

Stadtplanungsamt – Dezernat für Planung, Bau und Wirtschaft

Auslobung – Modellquartier 3

Modellquartier Theodor-Scheiwe-Straße

Einphasiger städtebaulich-freiraumplanerischer
Wettbewerb nach RPW 2013

Impressum

AUSLOBERIN

Stadt Münster
Stadtplanungsamt
Albersloher Weg 33
48155 Münster

BETREUUNG + KOORDINATION

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

LAYOUT + GRAFIKEN

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH

FOTOS

Jörg Faltin, FALTIN + SATTLER
Miriam Juschkat Fotografie, Wesel

PLANGRUNDLAGEN UND LUFTBILDER

(falls nicht anders angegeben)

Stadt Münster
FALTIN + SATTLER, Düsseldorf

Inhalt

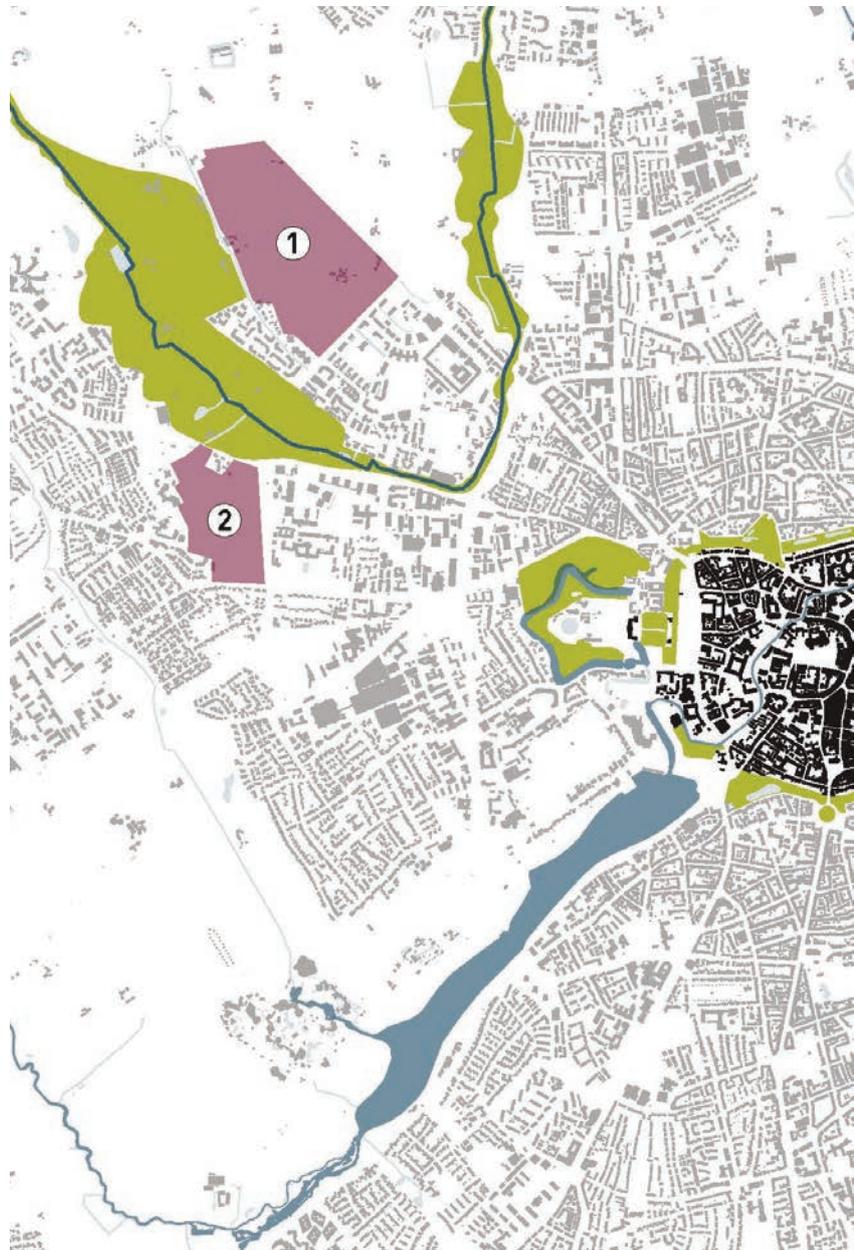
01.	EINFÜHRUNG	4	6.13	Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten	67
02.	SITUATION	5	6.14	Haftungsausschluss und Verschwiegenheit	67
2.1	Hintergründe und Vorbereitungsphase Modellquartiere 3 4 5	8	6.15	Beurteilungskriterien	67
03.	WERKSTATT	14	6.16	Rückfragen	68
3.1	Werkstattarbeit	16	6.17	Anonymität	68
3.2	Bürgerinnen- und Bürgerideen für den Planungsprozess	19	6.18	Einlieferung / Abgabe	68
3.3	Der Perspektivplan	20	6.18.1	Digitale Abgabe	68
04.	AUFGABE	28	6.18.2	Physische Abgabe	69
4.1	Programmierung	32	6.19	Planunterlagen	69
4.2	Vernetzungen für eine gute Stadtraum- und Landschaftsintegration	34	07.	LEISTUNGEN	70
4.3	Leitfragen als Aufruf für gute Lösungen	36	7.1	Digitale Abgabeleistungen (anonym)	70
05.	HINWEISE	41	7.1.1	„Modellquartier 3 – Stadtraumvernetzung	70
5.1	Das städtebauliche Programm	41	7.1.2	„Modellquartier 3 – Städtebaugestaltung	70
5.1.1	Programmatistische Zielsetzung	42	7.1.3	Erläuterungsbericht	71
5.1.2	Ruhender Verkehr	46	7.1.4	Formblätter und Prüfpläne	71
5.2	Die Ansprüche der Fachressorts im Einzelnen	47	7.1.5	Präsentationsdatei (PDF Datei)	71
5.3	Sonstiges	60	7.1.6	Bilddaten	71
06.	VERFAHREN	62	7.2	Analoge Abgabeleistungen (anonym)	72
6.1	Ausloberin und Betreuung	62	7.2.1	Umschlag Verfassererklärung	72
6.2	Allgemeines	62	7.2.2	Städtebau-Arbeitsmodell	72
6.3	Wettbewerbsart	62	08. BETEILIGTE		73
6.4	Besondere vorbereitende Öffentlichkeitsbeteiligung	62	8.1	Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter	73
6.5	Profil der Aufgabe	63	8.2	Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter	73
6.6	Wettbewerbssummen	64	8.3	Projektteam; Beratung und Vorprüfung	73
6.7	Konsequenzen aus dem Wettbewerb	65	8.4	Teilnehmende (Bearbeitungsgemeinschaften)	74
6.7.1	Weitere Beauftragung nach Abschluss des Wettbewerbs	65	8.4.1	Eingeladen	74
6.7.2	Städtebauliche und landschaftsplanerische Leistungen	65	8.4.2	Aus dem EU-offenen Bewerbungsverfahren	74
6.8	Verhandlungsverfahren	66	09. TERMINE		76
6.9	Schriftliche Teilnahmebestätigung und Einverständnis	66			
6.10	Eigentum, Urheberrecht und Rücksendung	66			
6.11	Bekanntgabe	67			
6.12	Verstöße	67			

01. EINFÜHRUNG

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

Alle **Modellquartiere 1 bis 5** zeichnet die Nähe zur Innenstadt und die kurzen Wegebeziehungen untereinander aber auch zur Kernstadt aus. Gerade die Areale rund um den Stadthafen 1 und 2 bzw. den Dortmund-Ems-Kanal sind durch die innerstädtischen Nutzungsangebote - u. a. Dienstleistungen, Kultur, Event, Gastronomie, Kongresse, Konzerte und Wassersport - von gesamtstädtischer Bedeutung. Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern wurden für die **Modellquartiere 3 | 4 | 5** grundsätzliche, städtebauliche Zielvorstellungen für die Bereiche der Theodor-Scheiwe-Straße, Niederdingstraße und Am Hawerkamp definiert.

Die zentralen Zielaussagen wurden in einem Perspektivplan grafisch zusammengefasst, der nun auch als Grundlage für städtebauliche Qualifizierungsverfahren dient. Aufgrund seines städtebaulichen Potenzials und seiner prominenten Lage am Dortmund-Ems-Kanal - unmittelbar gegenüber vom Stadthafen 1 - soll das **Modellquartier 3** (Bereich der Theodor-Scheiwe-Straße) als erstes qualifiziert werden. Gesucht werden ein zukunftsweisendes, den Anforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht werdendes, städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept sowie Ideen für ein soziales, produktiv-urbanes, verkehrlich innovatives, grünes, klimaangepasstes und mit neuen bzw. gestärkten Freiräumen an der Lebensader des Dortmund-Ems-Kanals ausgestattetes Quartier.



Modellquartiere 1 - 5 im städtischen Gefüge

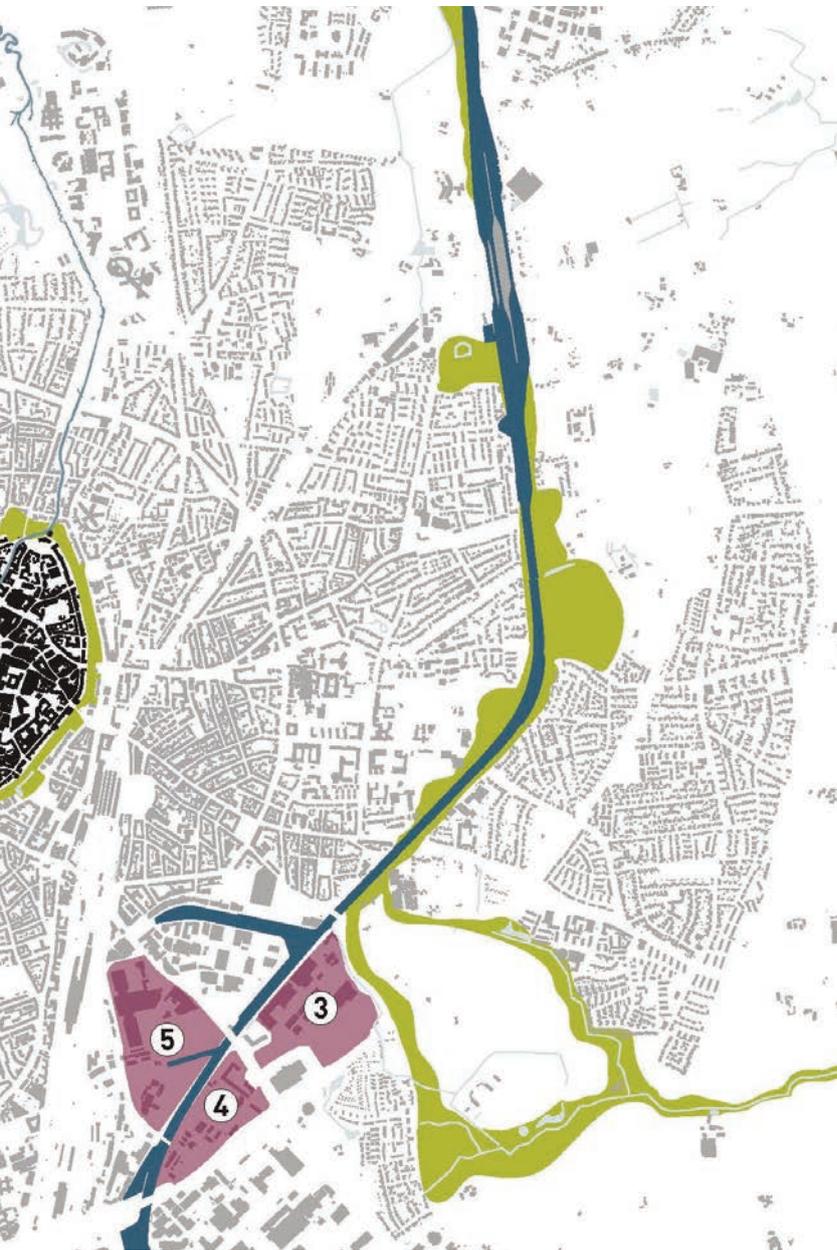
02. SITUATION

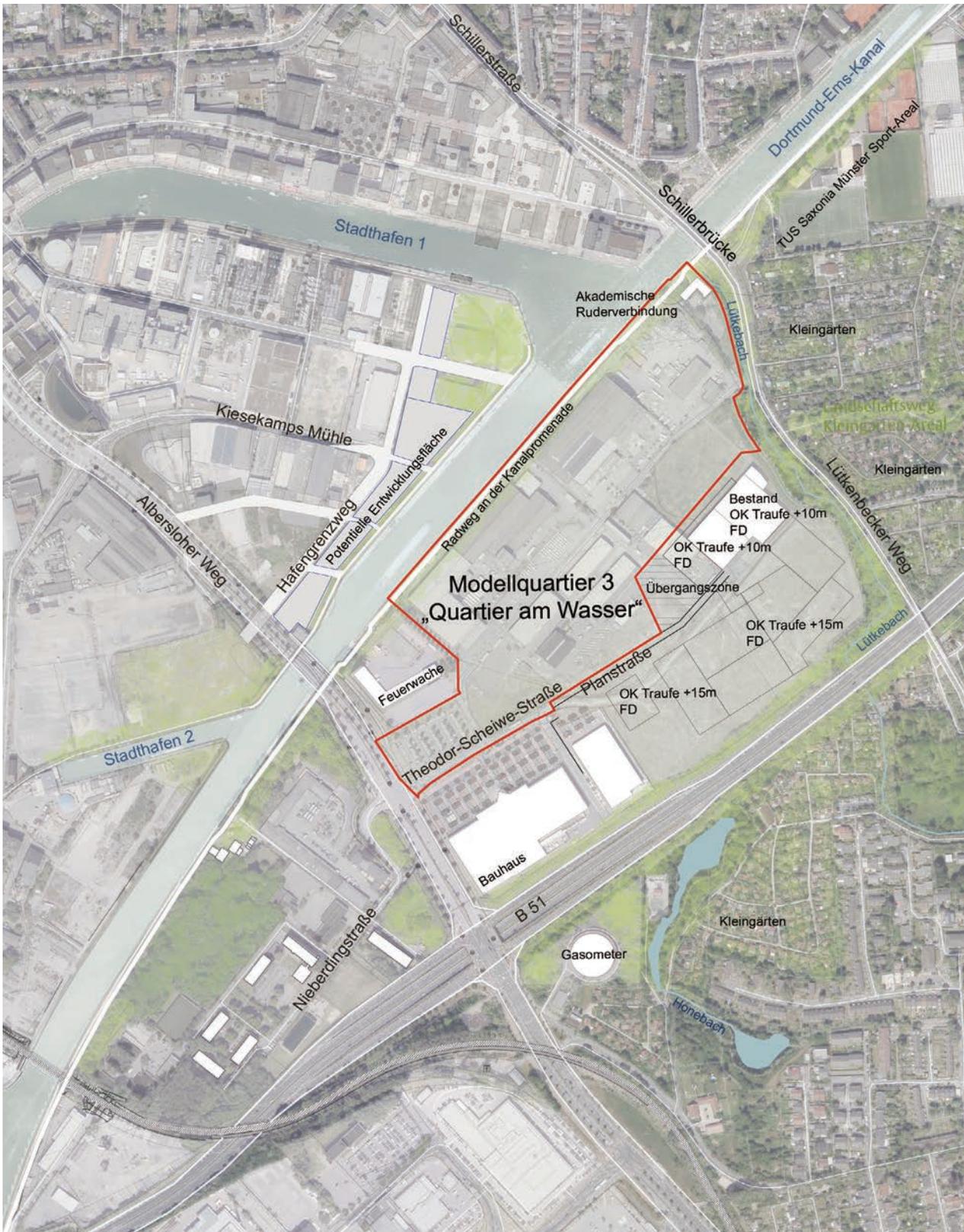
>> Spannend: von den gewerblich genutzten Flächen am Dortmund-Ems-Kanal zum wichtigen Stadterweiterungsareal Münster

Münster steht vor der Herausforderung eines hohen Wachstumsdrucks und ist daher gefordert, auch in den innerstädtischen Randbereichen neue Flächen für Bau- und Landentwicklungen in den Blick zu nehmen. Der Rat der Stadt Münster hat am 26. August 2020 den Grundsatz-

beschluss für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers als **Modellquartiere 3 | 4 | 5** am Dortmund-Ems-Kanal (DEK) auf Basis der Vorlage V/0435/2020 gefasst. Anlass für die Entwicklung ist, dass der Bereich an der Niederdingstraße nicht mehr als möglicher Standort für ein neues Fußballstadion zu reservieren ist, wodurch sich völlig neue Perspektiven eröffnen.

Das übergeordnete Ziel für die **Modellquartiere 3 | 4 | 5** ist die Schaffung eines adäquaten Angebots zur Deckung des in Münster bestehenden erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, einschließlich erneuerter, zeitgemäßer Gewerbestrukturen. Auf dem über 80 ha großen Gesamtareal aller **Modellquartiere 3 | 4 | 5** und nur wenige Fahrradminuten vom Stadtzentrum entfernt, sollen 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.





Das Wettbewerbsgebiet im stadträumlichen Umfeld

ABGRENZUNG DES WETTBEWERBSGEBIETES (MODELL-QUARTIER 3 MIT CA. 10 HA)

Gegenstand des in dieser Auslobung thematisierten Qualifizierungs- und Wettbewerbsverfahrens ist das **Modellquartier 3**.

Der Planbereich umfasst das Areal zwischen dem Lütkenbecker Weg im Nordosten, der Umgehungsstraße im Südosten mit einem Abstand von ca. 150 bis 250 m, dem Albersloher Weg im Südwesten sowie dem Dortmund-Ems-Kanal im Nordwesten; ausgenommen sind das Baumarktgrundstück sowie die Feuerwache 2. Der heute im Plangebiet ansässige Gewerbetrieb ‚Osmo Holz & Color‘ plant eine Teilverlagerung seiner Betriebseinheiten in Richtung der Umgehungsstraße B 51.

Durch die geplante Umstrukturierung wird sich der künftige Betriebsstandort außerhalb des hier in Rede stehenden Plangebiets befinden. Ein gewerbliches Gebäude westlich des Lütkenbecker Wegs soll erhalten werden. Südwestlich dieses Gebäudes sind gewerbliche Neubauten vorgesehen. Die geplante Umstrukturierung ist in der Abbildung auf Seite 6 schematisch dargestellt.

Hinweis: Das Plangebiet liegt in einem Bereich, in dem sogenannte „vorbereitende Untersuchungen“ gemäß § 165 Abs. 4 BauGB zurzeit durch die Landesgesellschaft NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH im Auftrag der Stadt Münster durchgeführt werden, um die Anwendungsvoraussetzungen für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zu klären.



Areale der Modellquartiere 3 | 4 | 5 am Dortmund-Ems-Kanal im Überblick

2.1 Hintergründe und Vorbereitungsphase Modellquartiere 3 | 4 | 5

„STADTHÄFEN KURZER GESCHICHTLICHER ÜBERBLICK“

STADTHAFEN 1

Seit 1898 hat Münster einen Hafen. Heute erinnert nur noch wenig daran, dass Dampfkähne über den Kanal Kolonialwaren, Holz oder andere Baustoffe an die Kaimauer geliefert haben, diese in Speichergebäuden an der Hafenkante gelagert und dann per Zug weitertransportiert wurden. Schon einmal gab es den Versuch, Münster per Kanal mit der Nordsee zu verbinden. Der hatte jedoch im 18. Jahrhundert keinen anhaltenden Erfolg. Erst um 1892 wurde der nächste Versuch gestartet: der DEK ging in Bau. Nur einige Jahre später wurde das Bauwerk eröffnet – und mit ihm 1898 auch der Stadthafen Münster. Aus der gleichen Zeit stammt auch das Hansaviertel, das früher Hafen-Neustadt hieß. Die Straßennamen wie Lingener, Dortmunder, Emdener oder Leerer Straße weisen bis heute auf die Verbindung zum Kanal hin.

740 m lang, 58 Meter mittlere Breite, 36.000 Quadratmeter: 19 große Kanalschiffe sollten in Münster großem Hafen Platz finden. Ein kleineres Hafenbecken entstand 1901 nur wenige Meter entfernt, privat von der Spedition Peters errichtet: der Petershafen, heute eher bekannt als Stadthafen 2, war zu Beginn echte Konkurrenz für den Hafen. 1913 wurde er von der Stadt übernommen.

Der Umschlag wuchs von 38.000 Tonnen im Jahr 1899 auf 235.000 Tonnen im Jahr 1911. Neben Holz und Kolonialwaren (das sind Waren aus Übersee, wie Zucker, Kakao oder Gewürze) war Getreide mit 70 Prozent das meistgehandelte Gut – hauptsächlich als Futter für die Viehzucht. Der Hafen war auch Anziehungspunkt für viele Firmen, die sich dort verkehrsgünstig niederließen. Neben den Firmen stand am Hafen auch das erste Kraftwerk Münsters, ein Gaswerk mit dem ersten Gasometer und die Wagenhalle für die ersten Straßenbahnen.

Nachdem insbesondere der Getreidetransport über den DEK während des ersten Krieges weitgehend zum Erliegen gekommen war, ging auch der Umschlag im Hafen

zurück. Nach Kriegsende stieg er schnell wieder an, das Ruhrgebiet wurde ab 1923 besetzt. Davon profitierte der Hafen in Münster, da die Schiffe hier entladen wurden und ihre Ladung per Eisenbahn ins Ruhrgebiet transportiert wurde. 375.000 Tonnen wurden 1923 umgeschlagen, hauptsächlich Getreide und Baustoffe.

Nicht nur als Arbeitsplatz, 2.000 Menschen arbeiteten in den Betrieben am Hafen, auch für die Freizeit hatte der Hafen etwas zu bieten: Ab 1926 hat die Stadt die beiden Ausflugsschiffe „Münsterland“ und „Undine“ im Hafen stationiert, quasi Vorgänger der heutigen MS Günther (Name eines heutigen Ausflugsschiffs). Die MS Günther ist sogar älter als die beiden Ausflugsschiffe, sie wurde schon 1910 auf Stapel gelegt. Im Sommer fuhren die beiden Schiffe regelmäßig nach Greven, Schmedehausen, Hilstrup, Amelsbüren und Senden – mit bis zu 18.000 Passagiere pro Jahr an Bord. Die Begeisterung hielt aber – anders als bei der heutigen MS Günther – nur kurz, 1935 hatte sich das Interesse bereits halbiert.

In den folgenden Jahren begann die Aufrüstung Deutschlands im Dritten Reich. Auch auf den Hafen von Münster hatte das Einfluss. Gerade Baustoffe waren nun gefragt, um Kasernen, Kommandobauten und Versorgungseinrichtungen zu bauen. Ab 1933 wuchs so der Umschlag auf über eine halbe Million Tonnen im Jahr.



Stadthafen 1959 (Fläche Modellquartier 3 vorne - Fotograf: Kübler-Luftbild)

Ab 1940 begannen die Alliierten mit Bombenangriffen. Trotzdem wurden 1944 noch 250.000 Tonnen Waren umgeschlagen. Möglich war das wohl nur, weil im Hafen auch Kriegsgefangene eingesetzt wurden. Bis 1945 wurde der Hafen schwer beschädigt, die Kräne und Lager zerstört. Zu Kriegsende war das Hafenbecken nur noch eine matschige Trümmerlandschaft: Schiffswracks, zerstörte Kräne, Güterwaggons und Schienen lagen in den letzten Wasserresten.

Ob der Kanal sein Wasser aufgrund von Kriegsschäden verloren hat oder ob es bewusst abgelassen wurde, um nach Blindgängern zu suchen, ist nicht klar. 1946 wurde der Hafen wieder in Betrieb genommen, am 2. März legte das erste Schiff an. Der Güterumschlag legte schnell wieder zu, bereits um 1950 wurden 500.000 Tonnen Güter geliefert. Erst 1953 haben die Stadtwerke Münster die Hafenverwaltung übertragen bekommen.



Historisches Foto Stadthafen 1 (Stadtarchiv Münster)



Stadthafen 1 heute: eine Stadtattraktion für Münster

Viele Ladungen wurden direkt bei den ansässigen Betrieben verarbeitet oder gelagert. Holz bei Ostermann und Scheiwe in den Osmo-Hallen, Getreide in den Speichern von u. a. Flechtheim und Rhenus (den Speicher gibt es als Bürostandort noch heute). Der Weitertransport erfolgte häufig per Bahn, die Gleise am Ufer und quer über den Hafenplatz zeugen noch heute davon. In den 1960er Jahren war die Blütezeit des Hafens, mit bis zu 4.300 Schiffen, die jährlich ein- und wieder ausliefen, mit regelmäßig über einer Million Tonnen Güterumschlag. Mit dem Aufkommen der Firmenhäfen – konkret der Ölhafen bei Gelmer und der WCG-Hafen am Industriegeweg (heute ist das Agravis) – sank der Umschlag am Stadthafen langsam wieder und rutschte 1979 erstmals unter eine Million.

