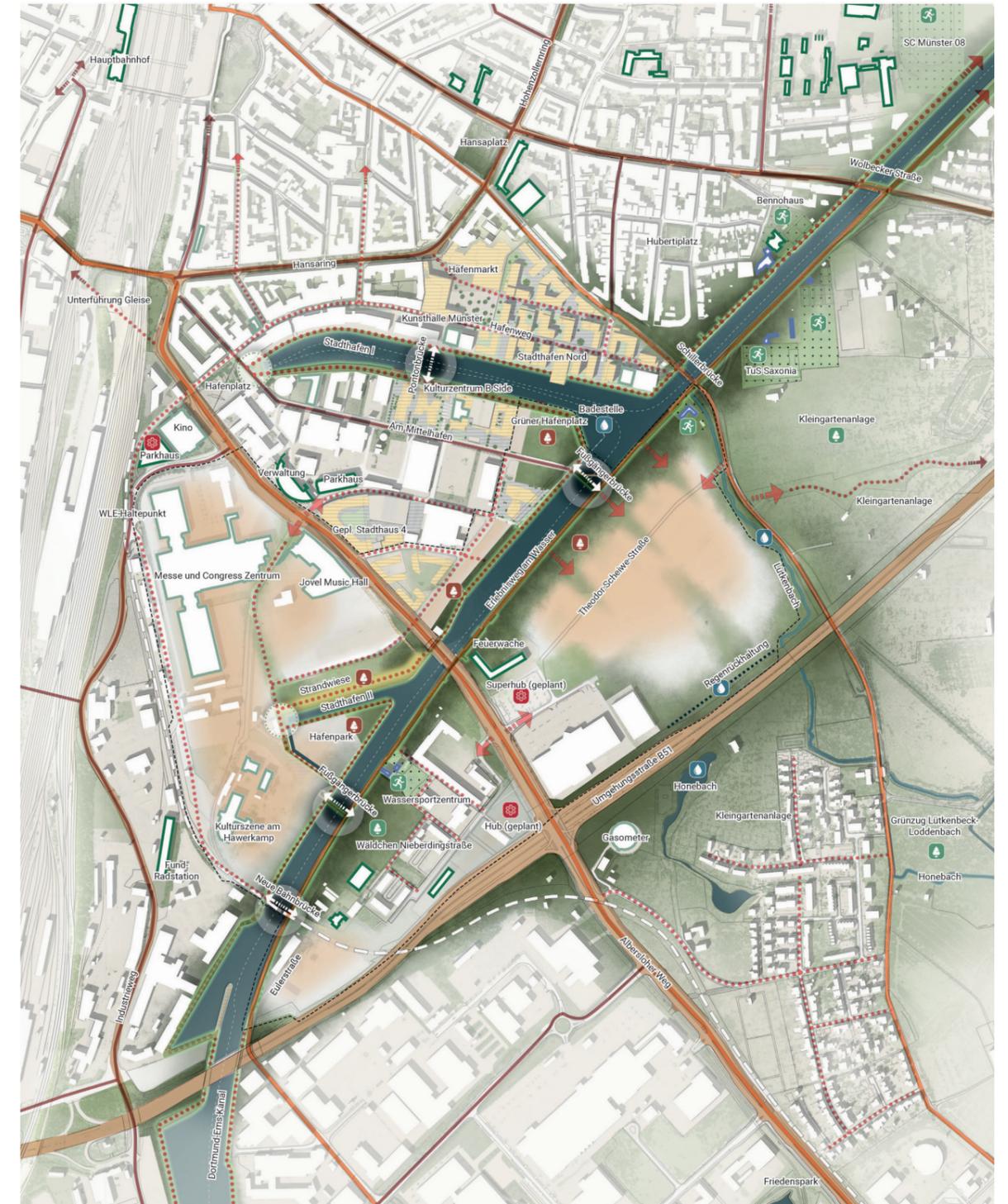
Strukturplan: Lebensader entlang des Kanals blau-grüne Infrastruktur

Parallel zum Werkstattverfahren erarbeitete das Landschaftsarchitekturbüro LAND Germany GmbH einen Rahmenplan für die grün-blaue Infrastruktur innerhalb der Quartiere.