Wichtigster Abnehmer im Hafen wurden die Stadtwerke: mit dem Ende der 1970er Jahre gebauten Kohlekraftwerk. Die Kohleschiffer brachten ihre schwarze Ladung bis ganz zur Hafenspitze. Gelagert wurde die Kohle im Kohlerundbunker, der heute noch dort steht und statt Kohle Fernwärme speichert. Über ein Transportband wurde die Kohle dann ins benachbarte Kraftwerk gebracht.

2005 wurde das Kraftwerk auf Erdgas umgerüstet, damit fiel auch der letzte Großabnehmer von Gütern am Hafen weg. Der Umschlag sank in Folge auf gerade noch 118.000 Tonnen, weniger als ein Zehntel der Menge, die zu Hochzeiten umgeschlagen wurde. Mit dem Umzug des Betonwerks von Weber & Elskes 2012 war das Schicksal des Güterhafens dann endgültig besiegelt. Wer heute mit Bier, Wein oder Cola in einem der Lokale am Kreativkai oder auf den steinernen Bänken an der Hafenkante sitzt, kann sich kaum noch vorstellen, dass dort früher Schiffe lagen und Ladungen gelöscht wurden. Das Eisenbahnwaggons Getreide, Holz und andere Baustoffe abtransportiert haben. Heute erinnert der Hafenkran an diese Zeit.

STADTHAFEN 2

Dass es zwei Stadthäfen in Münster gibt, ist eher unbekannt. Erst seit das Heaven mit dem Coconut Beach (Club mit Gastronomie) an den kleinen Stadthafen 2 ge-

zogen ist, lernen die Münsteraner das Areal wieder besser kennen. Das kleine Hafenbecken liegt gar nicht weit weg vom großen Stadthafen 1, gerade einmal 600 Meter liegen die beiden Häfen am DEK voneinander entfernt auf der anderen Seite der Albersloher-Weg-Brücke. Mit 225 Meter Länge und 20 Meter Breite ist es allerdings deutlich kleiner, der Stadthafen 1 ist 740 Meter lang und im Schnitt 58 Meter breit.

Vom Alter her liegen die beiden Häfen hingegen fast gleichauf. Der Stadthafen 1 wurde 1899 eröffnet, der Stadthafen 2 1901 – allerdings unter dem Namen Petershafen, denn er wurde von der Spedition Peters privat errichtet. Wie auch am Stadthafen 1 lagen Gleise an den Kaimauern, um Waren direkt vom Zug auf das Schiff



Stadthafen 2 heute: vielfältig genutzt

oder umgekehrt zu verladen. In den ersten Jahren wurde der Hafen zur echten Konkurrenz des städtischen Hafenbeckens nebenan. Noch heute steht – direkt am Albersloher Weg – das Kiffe-Gebäude, das heute das Jovel beherbergt. 1924 war Kiffe ein Karosseriewerk für Autos, Lkw und Busse. Auch die Baufirma Caspar Hessel nutzte den Stadthafen 2 ab 1919 und bekam ihre Rohstoffe per Schiff angeliefert. Noch immer vor Ort ist die Firma Peter Büscher und Sohn, die ebenfalls 1919 als Baustofffirma an den Hafen zog. Sie ist bis heute als Pebüro Betonwerke nur einen Steinwurf entfernt am Industriegeweg beheimatet. Bis ins neue Jahrtausend hinein wurde der Hafen von verschiedenen Anliegern genutzt, allerdings wie das benachbarte Becken auch schon seit den 70er Jahren mit deutlich abnehmendem Trend.

Der Stadthafen 2 zeigt heute keine Industrie mehr, sondern brachliegende Flächen. Stattdessen gibt es eine lebendige Kultur- und Kunstszene mit beliebten Gastronomien wie dem Coconut Beach und dem Hawerkamp. Einige Boote wie die MS Günther sind ebenfalls präsent.

MÜNSTERS HAFEN HEUTE, EINE DER TOP-ADRESSEN

Münsters Stadthafen 1 hat sich vom Güterumschlagplatz zum Kreativkai entwickelt. Bürohäuser, Kunst, Kultur, Restaurants und Szeneclubs sorgen dafür, dass hier rund um die Uhr immer eine Menge los ist. Die Mischung aus umgebauten Speicherhäusern und moderner Architektur machen den besonderen Reiz von Münsters Stadthafen aus. Werbeagenturen, Architekturbüros und Verlage wie der Copenrath Verlag mit seinem Hasen Felix haben sich hier angesiedelt. Die Kunsthalle Münster befindet sich samt 30 Künstlerateliers in einem umgebauten Speichergebäude. Genießen kann man auch die Cafés oder Restaurants mit dem Blick aufs Wasser. Bei gutem Wetter ist der Hafen ein großes Open-Air-Spektakel. Einer der Höhepunkte in Münsters Veranstaltungskalender ist das einmal im Jahr stattfindende Hafenfest.



Stadthafen 1 heute: zu allen Jahreszeiten im Mittelpunkt

„ENTWICKLUNGSFLÄCHE STADTHAFEN NORD ALS DIREKTER NACHBAR

Wo früher die Osmo-Hallen standen, entsteht zwischen Stadthafen 1 und Schillerstraße ein neues Quartier zum Wohnen, Arbeiten und Leben. Am so genannten Stadthafen Nord werden dadurch rund 700 neue Wohnungen und bis zu 2.000 neue Arbeitsplätze in den Bereichen Büro, Hotel und Gastronomie geschaffen.

Der Vertrag mit den drei Investorengruppen Hafenviertel GmbH & Co. KG, JKM Projektentwicklungs GmbH & Co. KG und LVM Landwirtschaftlicher Versicherungsverein Münster a. G. regelt die Leitplanken der Bebauung und damit auch, dass im Sinne der sozialgerechten Bodennutzung Münster (SoBoMu - Nähere Informationen

unter: <https://www.stadt-muenster.de/stadtplanung/sozialgerechte-bodennutzung.html>) 30 % der entstehenden Nettowohnfläche geförderter Mietwohnraum wird. Insgesamt entsteht ein urbanes und nachhaltiges neues Stadtquartier, das mit seiner Nutzungsmischung erstmals auch Wohnraum am Hafen schafft. Es wird eine Wegevernetzung in die umliegenden Quartiere geschaffen, die für Fußgänger und Radfahrer bis zur Hafenkante durchlässig sein wird.



Stadthafen Nord Rahmenplanung: wichtiger Bestandteil des Hafen-Entrées

VORBILD B-SIDE

Die B-Side soll das Herz des kulturellen Lebens auf der Südseite des Münsteraner Stadthafen 1 und im Hansaviertel werden und erlangt derzeit besondere Aufmerksamkeit im Konzert der Hafententwicklungen. Der offene B-Side Kultur e. V. entwickelt und veranstaltet die gemeinnützigen Projektbausteine im entstehenden soziokulturellen Quartierszentrum.

Im ehemaligen Hill-Speicher, einem der ältesten noch stehenden Gebäude am Hafen, entsteht auf über 2.500 m² Nutzfläche Raum für Kunst und Kreativität, für Experimente im Kopf wie an der Werkbank, für Bewegung und Achtsamkeit, Theater und Musik, zum Lernen und Kennenlernen, zum soziokulturellen Feiern und für Bildungsprojekte und Debatten: Beispielsweise über die Entwicklung von Kultur, bürgerschaftliches Engagement und demokratische Beteiligung in Münster und über nachhaltige, gemeinnützige Lösungen für die Gesellschaft von morgen.

Der B-Side Kultur e. V. wurde im September 2016 im Rahmen der Bottom-Up Bewegung „B-Side“ im ehemaligen Hill-Speicher am Stadthafen 1 in Münster gegründet.

Für dieses Gebäude erarbeitete der Verein im Rahmen einer Städtebauförderung des Landes NRW und mit Unterstützung der Stadt Münster das Nutzungs- und Betriebskonzept für die gemeinnützige Nutzung des entstehenden soziokulturellen Quartierszentrums. Das erhaltenswerte hafentypische Gebäude wird derzeit saniert und umgebaut. Finanziert wird das Projekt durch Mittel der Städteförderung. Als weiterer Nutzer wird ein Ruderverein in das Gebäude einziehen.



Vorbild B-Side – Foto aus der Bauphase am Stadthafen 1

03. DAS WERKSTATTVERFAHREN

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

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

In 3 abgeschlossenen Dialog-Veranstaltungen – weitere sind in Planung – wurde die Wettbewerbsvorbereitung umfänglich erarbeitet.

Die Dialoge 1 und 2 Anfang September waren der Vorbereitung, Orientierung sowie Arbeit in thematischen Gruppen gewidmet.

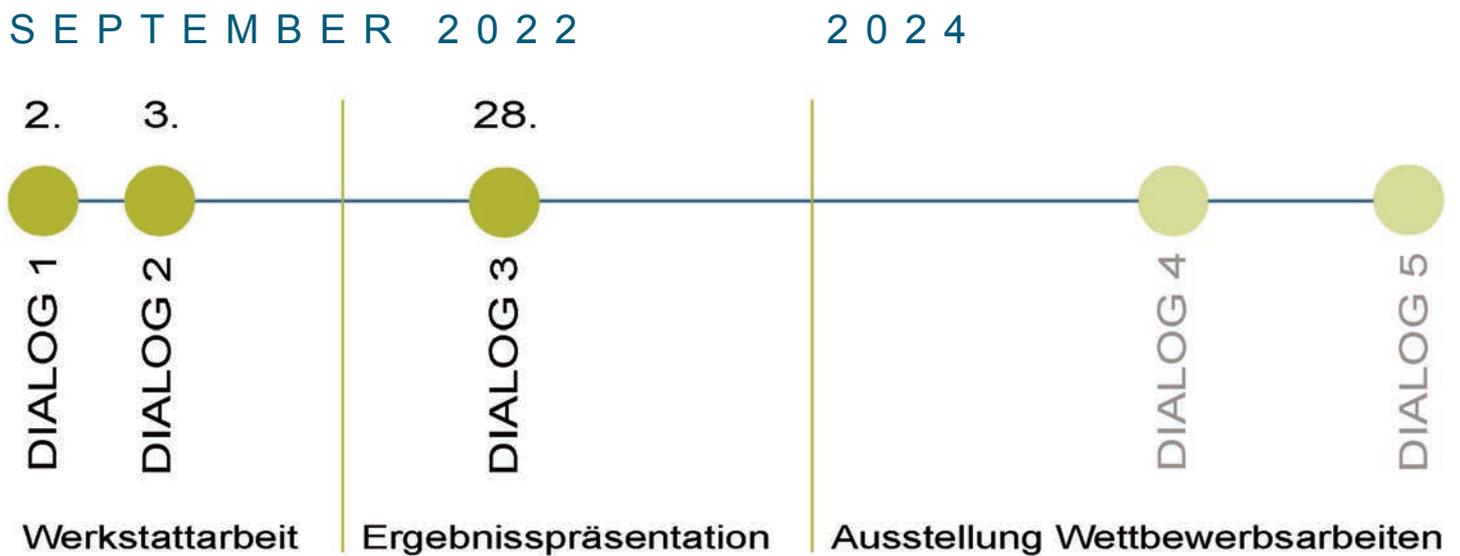


Geführte Ortsspaziergänge im Untersuchungsraum



Werkstattarbeit in der Messe Münster

Die erarbeiteten Grundlagen sowie Ideen flossen in einen zusammenfassenden Perspektivplan für das gesamte Plangebiet rund um die Lebensader des Dortmund-Ems-Kanals, bestehend aus drei **Modellquartieren**, ein. Am 28. September fand über den Dialog 3 die große Abschlusspräsentation der intensiven Zusammenarbeit statt. Zum Wettbewerb sind weitere Beteiligungsmöglichkeiten vorgesehen, um die gemeinsam erarbeiteten Ziele im Sinne der Münsteraner Planungskultur fortzusetzen.



Übersicht des Beteiligungsverfahrens – Dialog 1 - 3 (4 und 5 zum Wettbewerb)

3.1 Werkstattarbeit

Mehr als 120 Personen kamen am 2. und 3. September 2022 zusammen, um erste Ideen für die über das Landschaftsband des Kanals verbundenen Areale der Modellquartiere Theodor-Scheiwe-Straße, Nieberdingstraße / Eulerstraße und Am Hawerkamp zu sammeln. Unter ihnen Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Verwaltung, Anwohnende, interessierte Bürgerinnen und Bürger, sowie Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft.

In den vier Werkstattgruppen „Öffentlicher Raum & Mobilität“, „Urbanes Arbeiten & Innovation“, „Vielfalt & Zusammenleben“ und „Landschaft & Nachhaltigkeit“ haben die Teilnehmenden intensiv diskutiert und am städtebaulichen Arbeitsmodell skizziert, wie die Quartiere zukünftig aussehen können und welche Programmierungen und Besonderheiten für die Zukunft wichtig sind. Nach einer intensiven Arbeitsphase präsentierten alle vier Gruppen ihre zentralen Erkenntnisse und Ergebnisse.

TEAM 1 „ÖFFENTLICHER RAUM & MOBILITÄT“

Moderation:

Hille Krause, Hamburg & Burkhard Horn, Berlin

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

Neben einem Mobilitätskonzept Stadthäfen brauche es daher auch einen anspruchsvollen Masterplan Mobilität für die Gesamtstadt. Beide werden derzeit erarbeitet. Weiterhin wurde grundlegend festgehalten, dass öffentliche Räume robust und anpassungsfähig sein müssen, insbesondere mit Blick auf den Klimawandel. Flächen sollen effizient genutzt werden (Stichwort Mehrfachnutzung) und Barrierefreiheit müsse 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 sollen ausgeweitet, die Grünzonen am Kanal mit den anderen öffentlichen Freiräumen in den Quartieren verknüpft werden. In diesem Zusammenhang wurden Querungen des Dortmund-Ems-Kanals für den Fuß- und Radverkehr über Brücken vorgesehen.

Innerhalb der Quartiere solle die Fortbewegung zu Fuß im Fokus stehen. Die Kompaktheit der Quartiere biete 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 WLE-Haltepunkt, eine eigene Busspur auf dem Alberloher Weg sowie flexible Mobilitätsangebote wie "on demand" verkehrende Kleinbusse vorgeschlagen. Betont wurde die zentrale Funktion von Mobilitätshubs zur Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote. Diese ließen sich gut durch weitere Nutzungen ergänzen, vom Kiosk bis zur Sportanlage auf dem Dach. Der private Kfz-Verkehr 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 (**Modelquartier 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 seien vor allem in Richtung B51 denkbar.

Im Quartier Nieberdingstraße (**Modelquartier 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 zeitnahe Handeln erforderlich ist. Viele der gesammelten Ideen ließen sich über Experimentierräume und Reallabore erproben, von der temporären Umnutzung von Parkplätzen bis zu Tempo 30 auf dem Albersloher Weg.

TEAM 2 „URBANES ARBEITEN & INNOVATION“

Moderation:

Lina Streeruwitz, Wien & Prof. Janna Hohn, Frankfurt

Übergeordnetes Thema in dieser Gruppe waren die Nutzungsmischung und die Überzeugung, dass die neuen Quartiere bunt werden sollen. Vorhandene Qualitäten und Identitäten sollen gestärkt und Nutzerinnen und Nutzer in die Planung eingebunden werden.

Grundsätzlich war das Team 2 der Meinung, dass Experimente und Pilotprojekte gewagt werden und modellhaft in die Zukunft geblickt werden soll, was eine gewisse Offenheit in der Planung erfordere. 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 Bauungsstrukturen 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 solle auf alle Baufelder verteilt eingestreut und ein Quartierszentrum als Treffpunkt und für die kleinteilige Nahversorgung vorgesehen werden. Das Gewerbe solle sich an der Umgehungsstraße (B 51) konzentrieren, da so Lärmschutz und eine gute Anbindung gewährleistet werden.

Das **Modellquartier 4** könne unter dem Motto Mischung am Wald stehen. Die bestehenden Wohnformen an der Niederdingstraße 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 solle eine Mischung aus Wohnen, kleinteiligem Arbeiten und Gewerbenutzungen erreicht werden. Die Frei- und Grünflächen entlang des Kanals gelten als Potenzial und sollen Aktionsraum für den Wassersport bleiben.

Für **Modellquartier 5** wurden vier zentrale Bausteine identifiziert: der Hawerkamp, die Messe, das Jovel und das Hafenbecken II samt Freiraum. Diese impulsgebenden Elemente bilden den Charakter des Quartiers und die neuen Strukturen müssen sich in diese einfügen. Der Hawerkamp könne um urbane Produktionsstätten (Handwerksbetriebe, kleine Manufakturen) erweitert werden, im Stadthafen 2 könnte 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 solle.

Das Team äußerte zudem den Wunsch, den Gasometer und die Grünzüge südlich der Umgehungsstraße (B 51) stärker in den Blick zu nehmen, als Möglichkeitsraum und Bindeglied zu den Wohngebieten im Südosten.

TEAM 3 „VIELFALT & ZUSAMMENLEBEN“

Moderation:

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

Als grundlegend für die Entstehung von Gemeinschaft erachtete Team 3 die Freiraumstruktur und den Grad der Vernetzung der Quartiere. Dabei sollen fuß-, radfreundliche Verbindungen entstehen und Autos weitestgehend aus den Quartieren herausgehalten werden. Die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe haben zunächst diskutiert, welche Werte für sie wichtig sind und welche Bedingungen erfüllt sein müssen. Dazu zählen gemeinschaftliche Nutzungen, Barrierefreiheit, der Erhalt von

Freiräumen, die Schaffung von Quartierszentren, eine Vielfalt an Bauformen und Wohntypen sowie Mischnutzungen. Die Themen Klimaanpassung und Klimaresilienz sollen stets mitgedacht und ein dauerhafter Austausch zu den nächsten Planungsschritten ermöglicht werden.

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

Das **Modellquartier 4** solle 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 Quar-

tiers 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

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 könne der Kanal auch die Funktion der nachhaltigen Energiegewinnung erfüllen.

Zentrales Thema 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 Erlebbarkeit des Elementes Wasser für die gesamte Öffentlichkeit.

3.2 Bürgerinnen- und Bürgerideen für den Planungsprozess

Der Perspektivplan basiert unter anderem auf den Ideen der Bürgerschaft. Für eine gute Übersichtlichkeit werden an dieser Stelle die identifizierten Aspekte sowie Ideen des Werkstattverfahrens für das Modellquartier 3 aufgeführt.

1. Öffentlicher Raum und Mobilität

Kleinbusse, Mobilitätstationen, Gastronomie am Kanal, Fuß- und Radverkehr, Grünverbindungen, Radweg, Quartierszentrum, Wegenetz, Liegewiesen, stadtnah, grüne Binnenfreiräume, CarSharing, autofreie Räume

2. Innovation und urbanes Arbeiten

Aktive Erdgeschosse, Arbeiten & Wohnen verbinden, Verdichtetes Quartier, Nicht-Wohnen in allen Baufeldern, Schwerpunkt Wohnen: leistungsfähig + barrierefrei + innovativ + naturnah + generationen- & lebensphasenübergreifend

3. Vielfalt und Zusammenleben

Familiengerecht, kleinteilige Nahversorgung, Bezug zum Wasser in allen Teilen, nicht-kommerzielle Nutzungen, Grundschule & Kita, Sport- / Spielangebote, Treffpunkte

4. Landschaft und Nachhaltigkeit

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

5. Stadthafen 1 und Kanalsilhouette

Öffentliche Flächen, Badestelle, durchgängige Uferbereiche, Klimaresilienz, Grünzonen am Kanal, Ufer von geschlossener Bebauung freihalten, nicht-kommerzielle Räume, Grünzonen am Kanal, Platz am Stadthafen 1, durchgängige Uferbereiche, Hochpunkt Albersloher Weg

6. Weitere Anregungen

Sitzmöglichkeiten am Kanal, Bebauungskante zum Kanal, Raum für akademischen Ruderverein, Gestaltung multifunktionaler Flächen, Sondernutzung auf Parkplatz, Überbauung Bauwerk, Zwischennutzungen, Beteiligung aller

ONLINE-BETEILIGUNG WÄHREND DES WERKSTATTVERFAHRENS

Durch den zusätzlichen Beteiligungsweg gingen ergänzende Aspekte ein. Ein zentraler Wunsch war es, den Gasometer stärker mit in den Blick zu nehmen und als Standort für Kunst und Kultur zu erhalten. Der Gasometer kann als Bindeglied zwischen der Innenstadt, den neuen Quartieren und Münsters Südosten dienen. Allerdings bedarf es hier eines besseren Lärmschutzes.

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

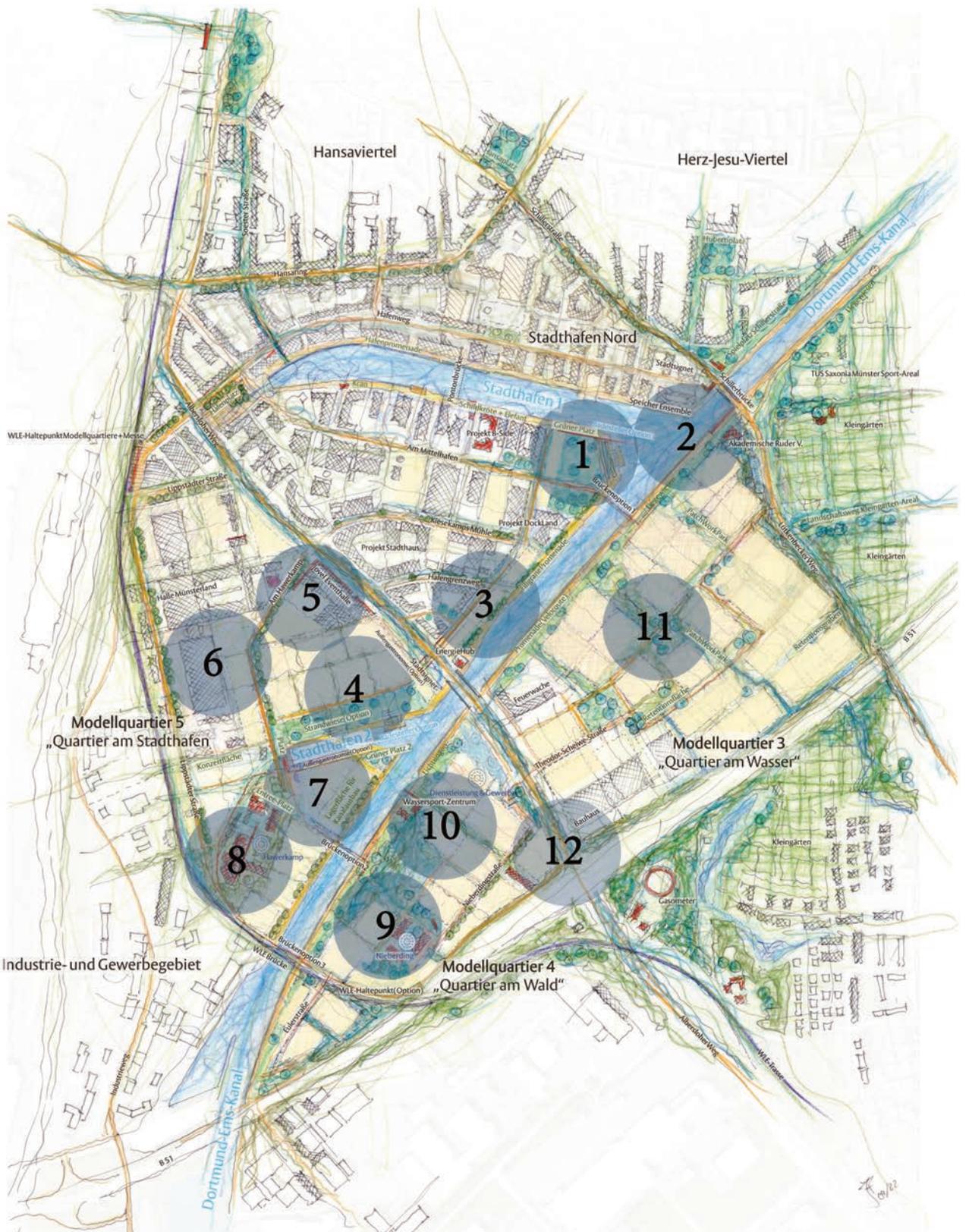
3.3 Der Perspektivplan

Die Zusammenführung der gesammelten Ideen der Werkstatt und der Online-Beteiligungen sowie den Empfehlungen des Strategieteams formte den Perspektivplan. Auch die Empfehlungen des Strategieteams – diese setzte sich aus dem Stadtbaurat, Fachplanern und -planerinnen sowie Sachkundigen zusammen, welche als begleitendes Expertinnen- / Expertengremium den Prozess begleiteten – sind darin eingeflossen.

Der Perspektivplan bildet die Grundlage für die folgenden städtebaulichen Wettbewerbe für die **Modellquartiere 3 | 4 | 5** und gibt vor, in welche Richtung die Entwicklung gehen soll, indem er Handlungsräume und ihre Funktionen definiert.



Quartier am Stadthafen 2 (Skizze: Jörg Faltin)



Perspektivplan mit Handlungsfeldern (Skizze: Jörg Faltn)

Der Perspektivplan schlägt beispielsweise neue Baufelder für ein urbanes Leben, Wohnen und Arbeiten einschließlich verbindender Grünstrukturen in dem Quartier sowie Standorte für neue Mobilitätshubs und neue Kanalbrücken zur besseren Vernetzung der Quartiere vor. Außerdem wird angeregt, einen Strandpark mit Badeoption am Stadthafen 2 und eine öffentliche Grünfläche an der Spitze des Stadthafen 1 einzuplanen. Vorhandene Strukturen, seien es Gebäude oder Wald- und Grünflächen, sollen Inspiration für die architektonischen und atmosphärischen Qualitäten der neuen Quartiere sein.

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.

Die Nummerierungen 1-12 beziehen sich auf die Handlungsfelder und sind im Folgenden aufgeführt.

HANDLUNGSFELDER DES MODELLQUARTIERS 3 IM ÜBERBLICK

Richtungsweisend für die Teilnehmenden waren ebenfalls die den Perspektivplan ergänzenden Handlungsfelder. Diese wurden vom Strategieteam für alle 3 Modellquartiere als inhaltlicher Leitfaden wie folgt konzipiert:

1 Stadthafen 1, südliche Hafenspitze

Der Mut Münsters, diese prominenteste Stelle am Wasser für eine bedeutsame öffentliche Nutzung vorzuhalten, muss unbedingt aufrechterhalten werden. Sie be-

sitzt eine maximale Wertigkeit und darf nicht trivial bewertet werden.

Eine mittelfristige Nutzung als Hafenpark ist realistisch, der Freiraum könnte gar mit einem Erlebnis „an die Wasseroberfläche“ des Kanals gelangen/ heranragen („Landschaftstreppe“ 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 Kanal-Silhouette des Modellquartiers 3

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

Die auf der östlichen Kanalseite zu definierende neue stadträumliche Ausprägung im **Modellquartier 3** muss im Zusammenhang mit dieser prominenten Situation rund um das bedeutende „Entrée“ vom Kanal zum Stadthafen 1 sorgfältig betrachtet und gestaltet werden. In dem hier in Rede stehenden städtebaulichen Wettbewerb ist diese Situation daher besonders zu thematisieren. Ob dabei auf der gegenüber dem Stadthafen 1 liegenden Seite des **Modellquartier 3** sehr nah an die Kanal- und Wasserseite herangerückt wird oder nicht, sollte der weiteren städtebaulichen Betrachtung überlassen bleiben. Bestandteil ist selbstverständlich immer eine garantierte komfortable öffentliche Zugänglichkeit und auch die Integration des Bestandsgrundstücks der „Akademischen Rudervereinigung“.

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

Der stadträumlich und funktional wichtige Übergang vom Stadthafen 1 bis zur „Barriere“ des Albersloher Weg muss gerade wegen schwieriger Rahmenbedingungen einen einheitlichen Duktus der Freiraumgestaltung der stadtseitigen Wasserkanten erhalten.

Ein schmales gestaltetes „Band“ im Sinne einer feinsinnig und filigran herausgearbeiteten Uferpromenade ist der richtige Ansatz. Verbindungen in die Tiefe der Stadthafen 1 Quartiere bzw. der öffentlichen Räume der Straßen „Am Mittelhafen“, „Kiesekamps Mühle“ sowie „Hafengrenzweg“ samt der zu qualifizierenden Verbindung unter dem Albersloher Weg zum Stadthafen 2 sind von zentraler Bedeutung, um die Verbindung der genannten Räume untereinander und mit dem Kanal sicherzustellen. Letztgenannte Verbindung ist ein weiterer, wichtiger öffentlicher Raum in der zweiten Reihe, da der terminierte und planfestgestellte Kanalausbau nur eine schmale Wegebegleitung am Ufer zulässt.

Die fest eingeplanten Projekte an der Uferseite, wie beispielsweise das Projekt der Dockland GmbH, die schmalen vorgesehenen Baufelder direkt an der 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 zw. Stadthafen 1 und Albersloher Weg geplant) muss den gestalterischen Ansprüchen der Kanalsilhouette entsprechen und zum Erleben des Kanals beitragen. An dieser prominenten Stelle am Kanal sollten etwaige Kombinationen / Doppelnutzungen mit weiteren Freizeit-Schiffsanlegeoptionen geprüft werden.

4 Stadthafen 2 mit optionalem Strandpark

Ausgehend von der Kanalsilhouette im Übergang vom Stadthafen 1 zum Stadthafen 2, samt Barriereüberwindung des Albersloher Weges, muss der öffentliche 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, dessen Dimensionierung noch ausformuliert werden muss. 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 Barriereminderung des Albersloher Weges zu erreichen bzw. eine komfortable Vernetzung des Stadthafen 1 mit dem Stadthafen 2 zu gewährleisten.

Zu beachten ist innerhalb dieser Entwicklungsflächen resp. neuen Baufeldern, dass bei stadträumlich übergeordneten Betrachtungen ein möglicher Hochhaus-Standort als Stadtsignet vorgesehen wird. Damit soll die besondere stadträumliche und orientierungsgebende Situation als Auftakt zur „Innenstadt“ direkt am Kanal-Brückenkopf unterstrichen werden. Ein solches Projekt stärkt auch das gesamte städtebauliche Erscheinungsbild der Magistrale Albersloher Weg. Die Popularität des Jovel und seine raue, industriell geprägte Backsteinarchitektur sollte als Beispiel bzw. als Inspiration für die architektonischen und atmosphärischen Qualitäten des neu zu entwickelnden Quartiers berücksichtigt werden.

6 Messe der Zukunft

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

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

Bisherige Konzerte und Großevents haben über die Verwebung mit dem Messeareal und dem Hawerkamp ein Alleinstellungsmerkmal geschaffen, deren Durchführung auch mit der Nachbarschaft eines Störfallbetriebes möglich ist. Hier muss es gelingen, die „backstage“ und Logistikbereiche noch enger mit der Messe und den Raumangeboten „außen“ und auch „innen“ (Logistik-Reserven in den Hallen) zu verzahnen, um wertvolle Flächen in Richtung DEK und Stadthafen 2 Schritt für Schritt entwickeln zu können.

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

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

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

8 „Am Hawerkamp“ mit Experimentierfeld zum Kanal

Bereits die Straße Am Hawerkamp, beginnend am Messe-Entrée und am Jovel-Ensemble, bekommt zukünftig über einen veränderten Verlauf eine andere Rolle zugewiesen. Die Straße wird zum zentralen öffentlichen Raum mit Zuführungsfunktion zum Event-, Kultur- und Gastronomieareal des Hawerkamp-Geländes und des Stadthafens 2, samt neuer Entwicklungsoptionen.

„Wir sind der Hawerkamp“ steht für ein unglaublich vielfältiges und für Münster und die Region einmaliges kulturelles Angebot. Diese Funktion muss gesichert, gestärkt und mit Erweiterungsräumen angereichert werden. Neben der Keimzelle des Gebäudeensembles mit einer Vielzahl von Nutzerinnen und Nutzern ist in Richtung DEK ein urbanes Experimentierfeld ein erklärtes städtebauliches Ziel.

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

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

muss Bestandteil des Modellquartier-Charakters werden und wird auch als Reallabor für zukunftsgerichtetes Zusammenleben verstanden.

9 Nieberding Modellquartier 4 „am Wald“ samt Teilareal Eulerstraße

Das Modellquartier 4 rund um die Nieberdingstraße hat über die zahlreichen Nutzer und Nutzerinnen in höchst unterschiedlichen Gebäudebeständen bereits eine eigene Identität erlangt. Diese wurde von einem ausgeprägten Gemeinschaftssinn, ausgehend u. a. von der Nieberding-Initiative, auf den Weg gebracht und verleiht dem Standort Lebendigkeit. Die naturräumliche Situation

mit einer breiten, landschaftlich geprägten und waldartigen Adresse zum DEK, wird auch zum Leitbild zukünftiger Entwicklungen.

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

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

Der Waldbestand im Modellquartier 4 wird zukünftig als „Mittelpunkt“ des Quartiers 4 am Kanal liegen und einer neuen sozialen Kontrolle unterliegen bzw. nicht mehr im „Dornröschenschlaf“ liegen, dies bedeutet aller Voraussicht nach auch Pflege-Begleitmaßnahmen etc. Vor allem dann, wenn sich die Quartiere mit vielen Beschäftigten und neuen Bewohnerinnen und Bewohnern weiterentwickeln. Auch könnte eine Kanal-Brückenoption

für Fußgängerinnen und Radfahrer als Vernetzung mit dem gegenüberliegenden Modellquartier 5 am Hawerkamp dazu führen, dass der Waldsituation eine weitergehende Bedeutung zugewiesen wird. Das Leitbild des „Quartiers am Wald“ verlangt dabei ohnehin eine landschaftliche Begleitung der Stärkung des Waldthemas im gesamten Quartier.

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

10 Wassersportzentrum Münster

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

Diese kleine „Waldlichtung“ inkl. im Rahmen des 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 steht. Das B-Side Projekt im Stadthafen 1 zeigt beispielsweise eindrucksvoll auf, wie eine hybride Gebäudenutzung im Erdgeschoss auch die Sportlerinnen und Sportler attraktiv und mit direktem Zugang zum Wasser integrieren kann.

11 Modellquartier 3 Schwerpunkt Wohnen und Lebendigkeit mit begleitendem Retentionsraum und Kaltluftschneise „Lütkenbach“

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

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

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

Zur B 51 kann unter Integration und innerbetrieblicher Verlagerung vorhandener Gewerbebetriebe auch 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 Areals des Akademischen Ruderklubs und der landschaftlich eingebetteten Schillerstraße die Außenkontur des **Modellquartiers 3**.

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

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

Der Albersloher Weg ist ein wichtiger und intensiver Verkehrsweg, der die Innenstadt mit dem Osten der Stadt verbindet. Die Überquerung der Brücke wird als

„Eintritt“ in die Stadt erlebt. Diese Eingangssituation könnte durch die Setzung baulicher Hochpunkte (s. unten) stärker inszeniert werden.

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

ZWEITE ONLINE-BETEILIGUNG

Im Rahmen einer zweiten Online-Beteiligung, die im Nachgang der öffentlichen Abschlussveranstaltung vom 28. September 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. Autofreie Zonen und die Vermeidung großflächiger, ebenerdiger Parkplatzflächen – wobei es zu keiner Beschneidung der Parkplätze der MCC Halle Münsterland kommen sollte, – die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV (z. B. durch eine eigene Busspur), eine Verbindung ins Südviertel sowie mehr Shared Spaces wurden angeregt. Die Brückenoption entlang der WLE-Trasse wurde zugunsten des Erhalts des Wäldchens bevorzugt.

Deutlich wurde auch hier nochmal, dass der Erhalt der Club- und Kulturszene rund um den Stadthafen 2 für die Entwicklung des Quartiers für Viele von elementarer Bedeutung ist. Hier komme es auch auf innovative Lärmschutzkonzepte an. Das Konzept der Schwammstadt wurde eingebracht sowie der Wunsch nach alternativen und nachhaltigen Wohnformen, z. B. in Tiny Houses, wobei nachhaltige Baumaterialien eingesetzt und wiederverwendet werden sollten. Eine naturnahe Freiraumgestaltung mit vielen Bäumen wurde gewünscht, die Schatten spenden und das Mikroklima positiv beeinflussen. Auch solle der Wassersport und die Zugänglichkeit zum DEK weiter ausgebaut werden.



DGK als zentraler Standortfaktor für das Modellquartier 3

04. AUFGABE

>> Vernetzend: eine Anknüpfung zum Stadthafen 1 und zu den Modellquartieren 4 und 5 als Herausforderung

Die Bürgerschaft Münsters, Verwaltung, Politik sowie viele weitere zentrale Akteure der Stadtgesellschaft, so unter anderem aus dem Kreis des Hafentratschlags sowie der Interessenvertreter der Initiativen vor Ort, sind sich einig: Das über 80 ha große Projektgebiet aller **Modellquartiere 3 | 4 | 5** an der Lebensader des DEKs kann über umfangreiche Konversionen in Kombination mit behutsamer Integration vorhandener Nutzerinnen und Nutzer zu einer neuen Visitenkarte für Münster werden und somit an die erfolgreiche Entwicklung des Stadthafens 1 anknüpfen.

Das gesamte Areal kann jetzt nach jahrzehntelanger Diskussion über Restriktionen, Sondernutzungen (u. a. Stadion im **Modellquartier 4** „Nieberdingstraße“), zu drei zeitlich voneinander getrennt zu entwickelnden, stadtintegrierten und gemischt genutzten **Modellquartieren** entwickelt werden.

Für das ca. 10 ha umfassende Wettbewerbsgebiet des **Modellquartiers 3** zzgl. des Vernetzungsbereiches am westlichen Ufer des DEKs mit dem gegenüberliegenden Areal der „filigranen Uferpromenade“ bzw. dem Entrée zum Stadthafen 1 kann folgende Aufgabenstellung auf der Basis der September-Werkstatt mit dazugehörigen Empfehlungen des Strategie-Teams konkretisiert werden.



Schrägluftbild Modellquartier 3 (Richtung Osten)





Erhalt des Osmo-Gewerbebetriebs



Areal der „fligranen Uferpromenade“ bzw. dem Entrée zum Stadthafen 1



DEK als Lebensader für Münster



Die Feuerwache 2 als Nachbar des neuen Quartiers

4.1 Programmierung

Einen Schwerpunkt im neuen **Modellquartier 3** werden neue, gemischt zu verteilende Wohnangebote bilden in allen Segmenten einschließlich des geförderten Mietwohnungsbaus. In Anlehnung an die SoBoMü-Regelung im Innenbereich sollten

⇒ der Anteil des geförderten Mietwohnungsbaus an der gesamten Wohn Bruttogeschossfläche (BGF) mind. 30 Prozent,

⇒ der Anteil des förderfähigen, freifinanzierten Wohnraums an der gesamten Wohn BGF ebenfalls mind. 30 Prozent

⇒ sowie der Anteil des freifinanzierten Wohnraums an der gesamten Wohn BGF ca. 40 Prozent betragen.

Der akute und dringende Wohnungsbedarf Münsters muss durch dieses neue Angebot mit der Qualität in Innenstadtnähe und zudem „an der Lebensader des Kanals bzw. am Wasser“ schnellstmöglich ergänzend gedeckt werden. Die Mischung aller drei Segmente mit hohen Qualitäten kann aufgrund der knappen Flächenressourcen und der prominenten Lage am Wasser nur über den qualitätsvollen Geschoss-Wohnungsbau mit dem erforderlichen Maß an realistischen Mischnutzungsanteilen erreicht werden.

Teil des Städtebauprogramms sind daher die Sonderausbildungen der Erdgeschosszonen inkl. aller sozialen Infrastrukturen sowie weiteren Angeboten des verträglichen Arbeitens & mehr (Büros und Dienstleistungen, urbane Produktionsstätten und Co-Working-Angebote etc.).

Laut Beschluss des Rates der Stadt Münster aus 2019 wird in zukünftigen Baugebieten grundsätzlich ein wesentlicher Anteil der entstehenden Nettowohnfläche im Bereich der städtischen Mehrfamilienhausbebauung für die Realisierung gemeinschaftlicher, genossenschaftlicher oder inklusiver Wohnformen zur Verfügung gestellt. Diese Wohnformen sind hier im Bereich des frei-

finanzierten Geschosswohnungsbaus nachzuweisen, da eine Wohnbauförderung bei diesen Projekten unter bestimmten Umständen in Betracht kommen kann, jedoch nicht muss.

Die Grundstücke für diese Projekte werden nach abgeschlossener Bebauungsplanung in einem kriteriengeleiteten transparenten Konzeptvergabeverfahren vergeben, in denen standortbezogen soziale, räumliche und technische Innovationen von einer fachkundigen Jury bewertet und die Vergaben von den zuständigen politischen Gremien beschlossen werden.

Insofern soll die städtebauliche Planung die Ausweisung von Baufeldern berücksichtigen, deren Beispielbarkeit durch ggf. mehrere unterschiedliche Baugruppen / gemeinschaftliche Wohnprojekte im Prozess der Konzeptausschreibung noch weiter städtebaulich / architektonisch ausgestaltet werden kann. Bitte beachten Sie hierzu auch die Hinweise im Kapitel 5.2 zum Gemeinschaftswohnen.

Bei der Sonderausbildung der Erdgeschosszonen muss für die Standorte der gemeinschaftlichen Wohnprojekte beachtet werden, dass insbesondere bei selbstnutzenden gemeinschaftlichen Wohnprojekten / Gruppen, die Erdgeschosszonen von diesen Gruppen eigengenutzt werden können. Diese Gruppen können in der Regel nicht als Betreiber von gewerblich genutzten Flächen oder Flächen des sozialen Bedarfs herangezogen werden.

Das Plangebiet **Modellquartier 3** kann durch seine markante Lage am Erlebnisraum Kanal samt Entrée zum Stadthafen 1, der Nähe zum Vischeringgraben-Grünzug mit den Kleingärten und insbesondere durch seine im Vergleich zu den **Modellquartieren 4** und **5** zeitlich vorgezogene Realisierungsabsicht echte, zeitgemäße Vorbildfunktion für alle **Modellquartiere** erlangen.

Neben der städtebaulich-freiraumplanerischen Aufgabenstellung mit dem Schwerpunkt möglichst alle zukünftigen Baufelder mit dem Erlebniselement DEK zu verknüpfen, gilt es auch ein Höchstmaß denkbarer Nut-

zungsmischungen zur Vermeidung der Monostruktur vorzubereiten, neue Mobilitätsprinzipien einzuführen und einen Beitrag zur klimapositiven Bilanz zu liefern. In dieser Zukunftsperspektive gilt es, die städtebaulichen Qualitäten vorauszudenken und somit die Ausschöpfung des gesamten Entwicklungspotentials bis zum gewerblich genutzten Areal im Übergang zur Trasse der B 51 bzw. einer „Vermittlungszone“ zwischen dem Vorrang Wohnen am Kanal und der östlichen Gewerbeflächen mit seinen großvolumigen Hallen aufzuzeigen.

4.2 Vernetzungen für eine gute Stadt- raum- und Landschaftsintegration

Als eigenständiger und höchst komplexer Anspruch ist auch Teil der Wettbewerbsaufgabe, die Vernetzungen in alle Himmelsrichtungen gut vorzubereiten. Die Betrachtung der Vernetzung in die umliegenden Bereiche ist immer obligatorischer Teil der Aufgabe rund um den geschickten Anschluss von Nachbarschaften und öffentlichen Räumen etc. Dabei rücken vier Themen in den Fokus:

1. Entrée Stadthafen 1

Die städtebauliche Konfiguration vor allem die Silhouette des neuen **Modellquartiers 3** zum DEK, ist nur im Zusammenhang mit dem „Gegenüber“ des Stadthafen 1 und insbesondere des in Planung befindlichen Areals zu

lösen. Auch die „filigrane Uferpromenade“ samt „Grünem Hafen-Platz“ an der Hafenspitze zwischen Stadthafen 1 und Albersloher Weg muss bei der Quartiersentwicklung mitbetrachtet werden.

Der Stadthafen 1 und die gegenüberliegende Kanalseite sind bei der städtebaulichen Konzeption für das **Modellquartier 3** mit zu betrachten, es besteht jedoch kein unmittelbarer Arbeitsauftrag für eine über das Wettbewerbsgebiet hinausgehende Ideenentwicklung.

2. Lebensader Kanal

Die Ansprüche eines weit über die Flächen der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** hinausgehenden, öffentlichen Landschafts- und Erlebnisbandes des DEKs müssen dazu führen, die Vernetzungen gerade hier freiraumplanerisch – gesamtträumlich zu konzipieren und im Abschnitt der Uferkante des **Modellquartiers** vorbildlich umzusetzen.



Im stadträumlichen Zusammenhang: Modellquartier 3 und Entrée Stadthafen 1



Die Flächen der **Modellquartiere** können dabei durchaus urbane Aufenthaltsqualitäten am Kanalband aufweisen. Der Perspektivplan gibt dazu erste Hinweise. Die Randbereiche des gesamten Kanalbandes sind gerade in den Sommermonaten eine große Liegewiese u. a. für sonnenhungrige Münsteranerinnen und Münsteraner samt geduldeter Schwimmaktivitäten (im Kanal offiziell verboten), für den Wassersport und das Radfahren z. B. hinaus in die Münsteraner Landschaften.

Hierzu muss ein gutes, ganzheitliches Freiraumkonzept mit dem Blick auf die anderen Uferzonen der Nachbarschaft, insbesondere der **Modellquartiere 4 und 5**, entwickelt werden.



DEK: auch als wichtiger Naherholungsbereich

Der planfestgestellte Ausbau des DEKs samt Ein- und Ausstiegsstellen für den Wassersport ist dabei ebenso Vorgabe für das **Modellquartier 3**, wie der parallel zur neuen Kanalspundwand geplante Radweg am östlichen Ufer.

3. Vernetzung Modellquartier 4 und Adresse am Albersloher Weg

Die Innenstadt-Magistrale des Albersloher Weges samt Böschungskorridor, das Vorhandensein der Feuerwache und des bestehenbleibenden Baumarktes samt zugehörigem Baustoffmarkt erschweren eine stadträumliche Übergangssituation zwischen den **Modellquartieren 3 und 4** bzw. ergeben eine fast unlösbare Barriersituation. Direkt am Kanal gibt es die zukünftige Verbindungslinie, auch mit dem geplanten Radweg und der über den Wettbewerb zu definierenden Landschafts- bzw. Freiraumsituation direkt am Kanal.

Dennoch sollten Ideen zur Überwindung der Barriere und somit ein langfristig mögliches „Zusammenrücken“ der beiden **Modellquartiere 3 und 4** entwickelt werden. Gerade im Zusammenspiel mit der im Rahmen des Mobilitätskonzeptes und des Perspektivplans gleichermaßen geplanten Mobilstation anstelle des heutigen P&R-Platzes südlich der Feuerwache ergeben sich Rahmenbedingungen, die geradezu ein nochmaliges „Stufenkonzept“ herausfordern, um sehr langfristig gedacht, die Entréesituationen vom Albersloher Weg zu qualifizieren und zudem einen Beitrag zur Vernetzung der **Modellquartiere 3 und 4** leisten zu können.

Alle drei Aufgabenbestandteile und deren Lösungsvorschläge über den Wettbewerb werden dazu führen, das Areal des **Modellquartiers 3** „stadtstrukturell“ besser zu integrieren und als Bestandteil Münsters wahrnehmen zu können. Die Lagequalitäten mit einer vitalen Münsteraner Kern- und Innenstadt, samt gut erreichbarem Zentrum (Domplatz) und Hauptbahnhof in unmittelbarer Nähe, können nicht besser sein. Die **Modellquartiere 3 | 4 | 5** am Kanal weisen eine sehr gute Erreichbarkeit im Sinne der „15 Minuten Stadt“ auf.

4. Integriertes Erschließungskonzept: Herausforderungen und Gestaltungsmöglichkeiten im Quartier

Gefragt ist ein Umgang mit den gesetzten räumlichen Rahmenbedingungen wie der Feuerwache, dem Bauhaus inkl. Stellplatzanlage und dem Betrieb Osmo Holz & Color inkl. seiner Erschließungsnotwendigkeiten. Ebenfalls festgesetzt ist der Hauptanschluss des neuen Quartiers für die MIV-Verkehre an den Albersloher Weg über den bestehenden Knotenpunkt bzw. die Theodor-Scheiwe-Straße. Die Teams sind dazu angehalten, innerhalb dieser Gemengelage eine ansprechende Eingangssituation herauszubilden. Den Teilnehmenden wird freigestellt, ob sie eine langfristige Perspektive nach der Nutzung durch Bauhaus ergänzen möchten. Sicherzustellen ist dabei ein Konzept, welches auch unter Berücksichtigung der derzeitigen Nutzung funktional ist.

Die Haupteerschließung dient der Anbindung des Bauhauses, des Betriebs Osmo Holz & Color, der Feuerwache und des künftigen Quartiers. Die Erschließungsstraße innerhalb des Gebiets führt dann auch in eine private „Planstraße“ die zum neuen Gewerbebereich führt und in einem Lieferhof endet. Diese Verkehrsführung dient auch dazu, das neue Quartier von Verkehrsbelastungen abzuschirmen. Von dieser zentralen Erschließung (der Theodor-Scheiwe-Straße) müssen dann je nach Konzeption die Erschließungen für das neue Modellquartier angebunden sein.

4.3 Leitfragen als Aufruf für gute Lösungen

Das Werkstattverfahren 2022 wurde bereits vom Strategie-Team, besetzt mit Externen und Münsteranerinnen und Münsteranern, begleitet. Das Team hat nicht nur beobachtet und bereits die Präambel zur Modellhaftigkeit mit entwickelt, sondern auch für die spezifischen Aufgabenstellungen weitere Leitplanken definiert.

Neben den bereits erwähnten Aufgabenbestandteilen konnten die exakt auf das Münster **Modellquartier 3** zugeschnittenen Besonderheiten in über die Wettbewerbs-Bearbeitungsgemeinschaften konzeptionell städtebaulich-freiraumplanerisch zu beantwortende Leitfragen überführt bzw. nochmals pointiert werden:

Koexistenz

Die Koexistenz zwischen aktiven Hafennutzungen und gewerblichen Nutzungen sind die Herausforderungen dieser besonderen Konversion in allen Modellquartieren 3 | 4 | 5 und bieten Chancen der Nutzungsvielfalt / -mischung in der Fläche aber auch innerhalb der Quartiersebenen. Die Integration eines Gewerbebetriebs in veränderter Form ist auch in Modellquartier 3 in Richtung Trasse der B 51 zu berücksichtigen!