Die Quartiere Theodor-Scheiwe-Straße, Niederdingstraße / Eulerstraße und Am Hawerkamp / Stadthafen 2 befinden sich unmittelbar am Wasser. Daher ist eine Landschaftsentwicklung in enger gestalterischer Beziehung zum Dortmund-Ems-Kanal (DEK) vorgesehen, die sowohl den Schutz als auch die Nutzung der Freiräume entlang des DEK berücksichtigt.

Der Strukturplan für die Quartiere visualisiert entsprechende Vorschläge für diese Bereiche. Er basiert auf der Vision, dass eine blau-grüne Infrastruktur, d. h. ein System von Wasser- und Grünflächen, die bebauten Bereiche durchdringt, indem diese sich vom Stadtrand bis in das Stadtzentrum zieht, und somit die umgebenden Quartiere verbindet. Innerhalb des Plangebietes sind daher Grünzüge vorgesehen, die eine durchgehende Verbindung durch die Quartiere und entlang des Kanals bilden. Die bestehenden Rad- und Fußwege entlang des Kanals werden neu geordnet und ergänzen die Kanalpromenade. Einer der wichtigsten Aspekte ist die aktive Nutzung des Kanals. Um diese zu fördern, wird zum Beispiel im Quartier Am Hawerkamp / Stadthafen 2 eine Strandwiese mit Bademöglichkeit vorgeschlagen. Aber auch entlang des Kanals soll das Ufer als Naherholungsgebiet erhalten und weiterentwickelt sowie bis in die Quartiere hinein erlebbar gemacht werden. Das Ziel sind urbane Räume mit hoher Aufenthaltsqualität bei gleichzeitigem Schutz und Erhalt des ökologischen Gleichgewichts.

Der Plan kann wie die Ergebnisse des Werkstattverfahrens auf der Website eingesehen werden:
www.stadt-muenster.de/mmq.



blau-grüne Infrastruktur | LAND Germany

AUSBLICK

>> Weiterführend: Qualitätssicherungsverfahren mit erneuter Öffentlichkeitsbeteiligung vor dem Beginn der Rahmen- sowie Bauleitplanung

Im Rahmen der folgenden städtebaulichen Qualifizierungsverfahren und Wettbewerbe müssen für eine robuste Perspektive der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** weitergehende Antworten und Lösungsvorschläge gefunden werden. Die Erarbeitung von städtebaulich-freiraumplanerischen Plänen für die einzelnen Quartiere wird dabei auch weiterhin durch eine kontinuierliche Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet. Mit dem Werkstattverfahren und dem Perspektivplan im September 2022 wurde erst das Fundament für die ganzheitliche Betrachtung der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** gesetzt.

Der Perspektivplan wächst zukünftig mit den Qualifizierungsverfahren für die **Modellquartiere 3 | 4 | 5** weiter, beginnend mit dem für das Modellquartier 3 vorgesehenen Wettbewerbsverfahren. Prozessbaustein für Prozessbaustein wird er weiter reifen, ohne dabei die Flexibilität für eine "urbane Sukzession" zu verlieren.



Sommer 2022 am Dortmund-Ems-Kanal

Lesen Sie weiter

ISSN 0933-9078

Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

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 mobilē - 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
Modellquartiere am Kinderbachbogen, Steinfurter Straße Busso-Peus-Straße. Werkstattdokumentation (Kurzfassung)	2/2023

Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung

HEFT NR.

Leitfaden Inklusive Beteiligung. Projektbericht. Verbindliche Kriterien und weitere Empfehlungen	3/2023
Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Münster-Innenstadt (2023)	4/2023
Neue Stadtquartiere am Dortmund-Ems-Kanal. Theodor-Scheiwe-Straße Nieberdingstraße Am Hawerkamp. Werkstattdokumentation (Langfassung)	5/2023
Modellquartiere am Kinderbachbogen. Steinfurter Straße Busso-Peus-Straße. Werkstattdokumentation (Langfassung)	6/2023

Stadt Münster
Stadtplanungsamt
Albersloher Weg 33
48155 Münster

© 2023 Stadt Münster / FALTIN+SATTLER