Leitfrage : *Wie kann nach der geplanten Neustrukturierung des Gewerbebetriebs der Aufbau des neuen Quartiers konkret ausgestaltet werden und welche Immissionschutzaspekte auch zwischen dem Wohnen und dem Gewerbe in einer „Vermittlungszone“ sind Teil der Entwicklungsstrategie?*

Lebensader

Das Landschafts- und Freizeiterlebnis DEK, die grüne Lebensader im Osten Münsters und wichtigster öffentlicher Raum, erfreut sich zunehmender Beliebtheit aller Generationen, hier gilt es, die räumlich-funktionalen Rahmenbedingungen weiter zu qualifizieren und zu stärken. Heute gibt es keine urbanen Räume am Kanal mit Aufenthaltsqualität, die Uferzonen zum Kanal sind zu aktivieren und müssen Raum für viele Aktivitäten bieten!

Leitfrage: *Welche Ausprägung und Qualitäten des öffentlichen Raumes parallel zum Kanalbett und der projektierten Ausbauplanung samt Radweg sind im landschaftlichen Kontext und im gesamträumlichen Kontext der Nachbarschaften zum Stadthafen 1 sowie den Modellquartiere 4 und 5 angemessen, wo kann man zukünftig näher und urbaner an den Wasserspiegel des Kanals herantreten?*

Vorbildlichkeit

Das Modellprojekt in Münster soll wegweisend sein und nicht bloß leere Worte bleiben. Es setzt auf vielfältiges Wohnen, vor allem in den Erdgeschossbereichen, und zielt auf eine positive Klimabilanz sowie einen nachhaltigen Wasserhaushalt ab, einschließlich einer umweltfreundlichen Mobilität mit reduziertem Autoverkehr. Die Integration eines klimaangepassten Entwässerungskonzepts in den Plan soll zusätzlichen Mehrwert für Stadtplanung und Freiraumgestaltung schaffen.

Leitfrage : *Wie kann die Umsetzung des Modellhaften für eine wachsende und erfolgreiche Stadt Münster konkret aussehen und welche Besonderheiten sollten gleich im Städtebau-Rahmenkonzept Eingang finden, gerade auch in Bezug zur positiven Klimabilanz, zu innovativer Mobilität, zu Prozessdesign und Nutzungsmischung etc.?*

Silhouette

Die Stadtsilhouette am Wasser ist im Fokus der Bearbeitung, eine langfristige Perspektive ist nur im Zusammenhang mit dem Entrée des Stadthafens 1, der Entwicklungsfläche „Nördlich Stadthafen 1“ sowie der gegenüberliegenden filigranen Uferpromenade zu betrachten!

Leitfrage: Welche städtebauliche Konfiguration bietet direkt gegenüber dem Stadthafenbecken 1 und allen in der Realisierung befindlichen und geplanten Projekten ein harmonisches Ensemble bzw. ein gutes Entrée, vom Land wie auch vom Wasser aus gedacht?

Prozessdesign

Die besondere Transformation und Prozesshaftigkeit ist Teil des Aufgabenprofils, die Wertemaßstäbe sind zu definieren – nicht alles muss dabei durchdekliniert werden, auch der Weg der Umsetzung ist Teil des Modellcharakters, Veränderbarkeiten und Zukunfts-offenheit sind bitte mitzudenken!

Leitfrage: Welches Prozessdesign und welche Transformationsschritte können für Modellquartier 3 eine gute Entwicklungsoption mit allen nötigen Management-/ Betreuungsnotwendigkeiten hin zu einer Modellhaftigkeit aufzeigen, ergänzend zu den notwendig klassischen Baustufen- und Phasenansätzen?

Identität

Das Modellquartier 3 ist eigentlich eher Peripherie und dennoch mit der Begabung einer zentralen Randlage ausgestattet, zwischen Vorstadt und Münsteraner Innenstadt gelegen, gilt es eine eigene Identität zu schaffen!

Leitfrage: Welche Vielfalt mit welchen Bautypologien, Dichteansätzen und Nutzungstypen sind an dieser neu zu definierenden und prominenten, zukünftig hochgradig urbanen Adresse in Münster die richtigen, wie muss das eigenständige, städtebauliche Profil des Modellquartiers zwischen urbanem Stadthafen 1 und der offenen Landschaft mit Vischeringgraben Grünzug und seinen Kleingärten etc. ausgestaltet werden?

Vielfalt

Das Modellquartier 3 soll lebendig und vielfältig sein, insbesondere auch mit Blick auf seine Nutzerinnen und Nutzer. Das heißt, neben einer Mischung aus Wohnen und Arbeiten/Gewerbe sowie einer Durchmischung der Bewohnerschaft, geht es auch darum, eine Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität für unterschiedliche Zielgruppen zu schaffen.

Stichworte sind hier etwa: Barrierefreiheit, öffentlicher Raum ohne Konsumzwang, Aufenthaltsqualität für Kinder und Jugendliche, Familien, Frauen, Ältere, Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen sowie Menschen unterschiedlicher Herkunft, Kultur, Religion und sexueller Orientierung.

Leitfrage: *Wie können öffentliche Räume geschaffen werden, die lebendig und für unterschiedliche Zielgruppen attraktiv sind und die Vielfalt der Stadtgesellschaft abbilden? Welche weiteren Orte können die Vielfalt und das Zusammenleben im Quartier fördern?*

Lagequalitäten

Die Tiefe des Planungsraums im Modellquartier 3 von der neuen Kanalspundwand bis zur äußeren Begrenzungslinie der B 51 macht es logisch, die Qualitäten des attraktiven Landschaftsbandes DEK bis in die Tiefe des Areals erlebbar zu gestalten, es sollten möglichst viele Baufelder von der besonderen Atmosphäre partizipieren!

Leitfrage: *Wie kann verhindert werden, dass Lagen „in zweiter Reihe“ entstehen und nur wenige die ganze Kraft des Kanals erleben können, über welches Freiraumkonzept kann zwischen den gewachsenen Lagequalitäten gut vermittelt werden?*

Mobilität

Das Mobilitätskonzept bietet Innovationen und fordert gesamtstädtische Konsequenzen, schon die Schillerstraße als Fahrradstraße mit Entwicklungspotential bietet u. a. zukunftsorientierte Ansätze.

Die Erschließung durch eine Seilbahn war eine beispielhaft genannte Option, welche nicht vordergründig in die Planung zu inkludieren ist.

Leitfrage: *Wie können weitere Stärkungen der „sanften“ Mobilität wie selbstverständlich und Münster typisch aussehen inkl. zentraler und dezentraler Mobilitätsstationen mit Verknüpfungsansprüchen aller Verkehrsarten?*

Vernetzung

Der Rat der Stadt Münster hat im Nachgang des Werkstattverfahrens im Dezember 2023 entschieden, dass die im Perspektivplan optional angedachte Brücke zwischen der südlichen Hafenspitze und dem geplanten Quartier Theodor-Scheiwe-Straße (vgl. Kapitel 3.3) aufgrund des Platzbedarfs, der für die barrierefreie Rampenanlagen erforderlich wäre, sowie vor dem Hintergrund der ohnehin im Bestand vorhandenen hohen Brückendichte nicht realisiert werden soll. Durch die bestehende Schillerstraßenbrücke wird das geplante Quartier an der Theodor-Scheiwe-Straße fußläufig sehr gut angebunden. Ggf. könnten Angebote auf dem Wasserweg die Anbindung zusätzlich verbessern.

Leitfrage: *Inwiefern könnte eine Bootsverbindung bzw. ein Wassertaxi die Zugänglichkeit zwischen den Quartieren verbessern?*

Resilienz

Die Städte müssen in Modellquartieren von Anfang an resilient sein. Das bedeutet, dass sie nicht nur die Ziele der neuen Energieversorgungsstrategie erreichen müssen, wie die positive Klimabilanzierung durch Tiefen-Geothermie und die Bewältigung von Wetterextremen wie Starkregen, Hitze und Trockenheit sowie die nachhaltige Nutzung von Regen- und Brauchwasser. Es ist auch wichtig, die Gestaltung von Freiräumen zu berücksichtigen, um das lokale Mikroklima und die Klimaresilienz zu verbessern, zum Beispiel durch die Erhöhung des Grünanteils und den Schutz der Artenvielfalt sowie die Schaffung von Schatten durch klimaresistente Baumsetzungen.

Leitfrage: *Wie kann das Regenwasserbewirtschaftungskonzept im Rahmen der Freiraumplanung konkret ausgestaltet werden sowie die naturnahe urbane Wasserbilanz erreicht und der natürliche Gebietsabfluss in den Visecheringgraben genutzt werden? (Eine Einleitung von Niederschlagswasser in den DEK ist rechtlich nicht möglich). Welche Maßnahmen u. a. zur positiven Klimabilanz können auf Städtebauebene einen Teilbeitrag liefern?*

Barriereminderung

Der Albersloher Weg hat wichtige Zuführungsfunktion auf die Innenstadt Münsters und benötigt zukünftig ein eigenständiges, städtebauliches Profil, zugleich ist er wegen der vorhandenen Topographie mit seiner Anrampung und seines breiten Querschnitts eine Barriere im Stadtraum und insbesondere zwischen den Modellquartieren 3 und 4!

Leitfrage: *Wie könnte die stadträumliche Vernetzung zum Modellquartier 4 im optimalen Falle und in der langfristigen Perspektive verbessert werden und wie kann auch das Entrée des Modellquartiers zum Albersloher Weg eine gute Gestalt- und Nutzungsqualität bekommen?*

05. HINWEISE

>> Modellhaft: Urbane Programmierung mit nötiger Zukunftsoffenheit und weiteren Besonderheiten

5.1 Das städtebauliche Programm

Für die städtebauliche Zielprogrammierung wurden Orientierungswerte erarbeitet. Im Sinne einer sehr urbanen Ausnutzung und Dichtevorstellung mit allen Lagevorteilen der Innenstadtnähe und des DEKs dienen diese Werte als Rahmen, der von den Wettbewerbsteilnehmenden eigenverantwortlich zu prüfen ist und der zu einer maximal möglichen Qualität im Münster **Modellquartier 3** führen muss.

Das bedeutet, dass es nicht um eine Maximierung von Bruttogeschossflächen geht, sondern um den Vorschlag eines angemessenen, urbanen und hochgradig qualitätsvollen Städtebau- und Freiraumkonzeptes, bei dem

in Münster in städtebaulich begründeten Fällen und von den Wettbewerbsteilnehmenden gewünschten Pointierungen auch hohe Häuser (über 7 Geschosse – Querverweis an die maximale Wohnbau-Förderfähigkeit, s. auch Kapitel 5.2) miteingeplant werden können.

Bei der Wettbewerbsbearbeitung ist zu berücksichtigen, dass der im Bereich der Theodor-Scheiwe-Straße bestehende Gewerbebetrieb ‚Osmo Holz & Color‘ neustrukturiert, größtenteils in die Nähe der Umgehungsstraße B 51 verlagert sowie erweitert werden soll. Zu berücksichtigen ist ferner, dass eine der bestehenden Hallen des Betriebs auch künftig erhalten werden soll. Der Planung für die Neustrukturierung des Gewerbebetriebs ist im Kapitel 2 erläutert.



Grobe Nutzungsbereiche im Modellquartier 3 und seiner Randbereiche

5.1.1 Programmatische Zielsetzung

Entwicklung eines urbanen, gemischt genutzten, mehrgeschossigen Quartiers mit einer dem Ort angemessenen hohen städtebaulichen Dichte.

Zielvorstellung: 195.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) gesamt, aufgeteilt in:

WOHNEN

a) 135.000 m² BGF Wohnen

(ca. 70% der Gesamt-BGF)

ca. 1.350 Wohneinheiten (WE), 1 WE = 100 m² BGF
1 WE = 2,5 Einwohner (ca. 3.400 EW)

davon als Orientierungswerte zum Wettbewerb bezogen auf die BGF Wohnen:

>> mind. 30% geförderter Wohnraum

(Davon mindestens 70% für Einkommensgruppe A, Bemessung nach § 13 Gesetz zur Förderung und Nutzung von Wohnraum für das Land Nordrhein-Westfalen (WFNG NRW))

>> mind. 30% förderfähiger Wohnraum

(D. h. gemäß den Vorgaben des geförderten Wohnraums in Bezug auf die Wohnflächenobergrenzen und Barrierefreiheit, aber ohne Mietpreis- und Belegungsbindung und ohne Inanspruchnahme öffentlicher Mittel)

>> ca. 40% freifinanzierter Wohnraum

ARBEITEN & MEHR

b) 60.000 m² BGF Arbeiten & mehr

(ca. 30% der Gesamt-BGF)

davon:

- ca. 70% für Büros / Praxen / Dienstleistung / Nahversorgung
= 42.000 m² BGF
(30 m² = 1 Arbeitsplatz)
= ca. 1.400 Arbeitsplätze (AP)

- ca. 30% für Kultur, Urbane Produktion, Gastronomie / Veranstaltung / soziale Infrastruktur
= 18.000 m² BGF (100 m² = 1 Arbeitsplatz)
= ca. 180 AP

KINDERTAGESSTÄTTEN

Konzeptabhängig ist in Anlehnung an den im Folgenden definierten Schlüssel der Kita-Bedarf (maßnahmenbedingter Bedarf zzgl. weitere 12 Gruppen für unterversorgte Nachbarschaften Hafen, Gremmendorf, Mauritz-Mitte / Ost) nachzuweisen:

Betreuungsbedarf insgesamt – 29 Kita-Gruppen
= 5.140 m² Kita-Nettogebäudefläche

c) 7.710 m² BGF Kita(s) (Annahme: Faktor 1,5)

RUHENDER VERKEHR

Stellplätze Wohnen:

0,5 PKW-Stellplätze je Wohneinheit
(WE = 100 m² BGF)

Weitere Stellplätze in Höhe von 15% der Gesamtzahl an Wohneinheiten für Besuchende des Plangebiets sind zusätzlich einzuplanen.

Alle weiteren Nutzungsbausteine:

0,5 PKW-Stellplätze je Nutzungseinheit
(NE = 50 m² BGF)

Mobilstation:

Die einzuplanende Mobilstation am Albersloher Weg soll 350 PKW-Stellplätze für den gesamtstädtischen Bedarf vorsehen (= **9.450 m² BGF Mobilstation**). Konzeptionsabhängig kann diese Mobilitätsstation durch Stellplätze für das Quartier und weitere Nutzungen (z. B. Sharing-Angebote) ergänzt werden.

Mindest-BGF je Stellplatz = 27 m² (inkl. Erschließung)

Zusätzlich sollten Fahrradstellplätze in der Mobilstation eingeplant werden.

Gesamt-BGF Wohnen (m²)	135.000
Anzahl der Wohneinheiten (1 WE je 100 m² BGF)	1.350
Voraussichtliche Anzahl der Bewohnerinnen und Bewohner (1 WE = 2,5 Einwohner)	3.400
Voraussichtliche Anzahl der Kinder bis 6 Jahre (Annahme 10 %)	340
Zahl der voraussichtlichen u3-Kinder mit Betreuungsbedarf (u3-Betreuungsquote: 50 %)	170
Maßnahmenbedingter u3-Betreuungsbedarf in Gruppen	17 Kita-Gruppen
Maßnahmenbedingte Kita-Nettogrundfläche (Annahme: 185 m² je Gruppe in Gruppenform I und II / 160 m² in Gruppenform III)	3.020 m²
Zzgl. Kita-Außenflächen <u>Gesamtaußenfläche:</u> Anzahl der Gruppen x 300 m² <u>Reine Spielfläche:</u> Kinderzahl x 12 m²)	5.100 m² (17 Gruppen x 300 m²) (davon 3.660 m² reine Spielfläche: 305 Kinder x 12 m²)

Betreuungsbedarf der angrenzenden Wohnbereiche	12 Kita-Gruppen
Betreuungsbedarf insgesamt	29 Kita-Gruppen (17 + 12 Gruppen)
Kita-Nettogebäudefläche insgesamt (Annahme: 185 m² je Gruppe in Gruppenform I und II / 160 m² in Gruppenform III)	5.140 m²
Zzgl. Kita-Außenflächen <u>Gesamtaußenfläche:</u> Anzahl der Gruppen x 300 m² <u>Reine Spielfläche:</u> Kinderzahl x 12 m²)	8.700 m² (29 Gruppen x 300 m²) (davon 6.300 m² reine Spielfläche: 525 Kinder x 12 m²)

Zu den im Folgenden benannten quartiersbezogenen Bedarfen an Kita-Gruppen gilt es zu berücksichtigen, dass alle für Kita vorgesehenen Flächen so einzuplanen sind, dass sie bei geänderten Bedarfen flexibel anderweitig genutzt werden könnten.

Für die Verortung der geplanten Kitas müssen geeignete Flächen gefunden werden, die den Anforderungen an Kindertageseinrichtungen entsprechen.

Hier gilt es folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die geplanten Kitas sollen vollständig in Kombination aus Kita & Wohnen errichtet werden
- Die Grundstücksflächen müssen über die erforderlichen Quadratmeter verfügen (Innen- und Außenflächen inklusive Stellplätze für Auto / Fahrrad, Entsorgungsflächen, Zuwegungen). Das Amt für Kinder, Jugendliche und Familien der Stadt Münster stellt entsprechende Raumprogramme mit den aufgeführten Quadratmeterangaben zur Verfügung
- Im näheren Umfeld der jeweiligen Kita sind entsprechende Hol- und Bring-Zonen zu errichten. Hier gilt Folgendes zu berücksichtigen:
 - Der Autostandort muss für den Ein- und Ausstieg von Eltern und Kindern sicher sein
 - Ein sicherer Weg vom Parkplatz zur Einrichtung muss vorhanden sein
 - Die Entfernung zwischen Parkplatz und Kita sollte möglichst kurz sein
 - Bring-Zonen für Lieferdienste müssen vorhanden sein
- Die Grundstücksflächen müssen von angrenzenden öffentlichen Nutzflächen (öffentliche Spielplätze, Sportflächen, Parks o. ä.) klar abgegrenzt werden. Öffentliche Wegführungen/Verlórouten dürfen das Kita-Gelände nicht durch-

queren. Das Kitagelände ist kein öffentlicher Bereich und muss zum Schutze eingefriedet werden. Aspekte zur Schaffung miteinander verträglicher, konfliktfreier Räume sollten bei der Verortung der Kitas Berücksichtigung finden

- Die erdgeschossige Zugänglichkeit von den Kita-Innenräumen zur Kita-Außenspielfläche muss gewährleistet sein
- Die Kitas müssen so verortet werden, dass alle Zu- und Ausgangsbereiche der Kita sicher sind. Kita-Kinder dürfen nicht in gefährliche, ungesicherte Bereiche gelangen
- Die Grundstücksflächen müssen in einem lärmgeschützten Bereich liegen. Ungestörte Kommunikation ist erst bei einem Lärmpegel von 55 dB(A) oder darunter gegeben. Das Umgebungslärmniveau darf sich nicht deutlich störend auf die Kommunikation auswirken
- Die Kitas dürfen nicht durch Geruchsemissionen beeinträchtigt werden
- Auf den Grundstücksflächen dürfen keine stehenden oder fließenden Gewässer vorhanden sein, die für die Kinder eine Gefahrenquelle darstellen. Solche Grundstücksflächen eignen sich nicht für Kitzwecke
- Zur Einhaltung der Kindersicherheit muss eine Zugänglichkeit zu Mulden oder anderer größerer Wasseransammlungen ausgeschlossen werden. Entsprechende Entwässerungs- bzw. Drainagesysteme müssen das Absickern des Regenwassers gewährleisten. Auch bei Extremwetterlagen muss eine ganzjährige gefahrlose Bespielbarkeit der Kita-Außenspielflächen möglich sein
- Auf den Grundstücksflächen muss ein natürlicher Sonnenschutz wie z. B. die Bepflanzung mit ausreichend großen, schattenspendenden Bäumen realisierbar sein. Aspekte der Klima-

anpassung bei langanhaltenden Hitzeperioden müssen berücksichtigt werden

- Die Kitas sollen den Nutzern barrierefrei zur Verfügung gestellt werden (barrierefreie Erschließung, Zugänglichkeit zum Gebäude). Auch die Freianlagen sind barrierearm auszugestalten
- Es ist darauf zu achten, dass die Kitas gut verteilt über das gesamte Baugebiet verortet werden
- Um entstehende Betreuungsbedarfe möglichst frühzeitig abdecken zu können, müssen die jeweils maßnahmenbedingten Kitas passend zur Wohnbebauung des entsprechenden Bauabschnittes errichtet werden, sofern möglich auch schon im Vorgriff auf das entstehende Baugebiet. Eine gute verkehrstechnische Anbindung ist hierbei zu berücksichtigen

SCHULE

Grundschulversorgung

Mit der Overbergschule und Bodelschwingschule sind zwei Grundschulen vom Planungsgebiet gut erreichbar, wobei diese voraussichtlich durch Nachverdichtungen im Hansaviertel und der Entwicklung am Kreativkai an Kapazitätsgrenzen stoßen. Nach den ersten Berechnungen ergibt sich ein Bedarf von weiteren Grundschulzügen. Die Deckung des skizzierten Bedarfs soll nicht innerhalb des Plangebiet und an anderer Stelle des Stadtgebiets erfolgen. Ein Grundschulstandort ist daher nicht im Wettbewerbsgebiet zu berücksichtigen.

Weiterführende Schule

Ein Standort für eine weiterführende Schule ist nicht innerhalb des Plangebiets zu berücksichtigen.

5.1.2 Ruhender Verkehr

Aufwendige Tiefgaragensysteme sind aus Gründen der Nachhaltigkeit / Wirtschaftlichkeit nicht vorzusehen. Ausnahmen sind z. B. in Bezug zum Wohnen möglich. Auf eine flächensparende Privaterschließung ist zu achten.

Bei der geplanten Mobilstation können Flächen für ergänzende Angebote vorgesehen werden, wie z. B. Sharing-Angebote, Radstellplatz-Verknüpfungen, Elektromobilität, Paketdienste oder Kioskangebote etc.

FAHRRÄDER

Je nach Mobilitätskonzept sind konzeptionsabhängig ausreichende Stellplätze für Räder / Lastenräder / Sharing-Räder etc. (auch geschützt an / innerhalb baulicher Anlagen / Gebäuden) einzuplanen.

Mindestens 4 Rad-Stellplätze je Wohneinheit (WE = 100m² BGF) für die bauordnungsrechtlich nachzuweisenden Privatstellplätze.

Hinzu kommen gleichmäßig im Plangebiet verteilt öffentliche Abstellanlagen im öffentlichen Raum (bspw. in Form von „Päckchen“ mit jeweils 5 jeweils Anlehnbügeln, die statt eines Parkplatzes im Straßenraum verortet werden). Teilweise überdachte Unterbringung der oberirdischen Fahrradstellplätze gewünscht.

Für alle weiteren Nutzungsbausteine gilt für den Wettbewerb zunächst ein einheitlicher, nutzungsübergreifender Stellplatzschlüssel von weiteren 2 Stellplätzen je Nutzungseinheit (NE = 50 m² BGF).

2 Rad-Stellplätze je Nutzungseinheit (NE = 50 m² BGF)

PKW

Für das innovative Modellquartier wird - abweichend von der Stellplatzsatzung der Stadt Münster - für die Wohnungen ein Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen im Sinne der Qualitätsziele angenommen. Zum Wettbewerb gilt daher der Nachweis von:

0,5 PKW-Stellplätzen je Wohneinheit (WE = 100 m² BGF) für die bauordnungsrechtlich nachzuweisenden Privatstellplätze. Die Privatstellplätze sollen in der zentralen Mobilstation bzw. in Quartiersgaragen ergänzt werden. Weitere Stellplätze in Höhe von 15% der Gesamtzahl an Wohneinheiten für Besuchende des Plangebiets sind zusätzlich einzuplanen. Diese sollen in Teilen als Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und unter Umständen für Laden / Liefern im öffentlichen Straßenraum gleichmäßig bzw. sinnvoll verteilt werden.

0,5 PKW-Stellplätzen je Nutzungseinheit (WE = 100 m² BGF)

Für alle weiteren Nutzungsbausteine gilt für den Wettbewerb zunächst ein einheitlicher, nutzungsübergreifender Stellplatzschlüssel von weiteren:

0,5 PKW-Stellplätzen je Nutzungseinheit (NE = 50 m² BGF)

PARK&RIDE FÜR GESAMTSTADT

Als Größenordnung eines gesamtstädtischen Park&Ride Angebotes (hier: Mobilstation am Albersloher Weg als Ersatz für den heutigen, offenen P&R Stellplatz an der Theodor-Scheiwe-Straße) werden ca. 350 zusätzliche PKW-Stellplätze angenommen. Das entspricht ungefähr den vergleichbaren Parkhauskapazitäten rund um den Hauptbahnhof. Bei angenommenen Mindest-BGF mit 27 m² pro Stellplatz (inkl. Erschließung) ergibt sich:

9.450 m² BGF für ein gesamtstädtisch bedeutsames P&R Angebot in Form einer Mobilstation (anstelle des heutigen P&R-Platzes südlich der Feuerwache). Zusätzlich sollten Fahrradstellplätze und ggf. ergänzende Mobilitätsangebote in der Mobilstation eingeplant werden.

5.2 Die Ansprüche der Fachressorts im Einzelnen

Die Fachämter der Stadt Münster haben bereits im Vorbereitungsprozess zum Werkstattverfahren intensiv mitgewirkt. Die folgenden Hinweise formulieren die Ansprüche der Fachressorts, sind nicht als abschließend zu betrachten und liefern wichtige Anregungen bereits in der frühen Phase des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs. Auch wenn sie in Teilen für die an den Wettbewerb unmittelbar anknüpfende Rahmenplanung schon sehr detailliert erscheinen, sollen sie einen Überblick geben, welche Fragestellungen im laufenden Planungsprozess von Bedeutung sind.

GESAMTSTÄDTISCHES UND INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK) 2030

Bereits im ISEK 2030 für die Gesamtstadt wird im Handlungsfeld „Innenstadt ist mehr“ die Innenstadt räumlich in Zusammenhang mit dem Hafengebiet gebracht und gesehen. Hier heißt es u. a.:

- Die Innenstadt räumlich und funktional weiterdenken und angrenzende Lagen zur Erhöhung der Vielfalt, zur Bereicherung und zur Entlastung der Altstadt einbeziehen
- Die Münsteraner Altstadt in ihrer Bedeutung und Funktion durch neue Verknüpfungen zu stadträumlich und funktional wichtigen Lagen (z. B. Wissensquartiere, Hafen, ...) stärken

Diese Themenaspekte werden auch aktuell im Rahmen der laufenden Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzept Münster-Innenstadt (INSEK MS-Innenstadt) aufgegriffen. Der Untersuchungsraum des INSEK MS-Innenstadt reicht – in Abstimmung mit und Abgrenzung zum DEK und Hafengebiet – bis etwa zum Kreuzungsraum Hafenstraße / Hansaring / Albersloher Weg, umfasst also bewusst (auch aus förder-technischen Gründen) nicht mehr wie im ISEK 2030 für die Gesamtstadt dargestellt, auch das gesamte Hafengebiet.

Dennoch ist die räumlich-funktionale Verknüpfung zwischen Innenstadt (im engeren Sinne) und dem Hafengebiet bzw. dem DEK auch im INSEK MS-Innenstadt ein wichtiges Thema.

Zum Bezug zur Hafen- und Kanalentwicklung findet sich im INSEK MS-Innenstadt Folgendes:

- Münsters Innenstadt soll im Laufe des nächsten Jahrzehnts noch vielfältiger werden und mehr großstädtisches Flair erhalten, ohne seine Behaglichkeit zu verlieren: Großstadt und „Hygge“ zugleich
- Dafür sind die „Grenzen“ der Altstadt zu überschreiten, Verknüpfungen mit dem Hafen- und Messequartier (...) zu verbessern, diese Quartiere mit großstädtischen Funktionen in engere Wirkungszusammenhänge mit der Altstadt zu bringen und sie damit selbst vielfältiger und urbaner werden zu lassen

Auch im Handlungsfeld 2 „Vernetzt und facettenreich“ besteht ein Bezug zur Hafenentwicklung. Die Argumentation hier folgt der Linie, mehr großstädtisches Flair und noch mehr Vielfalt für die Münsteraner Innen- bzw. Altstadt durch eine sehr gute räumlich-funktionale Verknüpfung zu den großstädtischeren, urbaneren, raueren Münster **Modellquartieren 3 | 4 | 5** im Hafenumfeld bzw. an der Lebensader des Kanals (und parallel auch zu den **Modellquartieren 1 | 2** rund um die Wissenschaftsquartiere im Westen der Stadt) zu erreichen.

Auch für das Innenstadt-Handlungsfeld und -Entwicklungsziel „autoarm und erreichbar“ kommt den Kanal- und Hafengebiet eine wichtige Rolle zu, da dort bspw. an Mobilstationen ein Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund in Richtung Altstadt stattfinden kann / sollte.

ORIENTIERUNG WOHNRAUMFÖRDERUNG

Das **Modellquartier 3** sollte mindestens die Anforderungen erfüllen, die das zuständige Landesministerium im aktuell gültigen Wohnraumförderungsprogramm (WoFP 2018 - 2022) an neue Wohnquartiere bzw. deren Quartiersentwicklung stellt. Im WoFP wird u. a. betont:

- Das Ziel sind sozial gemischte, generationenübergreifende, inklusive und nachhaltige Wohnquartiere
- Die Quartiersförderung hat sich als wichtiger Baustein zur ganzheitlichen Entwicklung etabliert. Neben den Themen soziale Mischung und qualitätsvoller Wohnungsbau spielen auch hier die Themen Klimaschutz und klimaneutrale Energie- und Wärmeerzeugung eine herausragende Rolle
- Generationengerechte Wohnquartiere sollen die selbstständige Lebensführung unterstützen und die Privatsphäre wahren, d. h. die Gebäude und Wohnungen sowie das Wohnumfeld sollen barrierefrei sein und sich in zentraler, infrastrukturell gut erschlossener und ausgestatteter Lage mit Geschäften des täglichen Bedarfs, Arztpraxen, Apotheken usw. befinden
- Das Ziel ist eine soziale Durchmischung (Mietwohnraum, Eigentum und frei finanzierten Wohneinheiten), die es Jung und Alt, Singles und Familien, besser und weniger Verdienenden erlaubt, gemeinsam lange Zeit in einem nachhaltigen Quartier zu wohnen
- Besonderes Augenmerk wird auch auf das Angebot und die Förderung quartiersbildender Maßnahmen (zum Beispiel Quartiersplatz, Gemeinschaftsräume) gelegt. Angebote zur Förderung des Wohnumfelds und wohnungsnaher sozialer Infrastruktur können so zur Aufwertung von Quartieren genutzt werden

WOHNUNGSZUSAMMENSETZUNG

Aus den Vorgaben des Landes NRW zur sozialen Wohnraumförderung im Rahmen von Quartiersentwicklungsmaßnahmen lassen sich hinsichtlich der Wohnungsangebote und der Angebote im Wohnumfeld und der wohnungsnahen sozialen Infrastruktur folgende Eckwerte für ein Münster Modellquartier 3 ableiten:

Geförderter Wohnungsbau

Eine sehr hohe Zahl an Mietwohnungen im Geschosswohnungsbau soll im Modellquartier 3 entstehen. So sollte der Anteil des geförderten Mietwohnungsbaus nach Maßgabe der SoBoMü hier bei mind. 30 % der entstehenden Nettowohnfläche liegen, zum Wettbewerbsverfahren vereinfacht bezogen auf die gesamte BGF Wohnen.

Die geförderten Wohnungen dürfen nicht an einer Stelle im Quartier konzentriert werden, sondern sind gleichmäßig auf das gesamte Quartier zu verteilen. Die Förderung von Mietwohnraum setzt grundsätzlich voraus, dass dessen Standortqualität (insbesondere Lage des Baugrundstücks, Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen, Erschließung, Lärmbelastigung, Angebot an wohnungsnahen Spiel- und Freizeitflächen) die Voraussetzungen für gesundes und ruhiges Wohnen bietet.

Für die Stadt Münster gilt, dass die Gebäude, in denen geförderter Wohnungsbau entstehen soll, bis zu sieben Geschosse (einschließlich der Nicht-Vollgeschosse) enthalten dürfen. Sofern bei Gebäuden mit mehr als 7 Geschossen öffentlich geförderter Wohnraum vorgesehen wird, wäre frühzeitig das zuständige Ministerium einzubinden und eine Ausnahmegenehmigung einzuholen. Zudem dürfen in diesem Gebäude max. ein Anteil von 50 % gefördertem Wohnraum entstehen (bezogen auf die Nettowohnfläche, WFB Ziffer 4.1).

Die Förderung von Mietwohnraum setzt voraus, dass dessen Planung auf ein bedarfsgerechtes Verhältnis von Wohnungen unterschiedlicher Größe und Zimmerzahl sowie für verschiedene Nutzergruppen ausgerichtet wird. Geförderter Mietwohnraum muss nachhaltig an den begünstigten Personenkreis vermietet werden können. Sollen in einem Gebäude neben geförderten Wohnungen auch nicht geförderte Wohnungen oder Gewerberäume erstellt werden, muss auch insoweit die nachhaltige Vermietbarkeit gesichert sein. Den Anforderungen an Wohnraum für Menschen mit Behinderungen ist in besonderem Maße gerecht zu werden.

Förderfähiger Wohnungsbau

Um in dem Modellquartier 3 Haushalte aller Einkommensschichten versorgen zu können, soll 30 % der Nettowohnfläche (zum Wettbewerbsverfahren vereinfacht bezogen auf die gesamte BGF Wohnen) förderfähig gemäß den Vorgaben des geförderten Wohnraums sein (vgl. auch Kap. 5.1.1).

Eigentum im Geschosswohnungsbau

Die notwendige Eigentumsquote (Selbstnutzer – Eigentumswohnungen) soll ca. 40 % der entstehenden Nettowohnfläche betragen (auch hier vereinfacht zum Wettbewerb bezogen auf die gesamte BGF Wohnen).

Gemeinschaftswohnen

Es soll eine Ausweisung von Baufeldern vorgenommen werden, deren Nutzung durch mehrere unterschiedliche Baugruppen/gemeinschaftliche Wohnprojekte im Prozess der Konzeptausschreibung noch weiter ausgestaltet werden kann. Die Parzellierung kann dann erst im Rahmen oder nach erfolgter Konzeptplanung konkretisiert werden, damit maßgeschneiderte Grundstücke und Nachbarschaften geschaffen werden können. Eine Flexibilität hinsichtlich Maß der baulichen Nutzung, ggf. keine Festschreibung von Mindestgebäude-

höhen samt dem Ermöglichen unterschiedlicher Trauf-, First- bzw. Attikahöhen, um die Ausnutzbarkeit der Grundstücke zu flexibilisieren geht damit einher. Es soll Flexibilität auch in der Entscheidung über offene, geschlossene oder abweichende Bauweise geschaffen werden, um je nach vorliegenden Konzepten die Nachbarschaften angemessen ordnen zu können. Zudem haben die Baugruppen erfahrungsgemäß sehr unterschiedliche Bedürfnisse / finanzielle Kapazitäten hinsichtlich der Unterbringung von Verkehrsmitteln. Tiefgaragen gilt es zu vermeiden und stattdessen wirtschaftlichere Parksysteme planen.

ALTENGERECHTE UND INKLUSIVE QUARTIERSENTWICKLUNG

Als Basis für die Entwicklung des Quartiers gilt in der Realisierungsphase der Masterplan altengerechte, inklusive Quartiersentwicklung sowie das Handlungskonzept „Mobilität im Alter und für mobilitätseingeschränkte Menschen stärken – selbstverständlich selbstständig“. Folgende Aspekte sind relevant:

- Sitzbänke auch mit Armlehnen, zudem möglichst nicht immer nur eine Sitzbank, sondern auch mal 2 - 3, damit man sich auch unterhalten kann (nicht nebeneinander aufstellen)
- Zu berücksichtigen sind auch die Bedarfe der Menschen mit Behinderung
- Nutzung von Toiletten ermöglichen (z. B. im Handel und anderen Einrichtungen)
- Differenzierte Wohnungsangebote auch für ältere mobilitätseingeschränkte Menschen (selbstständiges Wohnen, betreutes Wohnen und Gruppenwohnungen) und für Menschen mit Behinderungen anteilig einplanen, somit also barrierefreie und rollstuhlgerechte Wohnungen

- Quartierstreff, in dem man sich aufhalten kann ohne Verzehrzwang, ein Angebot auch für Treffs, Vereine und sonstige Freizeit-Angebote
- Raum für Mittagstisch (kann im Quartierstreff angeboten werden), die insbesondere von älteren Menschen besonders gut angenommen werden. Es kann selber gekocht werden oder man nutzt einen Lieferdienst

INKLUSION UND VIELFALT

Inklusion und Vielfalt werden zusammen mit der Barrierefreiheit als universelles Prinzip für alle städtischen Prozesse und damit auch für dieses Modellquartier berücksichtigt. Das Leitziel lautet folglich: Die Wohnraumversorgung für Menschen mit Behinderungen soll bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Durch geeignete und wirksame Maßnahmen soll gewährleistet werden, dass Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt die Möglichkeit haben, ihren Aufenthaltsort zu wählen und zu entscheiden, wo sie wohnen, ohne auf besondere Wohnformen angewiesen zu sein. Um dies zu gewährleisten, ist ein ausreichendes Angebot an barrierefreien Wohnungen sowie flexibel nutzbarer Wohnraum von Nöten, welcher kleine Wohngruppen, Service-Wohnungen und andere Wohnformen geeignet ist. Die Unterstützungs- und Wohnangebote sind so weiterzuentwickeln, dass auch Menschen mit einem hohen Unterstützungsbedarf in eigenen Wohnungen leben können.

Im Hinblick auf die Förderung des eigenständigen Wohnens in der eigenen Wohnung wurde in der Sitzung der Planungskonferenz „Eingliederungshilfe Wohnen für Menschen mit geistiger Behinderung in Münster“ am 30.11.2012 darauf hingewiesen, dass es eine Herausforderung ist, in Münster barrierefreien und angemessen zugeschnittenen Wohnraum zu finden. Auch bei neuen Einrichtungen für Geflüchtete wird darauf geachtet, dass auch barrierefreier Wohnraum zur Verfügung steht.

In der Arbeitssitzung zum Handlungskonzept Wohnen wurden unter anderem folgende Aspekte genannt: Eine ausreichende Anzahl von barrierefreien Wohnungen in zentraler Lage, mit guter Anbindung an den ÖPNV und mit einer guten Infrastruktur (Geschäfte, Arztpraxen) ist wichtig.

Beim Bau von neuen Wohnungen sollten die Anforderungen der DIN 18040 - 2 berücksichtigt werden. Eine intensive Beratung sowie Öffentlichkeitsarbeit sind erforderlich, um auch im Bereich des nicht öffentlich geförderten Wohnungsbaus auf eine barrierefreie Gestaltung hinzuwirken.

Um hilfe- und pflegebedürftigen Menschen eine selbständige und selbstbestimmte Lebensführung und eine gleichberechtigte Teilhabe zu ermöglichen, sind quartiersbezogene Unterstützungsangebote sowie gute Nachbarschaftsstrukturen wichtig. Hier ist zu berücksichtigen, dass jedes Quartier anders ist und daher individuell auf das Quartier abgestimmte Angebote benötigt werden.

Für die Stärkung des selbständigen und selbstbestimmten Wohnens von Menschen mit Behinderungen ist nicht nur die Bereitstellung von bedarfsgerechtem Wohnraum wichtig, sondern auch der Zugang zu gemeindenahen Unterstützungsdiensten einschließlich der persönlichen Assistenz. Gemeint sind zum einen Dienste, die zur Unterstützung des Lebens in der Gemeinschaft und der Einbeziehung in die Gemeinschaft sowie zur Verhinderung von Isolation und Absonderung benötigt werden. Ferner sollen Dienste und Einrichtungen, die allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stehen, von Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt genutzt werden können.

QUARTIERSMASSNAHMEN

Die Quartiersmaßnahmen sollten einen Quartiersplatz mit großer Grünanlage (Lage sollte entwurfsabhängig gewählt werden), ergänzt um einen inklusiven Spielplatz umfassen. Dieser Quartiersplatz sollte als gemeinsamer Treffpunkt aller Bewohnerinnen und Bewohner dienen. Die zentrale Grünanlage soll dabei zusätzlich als

qualitätsvoller Erholungs- und Spielraum fungieren. Damit der Quartiersplatz auch seinen Zweck erfüllen kann, muss dieser um einen Quartierstreff ergänzt werden, in dem Aktionen und Veranstaltungen sowie Betreuungsangebote für die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers geplant und umgesetzt werden.

WOHNUMFELD

Das Wohnumfeld eines solchen Modellquartiers sollte möglichst autofrei konzipiert werden. Hierfür sind innovative, flexible und bezahlbare Mobilitätskonzepte für alle Haushalte notwendig. Darüber hinaus muss das Wohnumfeld im Rahmen eines inklusiven Wohnquartiers in besonderem Maße den Anforderungen von Menschen mit geistigen und körperlichen Behinderungen gerecht werden.

GRÜNFLÄCHEN AUF DEN PRIVATEN GRUNDSTÜCKEN

Nach den Vorgaben der Wohnraumförderungsbestimmungen müssen auf Grundstücken des öffentlich geförderten Wohnungsbaus grundsätzlich mindestens ein Drittel der Grundstücksfläche als Grünflächen gestaltet werden, davon mindestens die Hälfte für die Bewohnerinnen und Bewohner als Begegnungsort zur Verfügung stehen. Die Wohnraumförderung eröffnet bei Quartiersvorhaben mit einer höheren Dichte dahingehend eine flexiblere Betrachtung, wenn fehlende Grünflächenanteile auf den Grundstücken durch horizontale oder vertikale Begrünung und durch ein qualitativvolles Wohnumfeld – unter Betrachtung des Gesamtquartiers – z. B. öffentlich nutzbare Grünflächen oder Plätze in fußläufiger Nähe – kompensierbar sind.

KITA-KOOPERATIONEN INKL. INKLUSION

Mit Blick auf die Nutzungsmischung und soziale Vielfalt in den Münster Modellquartieren kann die Kombination von Kitas mit anderen Institutionen und Arbeitgebern sinnvoll sein. Neben der Kita-Zuordnung zum Wohnen sind denkbar:

- Kita in Kombination mit geplanten Ansiedlungen von wohnverträglichen Arbeitsstätten

- Kita in Kombination mit geplanten Kunst- und Kultureinrichtungen
- Kita in Kombination mit Altenwohnungen mit generationsübergreifendem Konzeptionsschwerpunkt
- Nicht zuletzt könnte das Thema Verortung von Kita in Kombination sozialer, ökologischer sowie caritativer Einrichtungen in den Blick genommen werden

Bei all den hier genannten Denkmodellen müssen die Rahmenbedingungen, die sich aus dem Schutz der Kinder im Alter von 0 bis 6 Jahren ergeben, gewährleistet sein.

Besondere bauliche Anforderungen ergeben sich u. a. aus dem Ziel, zukünftig optimale Bedingungen für die inklusive Betreuung von Kindern mit Beeinträchtigungen zu schaffen. Hier könnten innovative Ansätze entwickelt werden, die Modellcharakter für andere Kita-Standorte haben.

MIGRATIONSLEITBILD

Das Migrationsleitbild wurde zum ersten Mal 2008 vom Rat der Stadt Münster beschlossen gilt als wesentlicher Teil des Integrationskonzepts der Stadt Münster. Das aktuelle Migrationsleitbild besteht aus unterschiedlichen Handlungsfelder mit dem Ziel der Umsetzung in den jeweiligen Projekten. Impulse für das Modellquartier 3 könnten sein:

- Einbindung und stärkere Beteiligung von Menschen mit Migrationsvorgeschichte im Prozess (Diversitätssensible Modell Quartiersentwicklung)
- Nutzung von Netzwerken und Einbindung von Migrantenselbstorganisationen
- Öffentlichkeitsarbeit und Publikationen in einfacher Sprache (eventuell auch mehrsprachig)

- Planung und Einrichtung von Begegnungsräumen im öffentlichen Raum / in Gebäuden

NAHVERSORGUNG

Bei den möglichen neuen Wohnungen mit den zahlreichen hinzukommenden Einwohnerinnen und Einwohnern ist unbedingt eine quartierszugehörige, kleinteilige Nahversorgung einzuplanen und diese sollte z. B. in die Erdgeschosse der geplanten Gebäude integriert werden (ggf. im Erdgeschoss der Mobilstation, die südlich der Feuerwache angedacht ist).

Die in der weiteren Umgebung vorhandenen Nahversorgungsmärkte – Rewe und Penny am Hansaring sowie auch die Angebote des Hafenmarktes im Stadtbereichszentrum „Hansaring / OSMO“ sowie auch das städtebaulich nicht integrierte SB-Warenhaus Marktkauf in der Loddenheide – können aufgrund der räumlichen Distanz und der verkehrlichen Barrieren (Kanalbrücke in Richtung Stadtbereichszentrum Hansaring/Hafenmarkt und Umgehungsstraße und Albersloher Weg in Richtung „Sonderstandort Loddenheide“) die Versorgung der neuen Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers mit Gütern des täglichen Bedarfs nicht in Gänze sicherstellen.

NUTZUNGSMISCHUNG

Da das Quartier städtebaulich und stadträumlich neu strukturiert und gestaltet wird, ist das Hauptaugenmerk der städtebaulichen Programmierung konzeptionsabhängig auch auf die ergänzenden Nutzungen (Arbeiten & mehr) zu setzen:

Besondere Nutzungen (öffentliche Nutzungen, Kultur, Kreativwirtschaft, Gastronomie etc.) sind nicht nur willkommen, sondern zwingend für ein lebendiges Quartier, Nutzungsmischung in Gebäuden und belebte Lage bzw. Erdgeschosse. Für die Nutzungen Büros / Praxen wird das Quartier bei der Erreichbarkeit und Lage hinreichend attraktiv sein, sowohl aus überregionaler Sicht (Topstandort mit Wasserlage und guter Erreichbarkeit), für lokale Nachfrage (Neuaufstellung lokaler und regionaler Unternehmen) als auch durch die neue Mantelbe-

völkerung ausgelöste Nachfrage nach haushaltsbezogenen Dienstleistungen. Auch eine horizontale und vertikale Durchmischung in einzelnen Gebäuden und Nachbarschaften ist mit diesen Nutzungen erreichbar.

ERDGESCHOSSZONEN

Die Entwicklung des **Modellquartiers 3** erfordert eine hohe Anpassungsfähigkeit an sich ändernde gesellschaftliche, demografische und technische Rahmenbedingungen. Dabei sollte auch die Versorgungsinfrastruktur auf Veränderungen reagieren können und das städtebauliche Konzept unterschiedliche Gebäudestrukturen, Dichten sowie Typologien zeigen, welche mit wechselnden Bedarfen der Nutzer umgehen können. Alle mit den Ergänzungsnutzungen gemäß städtebaulicher Programmierung zu planenden Erdgeschoss-Zonen sollten im Sinne einer flexiblen Gebäudenutzung eine lichte Raumhöhe zwischen 4,00 bis 5,00 m aufweisen.

Die tatsächlichen Nutzungen in dem durchmischten **Modellquartier 3** werden durch die Nachfrage, den Mietpreis und die Präferenzen der Objekteigentümer / Vermieter bestimmt. Hohe Anforderungen und Investitionskosten, potenzielle Störungen der Nachbarschaft und die Immissionsbelastung erschweren die Integration von Produktion und Laboren mit Wohnen. Die Frage der Körnigkeit der Baufelder bzw. der Nachbarschaft- bzw. Blockgrößen spielen bei der Implementierung von Vielfalt und Durchmischung eine zentrale Rolle. Anforderungen sind daher:

- Kleine Grundstücke / Cluster, schachbrettartig angeordnet – gemischtgenutzte Gebäude
- Investmentoptionen für Eigennutzer schaffen (Unternehmen / Unternehmerfamilien)
- Inhaltliche sowie zeitliche Nutzungsmischung (Öffnungszeiten, Betriebszeiten (24 h leben))

MOBILITÄT

Im Zusammenhang mit den bereits im Rahmen des Perspektivplans bzw. der Werkstatt erarbeiteten Leitplänen und Zielsetzungen wurde von den externen Gutachtern des Ingenieurbüros PTV Transport Consult GmbH, Düsseldorf ein Mobilitätskonzept für den zusammenhängenden und für die Aussagen relevanten Umgriff aller Münster **Modellquartiere 3 | 4 | 5** erarbeitet. Als Besonderheiten für das **Modellquartier 3** bleiben nochmals zu erwähnen:

- Der Lütkenbecker Weg: langfristig reine Fahrradstraße, dennoch Option als Rettungs-Ausweichroute für die Feuerwehr sowie für Ver- und Entsorgungen einplanen
- Das Erschließungsgrundgerüst muss auch klare Not-Zufahrten / Ver- und Entsorgungen bieten. Jedes Gebäude muss von Rettungskräften erreicht werden können
- Die südlich der Feuerwache angedachte Mobilstation Theodor-Scheiwe-Straße (heute nur P&R) wird auch P&R für die Innenstadt und kann zumindest in Teilen auch Quartiersgarage für Anwohner (und Unternehmen / Dienstleister) im **Modellquartier 3** sein, auch für Privat- und gemeinsam genutzte (E-)Fahrzeuge (Car-sharing). Die Wegelängen zu den Baufeldern sind zu beachten und erfordern trotz aller Modellhaftigkeit mit reduziertem PKW-Stellplatzschlüssel wahrscheinlich weitere dezentrale, bauliche Anlagen für den ruhenden Verkehr
- Die Anbindung an einen Hochleistungs-ÖPNV (Busse inkl. Option eines durchgehenden Besonderfahrstreifens Albersloher Weg) und der künftig ausgebauten Radweg an der Kanalpromenade (im Bereich des **Modellquartiers 3** ist dieser auf der Uferseite des Quartiers geplant) haben Priorität

FREIFLÄCHEN

In der Werkstatt und den Zusammenfassungen und Empfehlungen zum Perspektivplan sind die wichtigsten Leitziele formuliert, es wird ergänzend hingewiesen auf:

- Freiflächen parallel zur Lebensader DEK sind zu erweitern
- Ausrichtung an Sonne und Wasser (Leben am Wasser) ist zu berücksichtigen, Begegnungsräume sind zu entwickeln, das Kanalufer ist zu stärken
- Nutzung von Dachflächen / funktionale Gestaltung von Gebäuden
- Barrierefreiheit, öffentliche Toiletten, Wasserspender, inklusive Sport- und Spielplätze, Spielflächenplanung
- Das nicht Planbare berücksichtigen: Menschen erobern Flächen auch unplanmäßig, multifunktionale Mitten und Treffpunkte vorgesehen
- Eignung für urban gardening und / oder Gemeinschaftsgärten prüfen
- Freiflächenanteil der öffentlichen Grünflächen (auch Plätze / Wege, die der Naherholung dienen) sollte ca. 25-30% der Gesamtfläche betragen
- Private – und vor allem gemeinschaftliche – Freiflächen sind in Abhängigkeit von städtebaulicher Dichte zu dimensionieren
- Zielwert der Erreichbarkeit öffentlicher Grünflächen ist 100 m Fußweg
- Für Kleingärten gilt: es gibt eine gute Versorgung, es sind keine weiteren Flächen im Plangebiet notwendig

- Spielflächenbedarfe liegen bei ca. 7.500 m² für 1.350 WE (ohne Kita-Außenflächen); gute zweifache Erschließung ist zu berücksichtigen, direkte Lage an PKW-Stellplatzflächen vermeiden
- Der für das Einzugsgebiet ermittelte Gesamtspielflächenbedarf wird zu je 50 % geteilt in Spielbereich A und Spielbereich B / C
 - Spielbereich A: Mit vielfältigstem Angebot an Spielmöglichkeiten für alle Altersstufen. Der Spielplatz soll mindestens 1.500 m² groß sein
 - Spielbereich B / C: Dient der Versorgung für Kleinkinder, Schulkinder und Jugendlichen im Wohnbereich. Die Mindestgröße ist 900 m²
- Raum für Vegetationsentwicklung (insbesondere mit Blick auf Artenschutz)
- Begrünungsmaßnahmen (z. B. Dach- und Fassadenbegrünung, Auswahl standortgerechter, klimaresilienter Baumarten, Verschattung der PKW-Stellflächen durch Baumpflanzungen)
- Wegeverbindungen im Gebiet sowie zu angrenzenden Gebieten
- Erhalt, Berücksichtigung und dauerhafter Schutz vorhandener Gehölzstrukturen entlang der B 51 sowie Lütkenbecker Weg inkl. Einhaltung eines Schutzstreifens von 3,00 m Mindestabstand vom Kronentraufbereich zur angrenzenden, geplanten Bebauung
- Integration von RW-Bewirtschaftungsmaßnahmen / multifunktional genutzte Räume
- Einhaltung eines Mindestabstandes zum Vischeringgraben von 15 m als Gewässerrandstreifen, Gestaltung des angrenzenden Bereiches als multifunktionaler Freiraum für Naherholung und der Gewässerökologie

ENERGIE

Die Fern- und Nahwärme hat für die Gesamtstadt Münster eine Schlüsselfunktion hin zu einer klimaneutralen Wärmeversorgung. Ausgehend vom heutigen Fernwärmenetz im Stadtgebiet Münster (Kernstadt, Mecklenbeck, Gievenbeck, Nord, Coerde, Gremmendorf, Angelmodde) befinden sich die **Modellquartiere** in dessen unmittelbarer Nähe. Diese Art der Wärmeversorgung ist bereits als hocheffizienter Stand der Technik anzusehen, sodass die Stadtwerke Münster hier einen Anschluss entsprechend des Ratsbeschlusses V/0317/2022 befürworten. In die Zukunft blickend arbeiten die Stadtwerke Münster intensiv an der Transformation hin zu einer „Grünen Fernwärme“, womit die Fernwärme-Versorgung erneuerbar und nachhaltig in Münster erzeugt wird. Zudem wird der Wärmepreis damit unabhängiger von Gas-, Heizöl- oder CO₂-Preisen und weniger variabel. Fester Bestandteil der Transformation in zeitlichen Taktungen ist dabei:

- Nutzung der Umweltwärme durch Einsatz von Wärmepumpen
- Einsatz von Großflächen-Solarthermie
- Nutzung von Großwärmespeichern
- Forcierung der Tiefen-Geothermie (Voruntersuchungen bescheinigen Münster eine gute Ausgangslage / Geologie)



Stadtwerke-Entnahmebauwerk gegenüber der Feuerwache 2

Um den Modellcharakter zu stärken, kann das Wärmenetz im **Modellquartier** effizienter durch geringere Temperaturen gegenüber dem regulären Fernwärmenetz errichtet werden und ergänzend eine CO₂-freie Erzeugung erneuerbarer Wärme vor Ort geplant werden. Die Nähe zum DEK bietet Potenzial zur Nutzung dessen Wärme mit einer Großwärmepumpe, die an 70-80 % der Tage (10-Jahres-Mittelwert) möglich ist. Die Wärmenachführung und Durchmischung erfolgt im Kanal durch Schleusenöffnung und Schifffahrt. Die Großwärmepumpe hebt die Temperatur auf notwendige Netztemperatur an. Der Wärmepumpenbetrieb läuft u. a. mit Strom aus Photovoltaik-Anlagen - ergänzend ist Bezug von Strom aus weiteren erneuerbaren Energiequellen möglich. Das heute bereits vorhandene Entnahmebauwerk am Kanal (auf der DEK-Westseite direkt an der Brücke Albersloher Weg) ist als sinnvolle Standortoption vorhanden.

Darüber hinaus ist das **Modellquartier** als möglicher Standort für eine Bohrung der Tiefen Geothermie vorzusehen, die den Modellcharakter noch einmal vergrößert. Geologische Voruntersuchungen zeigen (bezogen auf Münster insgesamt) gute Voraussetzungen, die weiter untersucht werden. Zur Förderung der Wärme aus dem tiefen Untergrund werden zwei Bohrungen mit einem ausreichenden, aber nicht zu großen Abstand voneinander benötigt. Da im Hafensbereich ein möglicher Standort für eine Bohrung besteht, bietet das **Modellquartier** eine wertvolle Potenzialfläche für die zweite Bohrung. Die erforderliche Fläche beträgt etwa 6.000 m².

Gegebenenfalls könnten Teile dieser Fläche nach den Baumaßnahmen beispielsweise als Grünfläche genutzt werden. Die Flächen auf der westlichen Seite des Dortmund-Ems-Kanals sind im Perspektivplan als Grüner Platz dargestellt. Aus Sicht der Stadtwerke gilt diese Fläche als strategisch wichtige Standort-Erweiterungsfläche für die Wärmeerzeugung der Stadtwerke Münster (zum Beispiel mit Tiefen-Geothermie). Dies ist aufgrund der Nähe zur bestehenden, zentralen Infrastruktur rund um das Kraftwerk „Am Mittelhafen“ von Bedeutung. Aus Sicht der Stadtwerke sollte diese Nutzungs-Option als Standort-Erweiterungsfläche im städtebaulichen Entwurf berücksichtigt werden (Optionsfläche, die auch

nach einer potentiellen Bohrung als solche weitergenutzt werden könnte – jedoch dann im Wesentlichen von Bäumen und einer nicht mobilen Bebauung freizuhalten wäre).

Besonderen Modellcharakter stellt eine zentrale Kälteversorgung insb. für gewerbliche Nutzungen z. B. Dienstleistungen, urbane Produktionen, Nahversorgung etc. dar. Eine zentrale Kälteversorgung bietet Effizienzvorteile gegenüber der heute üblichen Kälteerzeugung mit stromintensiven Klimageräten. Als Synergiepotenzial ergibt sich: der Kältebedarf ist nichts anderes als überschüssige Abwärme, die als Quelle der Wärmeerzeugung nutzbar gemacht werden kann. Zentrale technische Anlagen (Wärmepumpen) können integriert Wärme und Kälte für separate Wärme- und Kältenetze erzeugen. Die Sinnhaftigkeit dieser Kälteversorgung ist jedoch abhängig von einem ausreichenden Bedarf und nicht pauschal planbar.

Für das **Modellquartier 3** bleibt festzuhalten:

- Die FW (Fernwärme) liegt in den **Modellquartieren 4** und **5** vor, eine Erweiterung als „Leitungsgebundene Wärme“ für das **Modellquartier 3** ist machbar (Fern- oder Nahwärme)
- Das **Modellquartier 3** kann anteilig erneuerbare Wärme selbst erzeugen, hier ist Umweltwärme mittels Wärmepumpe aus dem DEK nahe liegend
- Die **Modellquartiere 3** oder **4** bieten eine wertvolle Potenzialfläche für eine Bohrung der Tiefen Geothermie, sodass eine Fläche von ca. 6.000 m² möglichst nahe am Albersloher Weg vorzusehen ist
- Trinkwasser ist in allen Quartieren verfügbar, voraussichtlich kann der Löschwasser-Grundschutz aus dem TW-Netz bereitgestellt werden. Die Bereitstellung ist jedoch abhängig von der Vermeidung von Stagnation im Trinkwassernetz. Andernfalls müssen alternative Lösungen in Betracht gezogen werden

- Aufgrund des zu erwartenden hohen Energiebedarfes (Elektromobilität und Wärmepumpen), wird von einer hohen Dichte von notwendigen Ortsnetzstationen (ONS) für die Stromversorgung in den **Modellquartieren** ausgegangen. Im Bereich der Wohnbebauung voraussichtlich ca. eine ONS pro 100 Wohneinheiten. Im Bereich von Gewerbe oder Büroflächen sind weitere ONS vorzusehen. ONS sind ebenerdig zu platzieren

WASSERWIRTSCHAFT

In den **Modellquartieren 3 | 4 | 5** sind umfangreiche Anforderungen im Hinblick auf eine wasserbewusste, klimaangepasste und modellhafte Entwicklung gegeben. Ausgehend von der bestehenden Entwässerungssituation und den Potenzialen ist mit der städtebaulichen Überplanung auch eine entwässerungstechnische Neuplanung erforderlich. Neben Einleitbeschränkungen aus hydraulischer Sicht sind Anforderungen an Klimaanpassung und Überflutungsschutz zu erfüllen, die über die konventionelle Niederschlagswasserableitung hinausgehen. Der naturgemäß hohe Verdunstungsanteil kann nur mit einem oberflächennahen, offenen Niederschlagsentwässerungssystem erreicht werden.

Im Rahmen des Wettbewerbs und der Freiraumplanung soll eine zeitgemäße, grobe Entwässerungskonzeption teamintegriert erstellt werden. Alle dazu nötigen Vorgaben und Rahmenbedingungen für den zusammenhängende Betrachtungsraum der **Modellquartier 3 | 4 | 5** werden von der Stadt Münster zur Verfügung gestellt so u. a. eine Simulationsbasis von Starkregenereignissen heute, Versickerungsfähigkeiten und die Leistungsfähigkeiten vorhandener Entwässerungsoptionen.

Das Entwässerungskonzept soll als integraler Bestandteil des städtebaulichen Gesamtkonzepts nach den Grundsätzen zur Bewirtschaftung und Behandlung von Regenwetterabflüssen (Regelwerkes DWA-A / M 102 bzw. DWA-A 138 bezogen auf die Versickerung von Niederschlagswasser) erarbeitet und für die Realisierung im weiteren Verfahren vertieft werden. Sofern die Versickerung von Niederschlagswasser (Rigolen, Mulden, u. ä.)

geplant wird, wird vorab über ein entsprechendes Gutachten geklärt werden müssen, welche Bereiche im Quartier hierfür gem. DWA-A 138 geeignet sind.

Folgende Funktionen sind im Konzept zu berücksichtigen:

- Erhalt des natürlichen, lokalen Wasserhaushalts
- Überflutungs- und Hochwasserschutz
- Verbesserung des Kleinklimas; Verdunstungskühlung
- Gestaltungselement & Versorgung des öffentlichen Stadtgrüns
- die Nutzung der Ressourcen von Regen- und Brauchwasser

In dem Entwässerungskonzept sollen neben den Ableitungstrassen geeignete Maßnahmen der Niederschlagswasserbewirtschaftung (Abflussvermeidung, Versickerung, verzögerte / offene Ableitung, Regenwassernutzung...) festgelegt und mit ihrem Trassen-, Flächen- und Höhenbedarf sowie ggfs. der Oberflächengestaltung in den städtebaulichen Entwurf und später die Bauleitplanung eingebunden werden. Hinsichtlich der Regenwassernutzung in Form von Brauchwasser (WC-Spülungen etc.) ist zu berücksichtigen, dass für anhaltende Trockenzeiten eine alternative Wasserbezugsquelle vorzuhalten ist. Um diesbezüglich hochwertiges Trinkwasser dauerhaft substituieren zu können, bietet sich aufgrund der räumlichen Nähe der Dortmund-Ems-Kanal als entsprechende Rückfallebene an. Auf dem Gelände könnte eine zweckgebundene Wasseraufbereitungsanlage ein quartiereigenes Brauchwassernetz versorgen.

Bei dem dicht bebauten **Modellquartier 3** gehen diese Maßnahmen zwangsläufig über rein wasserwirtschaftliche Anlagen hinaus und beeinflussen so die Straßen-, Gebäude- und Freiflächenplanung, sodass dieses Konzept bereits in den Wettbewerbsbeiträgen grob entwickelt werden muss und im weiteren Verlauf auch in die Detailplanungen der einzelnen Fachdisziplinen zu integrieren ist.

Für die Festsetzungen im späteren Bebauungsplan ist eine Vordimensionierung der konzipierten Anlagen und Planung bis ins Entwurfsstadium erforderlich. Darüber hinaus sind für die Bauleitplanung zumindest überschlägige Überflutungsberechnungen für den Planungszustand zu erstellen, um den Bedarf an überflutungsangepassten Bauweisen, Retentionsvolumen bei Starkregenereignissen und Notwasserwegen festzustellen und diesen z. B. bei der Planung von Grünflächen und multifunktional genutzten Flächen zu berücksichtigen.

Mit einer wasserbewussten, klimaangepassten Planung von Straßen, Gebäuden und Freiflächen und dezentralen Elementen der Niederschlagswasserbewirtschaftung wird das Niederschlagswasser direkt auf den Grundstücken, auf denen es anfällt, zurückgehalten, genutzt, verdunstet, versickert und verzögert abgeleitet, sodass öffentliche Regenrückhalteanlagen, für die entsprechende Flächen im Bebauungsplan festzusetzen sind, lediglich als finale Retention vor dem Anschluss des Entwässerungsgebietes an die Kanalisation oder der Einleitung in das Gewässer anzuordnen sind, sofern sie noch erforderlich sind.

Lösungsansätze, die den Flächenkonflikt zwischen Freiflächen und Rückhaltesystemen (Mulden, Rigolen) minimieren, sind aufzuzeigen. Mulden- und andere Rückhalteräume beeinträchtigen insbesondere Freiflächen in ihrer allgemeinen Nutz- und Barrierefreiheit. Ebenfalls konkurrieren großflächige, unterirdische Retentionslösungen im Bereich der Grünflächen mit einer angestrebten, hohen Freiraumqualität, da eine reduzierte Pflanzsubstratstärke Stadtbäumen und anderer Vegetation schadet und eine Austrocknung begünstigt. Versickerung ist grundsätzlich nicht gleichbedeutend mit Retention. Versickerungsanlagen können so gestaltet werden, z. B. durch flache Mulden, dass eine gleichzeitige Nutzung z. B. als Freizeitfläche möglich ist. Das in der Versickerungsanlage anfallende Niederschlagswasser muss innerhalb von max. 24 h versickert sein, ohne Zwischenspeicherung o. ä. (siehe DWA-A 138).

Sollte keine Versickerung möglich sein, können Retentionsräume, also Stauräume, die oberirdisch oder unterirdisch der gedrosselten Ableitung von Niederschlags-

wasser in den Regenwasserkanal dienen, so angeordnet werden, dass auch Grünanlagen mit Stadtbäumen etc. angelegt werden können. Auch Baumrigolen können z. B. als Retentionsräume dienen, wenn sie mit einem Überlauf an den Regenwasserkanal ausgestattet sind. Retentionsräume gehen nicht einher mit verringerter Pflanzsubstratstärke. Sie sind so zu gestalten, dass sie dicht sind und keine Wasser an den Untergrund weitergeben.

Eine Ermittlung des Flächenbedarfs für öffentliche Regenrückhalte und Versickerungsanlagen ist nur unter der Voraussetzung einer konsequenten Umsetzung des noch zu erarbeitenden Entwässerungskonzepts bis auf Grundstücksebene möglich, da die Dimensionierung neben der zulässigen Einleitungsmenge von der angeschlossenen abflusswirksamen Fläche abhängt, die wiederum aus der Umsetzung der v. g. Maßnahmen resultiert.

Zur groben Orientierung bereits zum Wettbewerb sind nachfolgend einige Rahmenbedingungen für das Plangebiet zusammengestellt, die jedoch weiterer Abstimmung und z. T. Prüfung (z. B. eines erarbeitenden Versickerungsgutachten) bedürfen:

- Als Zielgrößen für den lokalen Wasserhaushalt, die mit dem Niederschlagswasserbewirtschaftungskonzept erreicht werden sollen, wurden für das Plangebiet der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** folgende Referenzwerte für die Naturnahe Urbane Wasserbilanz ermittelt:
 - Verdunstung: 61 %
 - Direktabfluss: 20 %
 - Grundwasserneubildung: 19 %
- Die Grundwasserneubildungsrate von 19 % deutet auf ungünstige Versickerungsbedingungen hin, die durch die Angaben der Bodenkarte 1:50.000 Nordrhein-Westfalen (BK50) des Geologischen Dienstes NRW bestätigt werden. Diese weist im Untersuchungsgebiet überwiegend Braunerde-Pseudogley mit stark schluffigen Sanden mittlerer Staunässe im Oberboden aus.

Hinsichtlich der Eignung für eine vollständige dezentrale Versickerung oder für den Einsatz von Niederschlags-Bewirtschaftungsmaßnahmen durch Versickerung (V), Speicherung (S) und Ableitung (A) ist das Gebiet nach der BK50 größtenteils der Kategorie 2 „staunass“ zugeordnet und ermöglicht den Einsatz von Bewirtschaftungsmaßnahmen mit gedrosselter Ableitung

- Am Nordostrand des Modellquartiers 3 an der Theodor-Scheiwe-Straße bis zum Vischeringgraben steht Gley-Pseudogley an. Dieser Bereich ist nach der BK50 teilweise der Kategorie „Grundnass“ (Grundwasserflurabstand < 1 m) zugeordnet, wo keine Versickerung bzw. unterirdische Retention möglich ist (kein unterirdischer Stauraum verfügbar)
- Diese Angaben sollen (vorbehaltlich eines noch zu erarbeitenden Versickerungsgutachtens) einer groben Erstabschätzung für die Wettbewerbsteilnehmenden in Bezug zu Versickerungsanlagen dienen

NIEDERSCHLAG

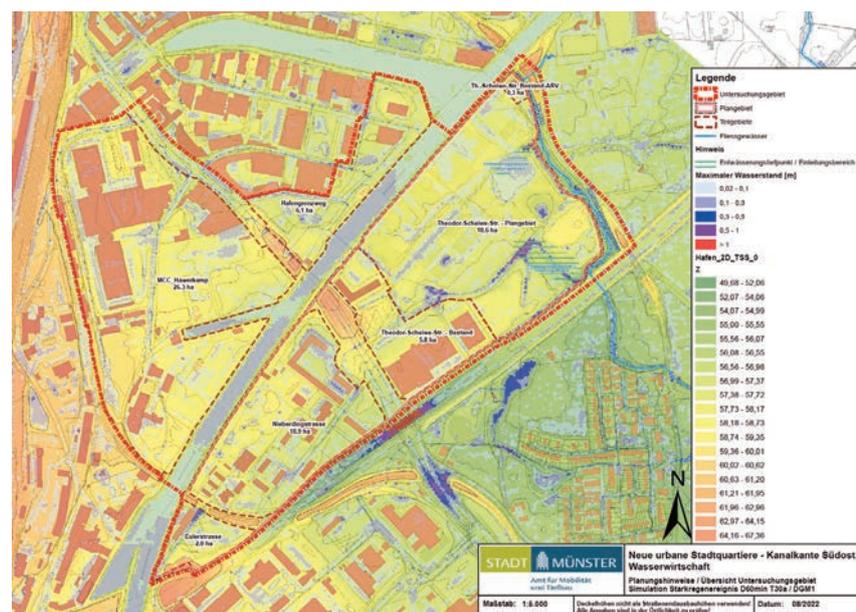
Für alle **Modellquartiere 3 | 4 | 5** wurden mit einem digitalen Geländemodell gekoppelte Niederschlagsabfluss-Simulationen (Hystem-Extran / FOG 2D) für verschiedene Starkregenereignisse durchgeführt, auf deren Grundlage u. a. überflutungsgefährdete Bereiche und Fließwege (s. Richtungspfeile der maximalen Fließgeschwindigkeiten) ausgewiesen wurden.

Daraus können z. B. priorisierte Flächen für die Retention von Niederschlagswasser sowie Notwasserwege abgeleitet werden. Gleichzeitig gibt die Darstellung der Ergebnisse Hinweise auf Bereiche, die von einer Bebauung freigehalten und bevorzugt einer wasserbewussten Freiraumplanung vorbehalten sein sollen (als wasserwirtschaftlicher Hinweis ausgewiesen).

Neben dem digitalen Geländemodell DGM1 (Geobasisdaten NRW) im Ausgangszustand liegt den Berechnun-

gen das bestehende öffentliche Kanalnetz zugrunde. Da das **Modellquartier 3** an der Theodor-Scheiwe-Straße über private Regenwassernetze mit Behandlungs- und Rückhalteinrichtungen in ein angrenzendes Gewässer entwässert, zeigen die Simulationsergebnisse hier den Abfluss an der Oberfläche ohne Entwässerungsanlagen anhand des vorhandenen Geländemodells. Dieses bildet auch die vorhandenen Straßenverläufe ab, die sich mit der geplanten Städtebau- und Freiraumstruktur der Teilnehmenden am Wettbewerb ändern werden.

Grundsätzlich sollte sich die Geländemodellierung jedoch an der natürlichen Geländetopografie orientieren. Für eine offene, oberflächennahe Wasserführung ist dies eine wichtige Voraussetzung. Die Einstaubereiche liegen im Wesentlichen im Bereich der bestehenden offenen Entwässerungsanlagen (Retentionsbodenfilter / Regenrückhaltebecken) sowie des ehemaligen Gewässerverlaufes. Hier sollte die Möglichkeit einer weiteren Nutzung der Anlagen geprüft sowie insbesondere im südöstlichen Bereich des Entwässerungstiefpunktes statt einer Bebauung eine Freiraumplanung, die Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen integriert, umgesetzt werden.



Simulation von Starkregenereignissen Areale am DEK

Wie im jetzigen Zustand ist dieses Gebiet über ein eigenes Entwässerungssystem zum angrenzenden Gewässer zu entwässern. Die Einleitungsmenge orientiert sich am natürlichen Abfluss, der von der Unteren Wasserbehörde vorgegeben wird (i.d.R. 3 l / sxha).

Um die Zielwerte der naturnahen Wasserbilanz zu erreichen sind im gesamten Planraum der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** einschließlich der vorhandenen Bebauung (Abkopplungsmaßnahmen) und exemplarisch vorbildlich im **Modellquartier 3** oberflächen-nahe Regenwasser-Bewirtschaftungsmaßnahmen umzusetzen, die eine hohe Verdunstungsrate begünstigen.

Sämtliche Bestandteile des Regenwasserbewirtschaftungskonzepts sind vorrangig aus bzw. in Verbindung mit Grünelementen vorzusehen (Dach- / Fassadenbegrünungen, Baumrigolen, multifunktional genutzte Flächen, etc.).

KLIMAASPEKTE

Die Nutzungen im **Modellquartier 3** umfassen zurzeit Industrie, Gewerbe sowie (Grün-) Brachland, auf denen Gewerbe- und Industrieklima sowie Freilandklima ausgebildet sind. Dadurch bedingt kann der Planungsraum aktuell hinsichtlich seiner thermischen Situation als Raum mit weniger günstiger bis hoher thermischer Ausgleichssituation angesprochen werden. Die (Teil-) Räume mit hoher thermischer Ausgleichsfunktion stellen wichtige klimaökologische Ausgleichsräume dar.

Darüber hinaus befindet sich das **Modellquartier 3** am Rand der durch die Kernstadt gebildeten Wärmeinsel im direkten Übergangsbereich zum östlich bis südöstlich angrenzenden Freiraum. Die Kaltluftströmung dringt nach den vorliegenden Unterlagen entsprechend aus südlicher bis südöstlicher Richtung in die derzeitige Bebauung bis hinüber in die nordwestlich angrenzenden Areale ein.

Der städtebauliche Entwurf sollte die beschriebenen grundsätzlichen Klimafunktionen aufnehmen und erhalten. Eine gute Durchströmbarkeit zur angrenzenden Bebauung sollte angestrebt und zur Optimierung der Öko-

systemdienstleistung sollte eine Vernetzung mit benachbarten Grün-, Freiflächen erreicht werden (Grünverbindungen bzw. Kanal).

Neue Baukörper im gesamten Plangebiet sollten die teilweise günstige thermische Situation des Planungsraums sowie des Umfeldes möglichst aufnehmen und erhalten. Dies kann zum einen durch kompakte Baukörper und günstige Baukörperstellung sowie durch möglichst viele verdunstungsaktive Oberflächen, wie begrünte Dach- und Fassadenflächen, die offene Führung von Wasser und viel Vegetation erreicht werden.

Die Beauftragung einer Klimaaanalyse als Grundlage für die weiterführende Optimierung und wachsende städtebauliche Entwurfentwicklung ist durch die Stadtverwaltung geplant.

ATLASTEN

Konzeptionell zu berücksichtigende Restriktionen (z. B. Nichtüberbaubarkeit mit sensiblen Wohnnutzungen etc.) durch Altlastenverdachtsflächen ergeben sich nach derzeitigem Kenntnisstand nicht.

IMMISSIONSSCHUTZ

Die Zielsetzung beinhaltet eine Neustrukturierung des Betriebes Osmo Holz & Color nebst Flächen für das geplante urbane Quartier. Bei der Zielsetzung ist westlich des dann neustrukturierten Betriebs das urbane Quartier vorzusehen. Näheres ist dem Kapitel 5.1 zu entnehmen.

Bei der städtebaulichen Konfiguration ist auf Aspekte des Lärmschutzes ein besonderes Augenmerk zu legen, da ein Nebeneinander von schutzbedürftigen Nutzungen (Wohnen) und gewerblichen Nutzungen (mit dem umzustrukturierenden Gewerbebetrieb Osmo Holz & Color) über eine „Vermittlungszone“ zu planen ist. Bei dem Betrieb Osmo Holz & Color handelt es sich zwar nicht um eine Anlage, die dem Genehmigungsverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz unterliegen wird. Dennoch werden mit der gewerblichen Nutzung Lärmemissionen einhergehen. Osmo Holz & Color plant

einen 24-Stunden-Betrieb am neustrukturierten Standort. Die Vorgaben der Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) sind einschlägig.

Eine lärmtechnisch-vorteilhafte Integration des Gewerbebetriebs ist bei dieser Zielsetzung daher vorzusehen, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse i.S. des Baugesetzbuchs zu gewährleisten. Durch eine Planung lärmrobuster Strukturen, eine geschickte Anordnung der Baugebiete zueinander und eine Gliederung der Baugebiete nach Störgrad können Immissionskonflikte vermieden bzw. reduziert werden. Eine (möglichst) geschlossene und ausreichend hohe Bebauung mit einer lärmrobusten Nutzung entlang der Lärmquelle und eine lärmtechnisch-vorteilhafte Gebäudestellung vermeiden Lärmeinwirkungen auf das schutzbedürftige urbane Quartier. Ein baulicher Lärmschutz in Form eines Büroriegels ist dem Entwurf zugrunde zu legen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen, die die Emissionen des Gewerbebetriebs unmittelbar (an der Schallquelle; bspw. Einhausung von Verladerrampen etc.) oder mittelbar (nahe der Schallquelle und auf dem Schallausbreitungsweg; bspw. Lärmschutzwall etc.) reduzieren, können ergänzend in Ansatz gebracht werden. Zum Schutz der Wohnnutzungen sollten Maßnahmen aus dem Bereich der sogenannten „architektonischen Selbsthilfe“ (hierzu zählen bspw. Festverglasungen, Prallscheiben, geschlossene Laubengänge, geschlossene Außenwohnbereiche) vermieden werden.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass vom Albersloher Weg sowie von der Umgehungsstraße B 51 Lärmemissionen ausgehen. Unmittelbar angrenzend an die Verkehrswege kommt es daher zusätzlich zu Verkehrslärmeinwirkungen. Im Rahmen der Entwurfsausarbeitung sind städtebauliche Lösungsansätze zu entwickeln, die dem Belang des Immissionsschutzes auch im Hinblick auf den Verkehrslärm angemessen Rechnung tragen.

5.3 Sonstiges

KANALBAU SAMT KANALPROMENADE FÜR RADFAHRENDE

Der planfestgestellte Ausbau des DEKs ist bereits in die Planungsgrundlagen, die zur Verfügung gestellt werden, aufgenommen, ebenso die geplante Kanalpromenade für Radfahrende auf der Uferseite des **Modellquartiers 3**. Hieran gilt es unmittelbar anzuknüpfen und die Freiraumgestaltungen und Beziehungen in alle Himmelsrichtungen zum Ausdruck zu bringen.

FEUERWACHE 2

Die Ansprüche der Einsatzfähigkeit der Feuerwache 2 sind vollumfänglich zu berücksichtigen. Dies betrifft u. a. die notwendige und dauerhafte Sicherstellung der Ein- und Ausfahroptionen im Einsatzfall sowie eine Durchlässigkeit für die Sonderverkehre (Feuerwehr und Rettungsdienst) vom Albersloher Weg zur Schillerstraße und zum Lütkenbecker Weg. Damit die Gefahrenabwehr in einer wachsenden Stadt mit schritthalten kann, könnte das Untergeschoss der Mobilstation südlich der Feuerwache als bauliche Reserve in der unmittelbaren Nähe zur Feuerwache 2 berücksichtigt werden.

AKADEMISCHE RUDERVEREINIGUNG

Das Areal und der Gebäudebestand der Akademischen Rudervereinigung (Lütkenbecker Weg 2), das sich im Norden des Wettbewerbsgebietes des **Modellquartiers 3** befindet, sind zu erhalten, der bisherige kleine Kanaleinstieg im Rahmen des Gesamtkonzeptes zum landschaftlichen Ufer- und Erlebnissaum samt Kanalpromenade für Radfahrende ist zu qualifizieren.

BAUMARKT, BAUSTOFFMARKT

Das Baumarktareal samt dazugehörigem Baustoffmarkt steht nicht zur Disposition. Im Rahmen der Zukunftsplanungen können jedoch weitergehende Ideen zur städtebaulichen Gestaltqualität des Entrées vom Albersloher Weg aus hilfreich sein.



Eine der neueren Querungen: Schillerstraßenbrücke samt neuer Kanalbreite

06. VERFAHREN

>> Klar artikuliert: fairer, konkurrierender und transparenter Prozess für die Vorbereitung des Rahmenplans

6.1 Ausloberin und Betreuung

Stadt Münster
Stadtplanungsamt
Albersloher Weg 33
48155 Münster

Die Betreuung erfolgt durch FALTIN+SATTLER, FSW Düsseldorf GmbH, Rathausufer 14, 40231 Düsseldorf.

6.2 Allgemeines

Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW) 2013 zugrunde.

An der Vorbereitung der Auslobung hat die Architektenkammer NRW beratend mitgewirkt (§ 2 Absatz 4 RPW 2013). Das Wettbewerbsverfahren wurde von der Architektenkammer NRW unter der Nummer 72/22 vorbehaltlich der letztendlichen Freigabe nach der erfolgreichen Durchführung des Preisrichtervorgesprächs mit der Übermittlung des Protokolls und der Schlussversion der Auslobung registriert. Im Einvernehmen mit der Architektenkammer NRW wird in Ausnahmefällen und aus sachlich zwingenden Gründen von einzelnen Vorschriften der RPW 2013 abgewichen, dies betrifft insbesondere eine Bürgerbeteiligung vor der Preisgerichtssitzung in Form einer betreuten Ausstellung. Diese Abweichungen sind jeweils gesondert benannt.

Ausloberin, Teilnehmende sowie alle am Verfahren Beteiligte erkennen den Inhalt dieser Auslobung als verbindlich an.

6.3 Wettbewerbsart

Der Wettbewerb wird als nichtoffener einphasiger städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb gemäß der RPW 2013 ausgeschrieben.

Teilnahmeberechtigt sind Bearbeitungsgemeinschaften bestehend aus Stadtplanerinnen und Stadtplanern mit Landschaftsarchitektinnen / Landschaftsarchitekten. Ar-

chitektinnen und Architekten sind nur teilnahmeberechtigt in Bearbeitungsgemeinschaft mit Vor genannten.

Es sind maximal 15 Bearbeitungsgemeinschaften beteiligt, davon werden 5 Bearbeitungsgemeinschaften von der Ausloberin gesetzt, 10 Bearbeitungsgemeinschaften werden / wurden über ein EU-offenes Bewerbungsverfahren ermittelt. Alle Bearbeitungsgemeinschaften erfüllen die gleichen Teilnahmevoraussetzungen.

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des europäischen Wirtschaftsraumes EWR sowie die Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen GPA. Die Wettbewerbs-sprache ist deutsch.

Gegenstand des Wettbewerbs ist der Vorentwurf einer städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplanung mit integrierter, grober Entwässerungskonzeption im Rahmen der Freiraumplanung. Die Abschlussergebnisse werden der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Über das Verfahren soll eine Bearbeitungsgemeinschaft gefunden werden, um die städtebaulichen Rahmenplanleistungen zu erbringen.

Das Verfahren wird anonym durchgeführt.

6.4 Vorbereitende, besondere Bürgerbeteiligung

Die Umsetzung der Modellquartiere zählt zu den wichtigsten Vorhaben der Stadt Münster und war in der Vergangenheit mehrfach Thema von vorbereitenden Stadtentwicklungs- und Fachplanungen inklusive dazugehöriger Bürgerbeteiligungen.

Die Stadt Münster legt daher großen Wert auf die Fortschreibung der Beteiligung aller interessierten Bürgerinnen und Bürger, damit aufgrund des Informationsflusses, der vielfältigen Interessenlagen, der Ortskenntnis und der Einbindung in die Planung eine größtmögliche Akzeptanz hervorgerufen werden kann. Bereits im Vorfeld des Wettbewerbsverfahrens wurde eine intensive

Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen eines Werkstattverfahrens auf Augenhöhe mit internationalen Expertinnen und Experten der Fachdisziplinen Stadtplanung, Architektur und Landschaftsarchitektur sowie Mobilität und Nachhaltigkeit durchgeführt, um alle relevanten Gruppen der Stadtgesellschaft mitzunehmen und wichtige Anregungen in das Wettbewerbsverfahren einzuspeisen. Das Werkstattverfahren wurde u. a. mit den öffentlichen DIALOGEN 1-3 begleitet. Diese Dialogkultur wird nun zum Wettbewerbsverfahren fortgeschrieben und erfolgt wie folgt:

DIALOG 4

Unmittelbar vor dem Preisgericht wird auf besonderen Wunsch der Ausloberin und abweichend von der RPW zur Herstellung maximaler Transparenz / Partizipation eine anonymisierte, betreute Halbtages-Ausstellung aller Wettbewerbsbeiträge mit Einführungs- und Erläuterungs-Symposium durchgeführt: Hier kann die Bürgerschaft im Gespräch mit den Betreuern, bestehend aus Vertretern des Stadtplanungsamtes der Stadt Münster und des Betreuungsbüros FALTIN+SATTLER Anregungen z. B. auf Kommentarkärtchen geben. Die großen, ebenfalls anonymisierten Stadtmodelle der Wettbewerbsteilnehmenden werden dabei im Fokus der Planungskultur-Diskussionen für ein wichtiges Münsteraner Stadtquartier stehen und auch konsequent die Strukturmodellarbeiten des vorbereiteten Werkstattverfahrens fort-schreiben. Das nötige Stadtwachstum am Dortmund-Ems-Kanal kann somit hervorragend über die Wettbewerbsbeiträge kommuniziert werden, dies führt zu einer bestmöglichen Akzeptanz. Gerade die Hafen- und Kanalquartiere sind von zahlreichen Pionier-, Zwischen-nutzerinnen und Zwischennutzer geprägt, eine Beteiligungskultur als Fortschreibung der Werkstatt-Aktivitäten im Jahr 2022 ist daher zwingend geboten. Und zwar bewusst vor einer Entscheidung durch ein fachlich moti-viertes Preisgericht.

Die protokollarische Auswertung inhaltlicher Beiträge zu den Wettbewerbsbeiträgen werden dem Preisgericht zum Sitzungstag präsentiert, dabei können die Anregungen und Hinweise der Bürgerschaft in Fortschreibung des Werkstattverfahrens 2022 auch zu Themen

zusammengefasst werden. Es erfolgt keine Einzelbewer-tung von Beiträgen oder gar die Festlegung einer Rang-folge aus Sicht der Bürgerschaft.

Der Dialog steht in der Verantwortung der konsequen-ten Bürgerbeteiligung Münsters, es gilt ein Fotografie-Verbot, die Mitglieder des Preisgerichtes haben keinen Zugang.

DIALOG 5

Nach Abschluss des Preisgerichtes und als Vorstellung der ausgewählten Preisträger und Preisträgerinnen und dem Auftakt der weiteren Planungsschritte der Rah-men- und Bebauungsplanung wird eine RPW konforme Ausstellung (14 Tage) durchgeführt. Während der zwei-wöchigen Ausstellung soll es zwei Termine geben, an denen die Bürgerschaft geführt durch die Ausstellung begleitet wird. Zusätzlich als virtuelle Ausstellung auf der Website.

6.5 Profil der Aufgabe

Der Rat der Stadt Münster hat im Jahr 2020 die Entwick-lung neuer Münster Modellquartiere rund um den DEK beschlossen. Die unmittelbare Stadtsilhouette am Was-ser soll sich in eine grüne Zone für Freizeit und Erholung mit einem vorbildlichen Mobilitätskonzept verwandeln. Auf den vorhandenen Konversionsflächen rechts und links des DEKs und nur wenige Fahrradminuten vom Stadtzentrum und Hauptbahnhof entfernt, sollen neben dem Wohnen auch Möglichkeiten für die Kultur- und Kreativwirtschaft sowie für dienstleistungs- und gewer-beorientierte Betriebe und urbane Produktionsstätten geschaffen werden. Dabei soll die Fläche rund um den Stadthafen 2 gemeinsam mit den Impulsgebern und Erstnutzern rund um die Kulturszene „Am Hawerkamp“ und der Initiative „Niederdingstraße“ entwickelt wer-den und neue modellhafte, urbane Stadtqualitäten im Sinne der **Modellquartiere 3 | 4 | 5** am Wasser entfalten.

Der Standort des neuen **Modellquartiers 3** an der Theo-dor-Scheiwe-Straße soll in Beziehung zu den **Modell-quartieren 1** und **2** an der Steinfurter Straße sowie den

nordwestlichen Wissensquartieren stehen und die wachsende Stadt stadträumlich und funktional verknüpfen.

So entsteht eine zukunftsfähige und vernetzte Stadt mit noch mehr Lebensqualität und Attraktivität. Im Hinblick auf eine künftige stadt-, umwelt- und klimafreundliche Mobilität bietet das **Modellquartier 3** einzigartige Chancen und Qualitäten: Vom Domplatz aus startend ist das Areal mit dem Fahrrad über die Schillerstraße in ca. 15 Minuten Fahrtzeit in süd-östlicher Richtung zu erreichen. Das Leitbild einer „Stadt der kurzen Wege“ kann so in Münster im Sinne vorbildlicher Mobilität mit Leben gefüllt werden! Die Standortvorteile des Areals liegen auf der Hand: unmittelbare Wasserlage gegenüber Stadthafen 1, schnelle Anbindung an die Innenstadt über die Radroute Lütkenbecker Weg und Schillerstraße, unmittelbare Nähe zum Grünzug Lütkenbeck-Loddenbach.

Geplant ist auf einer Fläche von ca. 10 ha die Realisierung eines breiten Wohnungsmixes. Das Wohnungsangebot soll insbesondere ein finanziell leistbares Wohnen auf der Grundlage der SoBoMü ermöglichen und somit ebenfalls einen erheblichen Beitrag zur Entlastung des Münsterschen Wohnungsmarktes leisten. Es soll ein neues lebendiges **Modellquartier** in einer dichten, vitalen Mischung aus Wohnen und Arbeiten, sowohl im gesamten Quartier als auch in den einzelnen Gebäuden entstehen.

Die urbane Vitalität des **Modellquartiers 3** soll durch "lebendige" Erdgeschoss entstehen, z. B. durch Räume für Gemeinschaft, kulturelle und soziale Treffpunkte, Läden, Orte zum Arbeiten, für Dienstleistungen sowie für urbane Produktionsstätten und Handwerksbetriebe, Galerien, Gastronomien etc. Erste Schätzungen gehen davon aus, dass hier weitere neue Arbeitsplätze im Zuge der zeitgemäßen Nutzungsmischung im **Modellquartier 3** entstehen könnten.

Im September 2022 hat ein Werkstattverfahren mit den integrierten DIALOGEN 1, 2 und 3 zu den gesamten neuen **Modellquartieren 3 | 4 | 5** rund um den DEK stattgefunden, um die Rahmenbedingungen für den großen

Planungsraum vorab zu klären, die einzelnen Standortbegabungen herauszuarbeiten und vor allem auch eine intensive Einbindung der zahlreichen Initiativen rund um die Hafen- und Kanalentwicklungen zu ermöglichen. Das von nahezu allen Akteuren positiv begleitete Werkstattverfahren hat den Blick für die gesamtstädtische Bedeutung geschärft, einen gemeinsam verabschiedeten „Perspektivplan“ mit wichtigen räumlichen- und funktionalen Leitplanken und zudem eine große Ideenvielfalt hervorgebracht, die ein gutes Fundament für die weiterzuführenden Planungsprozesse sind.

Über das erste Wettbewerbsverfahren für das **Modellquartier 3** im Rahmen der **Modellquartiere** soll nun eine Bearbeitungsgemeinschaft gefunden werden, die den städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplan mit einer in das Gesamtkonzept integrierten, groben Entwässerungskonzeption vor und parallel zum Bebauungsplanverfahren erarbeitet. Auch zu den anderen **Modellquartieren 4** und **5** sind zeitversetzt konkurrierende Verfahren angedacht. Alle Ergebnisse werden dann zu einem „aufwachsenden“ bzw. aktualisierten Masterplan „Stadthäfen“ zusammengeführt.

6.6 Wettbewerbssumme

Für den Wettbewerb steht insgesamt eine Wettbewerbssumme von netto 130.000 EUR (154.700 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer) zur Verfügung. Folgende Verteilung ist vorgesehen:

- 1. Preis – 36.400,00 EUR netto**
(43.316,00 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
- 2. Preis – 29.900,00 EUR netto**
(35.581,00 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
- 3. Preis – 22.100,00 EUR netto**
(26.299,00 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
- 4. Preis – 15.600,00 EUR netto**
(18.564,00 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)

sowie 4 Anerkennungen mit je 6.500,00 EUR netto (7.735,00 EUR inkl. 19 % Umsatzsteuer).

Das Preisgericht ist berechtigt, die Wettbewerbssumme durch einstimmigen Beschluss anders zu verteilen. Die Wettbewerbssumme kommt dabei immer zur Ausschüttung.

6.7 Konsequenzen aus dem Wettbewerb

6.7.1 Weitere Beauftragung nach Abschluss des Wettbewerbs

Die Ausloberin wird – in Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts – einem oder mehreren der Preisträgerinnen und Preisträger die für die Umsetzung und weitere Bearbeitung des Wettbewerbsentwurfes notwendigen weiteren Planungsleistungen übertragen,

- Sofern kein wichtiger Grund einer Bearbeitung entgegensteht,
- Soweit und sobald die dem Wettbewerb zugrundeliegende Aufgabe realisiert werden soll.

Die Rahmenplanerstellung dient u. a. der Vorbereitung und Begleitung eines späteren Bauleitplanverfahrens. Die Bauleitplanung wird von der Stadt Münster in Eigenleistung oder unter der Hinzuziehung eines geeigneten Fachbüros erarbeitet und durchgeführt. Die weitere Beauftragung bezieht sich daher ausdrücklich nicht auf den Bebauungsplan oder die Begleitung und Durchführung des Bauleitplanverfahrens nach BauGB.

Im Falle einer Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen der Teilnehmenden / Bearbeitungsgemeinschaften bis zur Höhe des zuerkannten Preises (Preisgeld) nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird und auch nur für den Fall, dass der städtebaulich-freiraumplanerische Entwurf

komplett beauftragt wird. Eine Verrechnung bei Beauftragung von anderen Leistungen als den im Wettbewerb erbrachten ist nicht möglich.

6.7.2 Städtebauliche und freiraumplanerische Leistungen

Es wird zugesichert, die Erstellung eines städtebaulichen Entwurfs / Rahmenplans gem. Merkblatt 51 – der Architektenkammer Baden-Württemberg (Stand Dezember 2020) in den Leistungsphasen 1-3 / Honorarzone III zu beauftragen. Dabei werden die zwei Fachdisziplinen (Stadtplanung / Städtebau und Landschaftsplanung / Freiraumplanung) als Planungsteam beauftragt.

Die Beauftragung der Landschaftsplanung erfolgt dabei gemäß HOAI 2021 Teil 2 „Flächenplanung“; Abschnitt 2 Landschaftsplanung/hier: § 24 „Grünordnungsplan“ (LP 1-4 / Honorarzone III, umfasst jedoch nicht das Bearbeiten der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung) als Vorstufe zum Rechtsplan nach BauGB – soweit und sobald die dem Wettbewerb zu Grunde liegende Aufgabe weiter konkretisiert wird.

Die Rahmenplanung beinhaltet darüberhinaus die ganzheitliche, gestalterische, strategische und konzeptionelle Bearbeitung und integrierte Darstellung aller wesentlichen städtebaulichen Elemente zu einer räumlichen Entwicklung. Sie macht Aussagen insbesondere zu baulich-räumlichen, gestalterischen, funktionalen, verkehrlichen und landschaftlich / freiräumlichen Dimensionen.

Ziel ist die Erreichung eines überarbeiteten städtebaulichen Rahmenkonzepts / Rahmenplans mit integrierter Freiraumplanung / Grünordnungsplanung als Vorstufe zum Rechtsplan nach BauGB (u. a. zeichnerische Festsetzungen).

Die Beauftragung kann auch stufenweise erfolgen und wird an den Planungsfortschritt des Gesamtprojekts angepasst. Werden nur Abschnitte ausgeführt, so erfolgt die Anrechnung in angemessenem Verhältnis.

Die Silhouette am DEK wird dabei bewusst von dieser weiteren Beauftragung ausgenommen, da hier laufende Freiraumplanungen (Kanalverbreiterung / Kanalpromenade für Radfahrende) und übergeordnete Planfeststellungen andere, zusammenhaltende Rahmenbedingungen vorgeben.

Die Preisträgerinnen und Preisträger verpflichten sich im Falle einer Beauftragung, die weitere Bearbeitung zu übernehmen und die wirtschaftlichen Ziele der Ausloberin umzusetzen. Die Leistungsfähigkeit des zu Beauftragenden für die Weiterbearbeitung ist grundsätzlich an die Anforderungen des Projektes anzupassen.

6.8 Verhandlungsverfahren

Das Preisgericht gibt eine schriftliche Empfehlung zur weiteren Entwicklung und Bearbeitung der Aufgabe gem. RPW 2013, § 8 (2) sowie § 72 (2) VgV. Im Anschluss an die Preisgerichtssitzung wird gemäß § 80 VgV ein Verhandlungsverfahren mit der ersten Preisträgerin / dem ersten Preisträger durchgeführt. Sollte eine Beauftragung der ersten Preisträgerin / dem ersten Preisträger aus wichtigem Grunde nicht möglich sein, beabsichtigt die Ausloberin die Verhandlungen mit allen weiteren Preisträgerinnen / Preisträgern fortzuführen.

Das Wettbewerbsergebnis fließt hierbei mit 50 % in das Verhandlungsverfahren (Punkteverteilung: 1. Preis: 5 Punkte, 2. Preis: 2,5 Punkte, 3. Preis: 1,25 Punkte) ein.

Die verbleibenden 50 % werden aus unterschiedlich gewichteten Auftragskriterien ermittelt. Bisher – vorbehaltlich der Übergabe der Unterlagen zum Abschluss des Wettbewerbs – ist folgende Verteilung vorgesehen: Personaleinsatzkonzept (20 %); Projektorganisation (20 %); Honorarangebot (Gewichtung 10 %).

In jedem Kriterium sind 0-5 Punkte erreichbar, die dann entsprechend gewichtet werden. Die endgültigen Vergabeunterlagen mit den Zuschlagskriterien einschließlich des verbindlichen Vertragsentwurfs werden den Teilnehmenden am Verhandlungsverfahren zum Verfahren selbst mitgeteilt.

6.9 Schriftliche Teilnahmebestätigung und Einverständnis

Mit der schriftlichen Teilnahmebestätigung am Wettbewerbsverfahren erkennen die Teilnehmenden, das Preisgericht und alle Personen der Beratung die Regeln und Termine des Wettbewerbs an.

6.10 Eigentum, Urheberrecht und Rücksendung

Die Entwurfsbeiträge, auch die mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten und Anerkennungen, werden vollständig Eigentum der Ausloberin und werden abweichend von § 8 Absatz 4 der RPW 2013 nicht zurückgeschickt. Begründet ist dies auch dadurch, da die Ausloberin alle Pläne für das Preisgericht plottet und keine physische Planabgabe vorgesehen ist. Die von der Ausloberin gedruckten Pläne verbleiben folglich u. a. für geplante Ausstellungen im Besitz der Ausloberin. Der Transportaufwand ist im Vergleich zu den Druckkosten der geforderten Leistungen bzw. Pläne zu hoch. Ein Recht des Teilnehmenden auf Rückübergabe ist insoweit ausgeschlossen.

Die Unterlagen (mit Ausnahme der Verfassererklärung und des Modells) werden ausschließlich digital eingereicht. Für eingereichte Modelle gilt, dass prämierte Arbeiten Eigentum der Ausloberin werden. Die Modelle der nicht prämierten Arbeiten werden von der Ausloberin auf Anforderung der Teilnehmenden kostenfrei zurückgesandt. Für den Rückversand übernehmen die Ausloberin und die Wettbewerbsbetreuung grundsätzlich keine Haftung.

Gemäß § 8 Absatz 3 RPW 2013 gilt: alle Wettbewerbsarbeiten dürfen von der Ausloberin veröffentlicht werden. Sie dürfen für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn die Verfasserinnen/Verfasser mit der weiteren Bearbeitung nach Abschluss des Wettbewerbes beauftragt sind. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfasserinnen / Verfassern. Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmenden,

die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

Die Verfasserinnen / Verfasser stellen die Ausloberin von den Rechten Dritter an den eingereichten Unterlagen frei.

6.11 Bekanntgabe

Die Ausloberin wird das Ergebnis des Wettbewerbs unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung den Teilnehmenden durch Übersendung des Protokolls über die Preisgerichtssitzung unverzüglich mitteilen und der Öffentlichkeit sobald wie möglich bekannt machen.

6.12 Verstöße

Die Entscheidungen und Beurteilungen obliegen dem Preisgericht und sind endgültig. Sie unterliegen nicht der gerichtlichen Nachprüfung.

6.13 Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

Jeder Teilnehmende / jede Bearbeitungsgemeinschaft darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind – soweit nicht ausdrücklich vom Preisgericht im Rahmen des Kolloquiums gefordert – unzulässig. Nicht verlangte Leistungen werden von der Beurteilung ausgeschlossen und können in begründeten Einzelfällen zum Ausschluss der Arbeit führen. Das Preisgericht lässt darüber hinaus alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die

- Termingerech eingegangen sind,
- Den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen,

- Keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen,
- In wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen

Über die Zulassung entscheidet das Preisgericht. Die Entscheidungen, insbesondere über den Ausschluss von Arbeiten, werden protokolliert.

Es gibt keine bindenden inhaltlichen Vorgaben, die bei Nichterfüllung zum Ausschluss der Arbeit führen würden.

6.14 Haftungsausschluss und Verschwiegenheit

Die bereitgestellten Informationen in der Auslobung sowie auf und in den Planunterlagen wurden durch die Ausloberin sorgfältig recherchiert und geprüft. Jedoch werden keine Haftung, Garantie oder Gewähr dafür übernommen, dass alle Angaben vollständig, richtig und in letzter Aktualität zur Verfügung gestellt worden sind. Weder die Auslobung, die Planunterlagen noch ihr Inhalt dürfen ohne die vorherige ausdrückliche Genehmigung der Ausloberin auf irgendeine Art verändert oder an Dritte verteilt oder übermittelt werden.

Die Freigabe zur Veröffentlichung der Wettbewerbsbeiträge erfolgt exklusiv von der Ausloberin. Die Teilnehmenden verpflichten sich dazu, die Beiträge vor dieser Freigabe nicht zu veröffentlichen.

6.15 Beurteilungskriterien

Die eingehenden Arbeiten werden u. a. nach den folgenden Kriterien bewertet:

- Qualität der städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtkonzeption
- Gestalt- und Nutzungsqualität vor allem in Bezug zur gewünschten Mischung inkl. dazugehöriger Freiraumkonzeption

- Qualität des Mobilitäts- und Erschließungskonzeptes sowie Stellplatznachweis
- Ideen zum Prozessdesign eines Modellquartiers, Realisierungsfähigkeit in Baustufen und Wirtschaftlichkeit
- Maßnahmen zum Klimaschutz, Klimaanpassung, Ökologie und Nachhaltigkeit inkl. Entwässerungskonzeption

Das Preisgericht behält sich für die Bewertung der eingereichten Arbeiten vor, die angegebenen Kriterien zu differenzieren und eine Gewichtung vorzunehmen.

6.16 Rückfragen

Schriftliche Rückfragen können bis zu dem in der Terminübersicht genannten Zeitpunkt per E-Mail an das Betreuungsbüro unter der folgenden E-Mail-Adresse gestellt werden:

wb_mmq3@fsw-info.de

Die Fragen müssen sich auf die Gliederungsnummern der Auslobung beziehen. Die beantworteten Rückfragen aller Bearbeitungsgemeinschaften werden zum Bestandteil der Auslobung und allen Verfahrensbeteiligten im Anschluss an die Beantwortung durch die Ausloberin zur Verfügung gestellt. Den Teilnehmenden, dem Preisgericht und allen Beratenden und Vorprüfenden sind diese Informationen jederzeit zugänglich.

6.17 Anonymität

Die Wettbewerbsarbeiten sind grundsätzlich anonym – ohne Hinweise auf die Verfasserinnen / Verfasser – zu den in der Terminübersicht benannten Abgabeterminen auf Kosten der Teilnehmenden einzureichen – vgl. Punkt 7.1 und 7.2.

Jede Wettbewerbsarbeit ist auf jeder Teilleistung - Pläne, Schriftstücke - durch eine 6-stellige, gut lesbare Zahl in

arabischen Ziffern mit zufälliger Folge in der rechten oberen Ecke zu kennzeichnen. Bei allen Plänen ist die Kennzahl in einem Feld von 6 cm Breite und 2 cm Höhe in der rechten oberen Ecke aller Blätter anzuordnen. Die digital eingereichten Unterlagen sind ebenfalls mit dieser Kennzahl zu versehen.

Die Daten sind wie folgt zu kennzeichnen:

**Kennzahl_Dateiname.Dateityp (Beispiel:
123456_Blatt1.TIF)**

Die Verfassererklärung (vgl. Punkt 7.2) ist in einem neutralen, verschlossenen Umschlag (A4 oder C4) einzureichen – auch dieser Umschlag ist mit der gleichen Kennzahl zu versehen. Als Absender ist die Adresse des Betreuungsbüros einzusetzen.

Die Vorprüfung wird die Kennzahlen der eingereichten Arbeiten der Verfasser durch Tarnzahlen ersetzen.

6.18 Einlieferung / Abgabe

Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und im Sinne einer ressourcenschonenden Abwicklung soll eine weitgehend kontaktfreie und digitale Abgabe erfolgen. Dazu wird die Abgabe in zwei Elemente unterteilt:

- **Digitale Abgabe**
Alle Wettbewerbsleistungen gemäß Punkte unter 7.1
- **Physische Abgabe**
Verfassererklärung gemäß Punkte unter 7.2

Im Folgenden werden diese Abgaben jeweils beschrieben.

6.18.1 Digitale Abgabe

Jeder Teilnehmende / jede Bearbeitungsgemeinschaft hat zur Abgabe eine anonyme E-Mail-Adresse entsprechend der gewählten Kennzahl des / der Teilnehmerin /

Teilnehmers anzulegen, dem das Kürzel „mmq3“ vorangestellt ist (z. B.: mmq3_123456@domain.net). Die Einrichtung derartiger Adressen ist kostenfrei und durch die freie Wahl der Domain auch anonym. Der / die Teilnehmende / Bearbeitungsgemeinschaft hat zudem sicherzustellen, dass er über diese Adresse mindestens 14 Tage nach den Abgabeterminen ständig erreichbar ist. Etwaige Korrespondenz wird protokolliert und dem Preisgericht auf Nachfrage vollständig zur Einsicht zur Verfügung gestellt.

Zum fristgerechten Eingang ist bis zum Abgabetermin (Submissionstermin) mit der oben genannten anonymen E-Mail-Adresse ein deutlich erkennbarer und funktionsfähiger Download-Link der Abgabedateien zu übermitteln.

Dabei ist durch den / die Teilnehmende / Bearbeitungsgemeinschaft das Datenpaket (eine ZIP-Datei mit allen definierten Abgabeleistungen) hochzuladen und der jeweilige Link zum Download an die nachfolgende Abgabe-Mailadresse zu senden:

wb_mmq3@fsw-info.de

Zur Vermeidung der SPAM Aussortierung ist die Betreffzeile des Email-Programms erkennbar auszufüllen (Abgabe MMQ 3 z. B.: 123456).

Die Eingänge werden vollständig protokolliert. Zudem wird der formale Eingang der Unterlagen durch das Betreuungsbüro bestätigt.

6.18.2 Physische Abgabe

Ausschließlich die gesondert benannte Verfassererklärung ist physisch zum in der Übersicht benannten Termin einzureichen bei:

FALTIN + SATTLER FSW Düsseldorf GmbH
Stichwort: Wettbewerb MMQ 3
Rathausufer 14
D-40213 Düsseldorf

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die o. g. Adresse auf allen Versandpapieren einzutragen bzw. auf den Umschlägen anzugeben. Die Nichtbeachtung der formalen Leistungsbestandteile - Beachtung der Einlieferungsfristen, Verletzung der Anonymität - führen zum Ausschluss aus dem Wettbewerbsverfahren.

6.19 Planunterlagen

Im Rahmen des Wettbewerbs werden u. a. bereitgestellt:

A) Auslobungsbroschüre

B) DXF und Pläne

- Amtlicher Lageplan als DXF / DWG-Datei
- Senkrecht- und Schrägluftbilder farbig; Drohnenaufnahmen
- Stadtplan und Schwarzplan

C) Formblätter

- Flächen / Kennwerte
- Verfassererklärung

D) Sonstiges

- ISEK Dokumentation (Baustein E: Bilanz 2020: Räumliches Leitbild) als PDF
- Projektinformationen
- Mobilitätskonzept (PTV Transport Consult GmbH, Düsseldorf) als PDF
- Digitales Geländemodell (Niederschlagsabfluss-Simulationen Hystem-Extran FOG 2D) als PDF
- Werkstattdokumentation

Diese Auflistung ist nicht abschließend, bei Bedarf werden weitere Plangrundlagen zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung erfolgt ausschließlich digital.

07. LEISTUNGEN

>> Kompakt: Abgabebestandteile mit Vernetzungsplan und Städtebaumodell zum Finale

7.1 digitale Abgabeleistungen (anonym)

Präsentationsblätter 1-2 (als PDF und JPG Datei - Hinweis: Die Pläne werden für das Preisgericht von der Ausloberin ausgeplottet und liegen dem Preisgericht zur Sitzung vor)

>> 2 Blätter im Format DIN A0 im Hochformat mit den benannten Inhalten:

7.1.1 „Modellquartier 3 – Stadtraumvernetzung“

- Städtebaulich-freiraumplanerischer Vernetzungsplan mit Darstellung der stadträumlich-freiraumplanerischen Anbindungen insbesondere rund um das Stadthafen 1 Entrée sowie zu den benachbarten Modellquartieren 4 und 5, Gebäudedarstellung (Dachaufsicht), mit Angabe der Geschosse, Darstellung der Freiräume, weitergehende Aussagen zur Vernetzung sowie zur Gesamterschließung aller Verkehrsarten (**Maßstab 1:2.000 genordet**)
- Eine Vogelperspektive aus Richtung Westen zur Verdeutlichung der städtebaulichen Atmosphäre im Quartier
- Sonstige zum Verständnis des Entwurfs notwendigen Piktogramme zu folgenden Themen
 - Erschließungsnetz aller Verkehre / Mobilitätskonzept inkl. Stellplatzkonzept inkl. Sharing-Angebote – Betrachtung der gesamtstädtischen Netzstruktur
 - Landschafts-/Freiraumkonzept mit Verbindungen zum „Grünen Hafenplatz / der Hafenspitze“ sowie Entwässerungskonzept
- Ideen zum Prozessdesign der Umsetzung eines besonderen Modellquartiers

- Realisierungsabschnitte (mit neustrukturierter Gewerbebetrieb)
- Alle wesentlichen Aussagen des Erläuterungsberichts zum Konzept (auf den Plänen)

7.1.2 „Modellquartier 3 – Städtebaugestaltung“

- Städtebaulich-freiraumplanerischer Gestaltungsplan mit Darstellung der Gebäude (Dachaufsicht), mit Angabe der Geschosse, Darstellung der Freiräume inkl. der Flächen für die Entwässerung, Zugänge und Eingänge sowie zur Gesamterschließung aller Verkehrsarten (**Maßstab 1:1.000 genordet**)
- Zwei Teilausschnitte des Gesamtkonzeptes (genauer Ausschnitt nach Wahl) städtebaulich-freiraumplanerischer Gestaltungsplan (Maßstab 1:500, genordet) mit dazugehörigen zum Verständnis des Entwurfs nötige Schnitte / Ansichten zu:
 - Nutzungsmischung z. B. mit Darstellung der Erdgeschoss-Aktivierungen
 - öffentlicher Raum / Freiraum mit Darstellung von Nutzungstypen / sozialräumlicher Differenzierung (Platz / öffentlicher Raum / Park / Gemeinschaft / Privatheit etc.) sowie integriertem Entwässerungskonzept
- Dazu passende skizzenhafte / atmosphärische Details zur Verdeutlichung der Konzeption nach Wahl:
 - Gebäudetypologie zum Nachweis der Nutzungsmischung
 - Fußgängerperspektiven zur Verdeutlichung der Quartiersatmosphäre
- Alle wesentlichen Aussagen des Erläuterungsberichts zum Konzept (auf den Plänen)

7.1.3 Erläuterungsbericht

(als WORD- und PDF-Datei) Erläuterungsbericht auf insgesamt max. 2 DIN A 4 Seiten entsprechend der Gliederungspunkte

7.1.4 Formblätter und Prüfpläne

FORMBLÄTTER

(Excel-Tabelle und PDF-Datei)

- Ausgefüllter Vordruck „städtebauliche Kennwerte“

PRÜFPLÄNE

(PDF- und DWG Datei)

Blattformat frei wählbar. Prüfblätter sind grundsätzlich auf weißem Grund ohne zusätzliche Erläuterungen zu erstellen.

- Prüfplan – städtebauliche Kennwerte (Maßstab 1:1.000)

7.1.5 Präsentationsdatei (PDF Datei)

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass mit großen Preisgerichten keine ausschließliche Wertung an den Planformaten durchgeführt werden können. Im Sinne der Teilnehmenden ist daher eine anonym einzureichende Präsentationsdatei, die als Unterstützung im Informations- und Wertungsrundgängen herangezogen wird und die eine individuelle Prononcierung der Konzeptionen zum Ausdruck bringt. Teil der Abgabeleistung ist daher die Präsentation der Wettbewerbsarbeit auf maximal 14 Einzel-PDF Seiten / Folien inkl. Titel- bzw. Deckblatt als PDF-Datei im Bildformat 16:9. In der Prä-

sentation dürfen nur Pläne, Abbildungen oder Grafiken der Abgabepläne gemäß Punkte 7.1.1 und 7.1.2 verwendet werden (keine Kennwerte etc.).

7.1.6 Bilddaten

Bild- und Präsentationsdaten (JPEG-Dateien): Animationen, Perspektiven, Modellfotos etc. sind als separate Bilddaten mit einer Mindestgröße von 21 x 30 cm bei einer Auflösung von 300 dpi als JPEG (maximale Qualität) einzureichen.

7.2 Analoge Abgabeleistungen (anonym)

7.2.1 Verfassererklärung

Umschlag im Format DIN A4, mit Kennzahl versehen und mit folgendem Inhalt:

- Ausdruck Formblatt „Verfassererklärung“

Angaben aller Verfasser einschließlich aller Kooperationspartner und externer Fachingenieure mit Vor- und Nachnamen, Anschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; entsprechend Formblatt „Verfassererklärung“ unterschrieben durch die Entwurfsverfasser und mit Bürostempel versehen.

- Digitale Fassung der „Verfassererklärung“ als Daten-CD oder USB-Stick mit
 - a. Word-Datei mit den Namen aller Verfasser
 - b. Scan der schriftl. und unterzeichneten Verfassererklärung, mit Angaben aller Verfasser einschließlich aller Kooperationspartner und externer Fachingenieure mit Vor- und Nachnamen, Anschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc.; entsprechend Formblatt „Verfassererklärung“ unterschrieben durch die Entwurfsverfasser und mit Bürostempel versehen.

7.2.2 Städtebau-Arbeitsmodell

Einfaches, städtebauliches Arbeitsmodell als Einsatz im definierten Ausschnitt passend zum Münsteraner Stadtmodell und Abgabe in Münster an die in der Terminübersicht genannten Adresse (Maßstab 1:500). Die Einsatzplatten werden zur Verfügung gestellt.

Die Ausloberin und die Wettbewerbsbetreuung übernehmen grundsätzlich keine Haftung für den Rückversand.

08. BETEILIGTE

>> Bewährt: externes und internes know-how aus ganz Europa für konzeptionelle Vielfalt und Richtungsfestlegung

Preisgericht gemäß RPW (stimmberechtigt)

8.1 Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

1. **Prof. Kunibert Wachten**, Dortmund (Stadtplaner AKNW 90102)
2. **Prof. Jörg Aldinger**, Stuttgart (Architekt AKBW 34093)
3. **Prof. Uli Seher**, Köln / Paris (Stadtplanung Lehrstuhl Toulouse)
4. **Prof. Laura Vahl**, Berlin (Landschaftsarchitektin AKB 13208)
5. **Robin Denstorff**, Stadtbaurat der Stadt Münster (Bauassessor)
6. **Prof. Henrike Specht**, Frankfurt am Main / Koblenz (Stadtplanerin BAK 41998)
7. **Prof. Herbert Dreiseitl**, Überlingen (Landschaftsarchitekt AKBW 053312)

Stellvertretungen:

- **Christopher Festersen**, Leiter des Stadtplanungsamtes Münster (Bauassessor)
- **Burkhard Horn**, Berlin (Stadtplaner AKB DS 0532)
- **Svenja Hennig**, Köln (Stadtplanerin AKNW 91562)

Optional bei Bedarf:

- **Natascha Lohner**, Aachen (Architektin AKNW 110010 sowie Junior-Stadtplanerin 200740)

8.2 Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

1. **Ute Hagemann**, 1. stellvertretender Vorsitz ASS
2. **Dr. Leandra Praetzel**, Vorsitzende Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen
3. **Andrea Blome**, Vorsitzende Ausschuss für Verkehr und Mobilität
4. **Peter Bensmann**, Bezirksbürgermeister Südost

Stellvertretungen:

- **Christine Schulz**, 1. stellvertretende Bezirksbürgermeisterin Südost
- **Babette Lichtenstein van Lengerich**, 1. stellvertretender Vorsitz AUKB
- **Ulrich Thoden**, 1. stellvertretender Vorsitz AVM

8.3 Projektteam; Beratung und Vorprüfung

- **Jörg Faltin, Jana Weiss, Antje Ehlert, Andreas M. Sattler**, FSW Düsseldorf GmbH
- **Gerd Franke, Moritz Franke, Nicole de Vries, Lukas Fiegen**, Stadtplanungsamt der Stadt Münster, Team Modellquartiere 3 | 4 | 5
- **Berthold Reloe**, Amt für Mobilität und Tiefbau, Wasserwirtschaft
- **Leah Bartz, Björn Schilder, Julian Langner, Cathrin Schimmel**, Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster
- **Ute Oldenbüttel, Gordon Klammer**, Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit der Stadt Münster
- **Jana Lange, Veit Muddemann**, Stabstelle Klima Im Dezernat OB
- **Linda Klümper**, Stadtwerke Münster

Die Ausloberin behält sich vor, jederzeit weitere Personen der sachverständigen Beratung zu benennen.

8.4 Teilnehmende (Bearbeitungsgemeinschaften)

Stadtplanerinnen / Stadtplaner mit Landschaftsarchitektinnen / Landschaftsarchitekten und Entwässerungsingenieurinnen und Entwässerungsingenieure (Für diese Fachdisziplin zählt ebenso der Nachweis zur Berechtigung der Berufsbezeichnung, hier: „Ingenieur“ (z. B. Kammereintrag oder Diplomzeugnis) zusammen mit zwei Referenzen zu Leistungen der Entwässerungsplanung.

Architektinnen und Architekten sind nur teilnahmeberechtigt in Bearbeitungsgemeinschaft mit Vor genannten.

8.4.1 Eingeladen

In alphabetischer Reihenfolge:

- KBNK - Hille Krause, Hamburg mit AgenceTer .de GmbH, Karlsruhe
- Rha - Prof. Christa Reicher, Aachen mit scape – Hiltrud Lintel Landschaftsarchitekt*innen, Düsseldorf
- StudioVlaySteeruwitz - Lina Streeruwitz, Wien (AUT) mit bauchplan / Tobias Baldauf, München
- Sweco – Tovatt Architects, Stockholm (SWE) mit sweco landscape architecture, Stockholm (SWE)
- 3Pass - Judith Kusch, Köln mit RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Köln

8.4.2 Aus dem EU-offenen Bewerbungsverfahren

In alphabetischer Reihenfolge:

- ADEPT ApS, Kopenhagen (DK)
- Albert Wimmer ZT GmbH, Wien (AUT)
mit LAND consulting Austria GmbH, Wien (AUT)
- IMS Studio, München mit amsl, München
mit Blank Landschaftsarchitekten, Stuttgart
- Octagon Architekturkollektiv, Leipzig
mit NUWELA büro für Städtebau und Land-
schaftsarchitektur, München
- Sinning Architekten, Darmstadt mit Planungs-
gruppe Darmstadt, Darmstadt
mit Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten
GmbH, München
- Studio Wessendorf, Berlin mit Plan & Recht,
Berlin
mit Atelier Loidl Landschaftsarchitekten, Berlin
- Urbanlust Städtebau, Köln
mit glaßer und dagenbach, Berlin
- UTA Architekten + Stadtplaner, Stuttgart mit
Performative architecture, Stuttgart
mit Lohrberg Stadtlandschaftsarchitektur,
Stuttgart
- Winking Froh Architekten, Hamburg
mit studio polymorph Landschaftsarchitekten,
Berlin
- Yellow Z - Abel Bormann Koch PartgmbH, Berlin
mit Holzwarth Landschaftsarchitektur, Berlin

09. TERMINE

21.02.24 **Preisrichterinnen- und Preisrichtervorgespräch 1 - Auslobung**
10.00 - 12.00 Uhr (digital)

28.02.24 **Versand der Planunterlagen** (digital)

06.03.24 **Schriftliche Rückfragen**
bis 10.00 Uhr an:
wb_mmq3@fsw-info.de

19.03.24 **Preisrichterinnen- und Preisrichtervorgespräch 2 und Rückfragenkolloquium**
14.00 Uhr bis ca. 17.00 Uhr (analog)
Ort: Saal der PSD Bank; Bernhard-Ernst-Straße 8, 48155 Münster

14:00 - 15:00 Uhr	Preisrichterinnen- und Preisrichtervorgespräch
15.00 Uhr	Eintreffen der Teams
15.30 Uhr	Rückfragekolloquium
	Offizielle Begrüßung durch die Ausloberin
ca. 17:00 Uhr	Moderation Jörg Faltin, FALTIN+SATTLER Ende der Veranstaltung

15.05.24 **Digitale Abgabe**
Leistungen (siehe Punkte 7.1)
bis 12.00 Uhr per E-Mail an:
wb_mmq3@fsw-info.de

24.05.24 **Analoge Abgabe**
Verfassererklärung (siehe Punkt 7.2.1)
bis 14.00 Uhr an:
FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Stichwort: Wettbewerb MMQ_3
Rathausufer 14, D-40213 Düsseldorf

24.05.24 **Analoge Abgabe**
Städtebau-Einsatzmodell (siehe Punkt 7.2.2.)
bis 14.00 Uhr an:
Stadtplanungsamt
Raum D 406
Albersloher Weg 33, D-48155 Münster

25.06.24 **DIALOG 4 – Hafentratschlag**
Betreute Ausstellung mit den anonymisierten Beiträgen - Kommentierungsoption durch die Bürgerschaft z. B. anhand von Moderationskarten
Ort: wird noch bekannt gegeben

26.06.24 – **Preisgericht**
27.06.24 **Tag 1:** 9.00 - ca. 18.00 Uhr (ganztägig)
Tag 2 optional: 9.00 - ca. 13.00 Uhr
Ort: wird noch bekannt gegeben

01.07.24 – **DIALOG 5 – Ausstellung** (gemäß RPW 14 Tage)
12.07.24 Die Arbeiten werden ausgestellt und können für zwei Wochen betrachtet werden. Während dieser zweiwöchigen Ausstellung sind zwei Termine geplant, an denen die Bürgerschaft durch die Ausstellung geführt wird. Die genauen Termine für die geführten Erläuterungsrundgänge werden rechtzeitig bekannt gegeben. Zudem wird die Ausstellung zusätzlich virtuell auf der Website präsentiert.
Ort: wird noch bekannt gegeben

Stadt Münster
Stadtplanungsamt
Albersloher Weg 33
48155 Münster