

Inhalt

1	Vorwort	5
2	Das Verfahren	6
3	Die Ausgangssituation	7
4	Die Aufgabe	11
5	Das Ergebnis	12



1

Vorwort

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

mit dem sogenannten Kreativkai auf der Nordseite des Stadthafen 1 von Münster wurde ein wichtiger Impuls für die Stadtentwicklung gesetzt, der in die umgebenden Quartiere ausstrahlt und den Hafen als Quartier für kreative und innovative Firmen und Dienstleistungsbetriebe aber auch als Raum für Freizeit und Gastronomie im Stadtgefüge etabliert hat.

Der Strukturwandel, der seit Ende der 1970er Jahre das Gesicht des Hafengebiets in Münster bis heute signifikant verändert hat, erfährt jetzt mit der Entwicklung der Kaiflächen auf der Hafensüdseite eine weitere wichtige gestalterische Prägung. Dem Pioniergeist der ersten Investoren auf der Nordseite des Hafens ist es in Zusammenarbeit mit der Stadt Münster zu verdanken, dass sich der Hafen Münsters heute über die Stadtgrenzen hinaus größter Beliebtheit erfreut. Mit der Aufstellung und Aktualisierung des Masterplanes „Stadthäfen Münster“ hat die Stadt Münster im Jahr 2004 und 2011 klare planerische Zielsetzungen für die künftige Entwicklung des Hafens formuliert.

Die bisherige erfolgreiche Hafenentwicklung- soll nach dem Willen der Stadtwerke Münster GmbH, als Grundstückseigentümerin der südlichen Hafenkante, und der Stadt Münster in der Gestaltung

der Kaiflächen ihre Fortsetzung finden. Unsere gemeinsame Zielsetzung stellt uns vor eine anspruchsvolle Aufgabe. Die Zugänglichkeit und die Nutzbarkeit für die Öffentlichkeit ist bei der zukünftigen Gestaltung des Kais das zentrale Thema. Der Masterplan sieht für die Südseite im Gegensatz zur Nordseite eine stärker gewerblich geprägte Nutzungsstruktur vor, was sich auch in der Flächengestaltung widerspiegeln soll.

Die Attraktivität des Standortes mit ihrer Wasserlage und die städtebaulichen Ansprüche einer gestalterisch hochwertigen Bebauung der Hafensüdseite gilt es durch eine funktionale öffentlich nutzbare Kaifläche nachhaltig zu sichern. Aktuelle Firmenansiedlungen zeigen das große Potential des Standortes. Die Stadt Münster und die Stadtwerke Münster haben es sich - auch mit Blick auf die Wertentwicklung des weiter zu entwickelnden Standortes - zur gemeinsamen Aufgabe gemacht, qualitätsvolle Lösungen für die Kaiflächen entwickeln zu lassen. Zu diesem Zweck sind fünf ausgewählte renommierte Landschaftsarchitekturbüros beauftragt worden, Ideen zur zukünftigen Kaigestaltung zu erarbeiten.

Mit dem nunmehr vorliegenden Siegerentwurf des Planungsbüros scape Landschaftsarchitekten GmbH aus Düsseldorf sind nun die Voraussetzungen geschaffen worden, ein Stück weitere Hafen-

entwicklung zu manifestieren. Das vorgelegte Konzept überzeugte die Juroren aufgrund seiner Klarheit und Stringenz.

Die Düsseldorfer Landschaftsarchitekten haben den Münsteraner Stadthafen als urbanen Raum von besonderer Qualität identifiziert. Der Bezug zum Wasser und das industrielle Erbe machen ihn zu einem einmaligen Ort in der Stadtlandschaft. Der Entwurf hat diese Qualitäten aufgegriffen, stärkt sie und will sie mit neuem Leben füllen. Das ursprüngliche Hafenflair bleibt so auf der Südseite noch spürbar - mit sichtbaren historischen Spuren und attraktiven Aufenthaltsorten entlang der Wasserkante.

Die Münsteraner Bürger(innen) und Gäste dürfen sich freuen, wenn die Hafensüdseite wieder begehbar und erlebbar wird.


Dr. Henning Müller-Tengelmann
Kaufmännischer Geschäftsführer
der Stadtwerke Münster GmbH


Robin Denstorff
Stadtbaurat der Stadt Münster



2

Das Verfahren

Ausloberin

Stadtwerke Münster GmbH
Hafenplatz 1
48155 Münster

Betreuung

WoltersPartner Architekten & Stadtplaner GmbH
Daruper Straße 15, 48653 Coesfeld
Ansprechpartner: Carsten Lang, Lena Schüttken

Verfahrensart

Das Verfahren wurde als eine Mehrfachbeauftragung ausgelobt. Die Anzahl der teilnehmenden Büros wurde durch die Ausloberin auf fünf begrenzt.

Teilnehmerfeld

Folgende fünf Büros wurden aufgrund der Aufgabenstellung und entsprechenden Qualifikationen durch die Ausloberin ausgewählt:

- brandenfels landscape + enviroment, Münster
- SAL Landschaftsarchitektur GmbH, Münster
- scape Landschaftsarchitekten GmbH, Düsseldorf
- TGP Trüper Godesen Partner
Landschaftsarchitekten, Lübeck
- TOPOS Stadtplanung Landschaftsplanung
Stadtforschung, Berlin

Bewertungskommission

Die Bewertungskommission setzte sich wie folgt zusammen:

- Gerhard Joksch, Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke Münster GmbH
- Dr. Henning Müller-Tengelmann, Kaufmännische Geschäftsführung der Stadtwerke Münster GmbH
- Siegfried Thielen, Dezernent für Planungs- und Baukoordination der Stadt Münster, Architekt
- Christian Schowe, Leitung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung der Stadt Münster, Stadtplaner
- Jörn Möltgen, Vorsitzender Planungsausschuss der Stadt Münster
- Peter Fischer-Baumeister, Bezirksbürgermeister Münster-Mitte
- Prof. Ulrike Beuter, Landschaftsarchitektin, Oberhausen
- Rebekka Junge, Landschaftsarchitektin, Bochum
- Prof. Benedikt Stahl, Architekt / Stadtplaner, Düsseldorf

Stellvertreter (ohne Stimmrecht)

- Dr. Dirk Wernicke, Technischer Geschäftsführer, Stadtwerke Münster GmbH
- Thomas Fastermann, 1. Stellvertretender Vorsitzender des Planungsausschusses Stadt Münster
- Marita Otte, 1. Stellvertretende Bezirksbürgermeister Münster-Mitte
- Sonja Gierecker, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung der Stadt Münster

Berater (ohne Stimmrecht)

- Georg Fehlauer, CDU - Fraktion
- Thomas Fastermann, SPD - Fraktion
- Reinhard Scholz, Bündnis 90 / Die Grünen / GAL - Fraktion
- Jürgen Reuter, FDP - Fraktion
- Rüdiger Sagel, DIE LINKE Münster - Fraktion

Vorprüfung

- Andreas Leifken, Stadt Münster
- Bernhard Recker, Stadtwerke Münster GmbH
- Ralf Kensbock, Stadtwerke Münster GmbH

3

Die Ausgangssituation

Die Stadtwerke Münster GmbH und der Hafen

Mit ca. 300.000 Einwohner und eine Fläche von ca. 300 km² ist Münster die flächenmäßig zweitgrößte Stadt in Nordrhein-Westfalen. Das Stadtgebiet gliedert sich in sechs Stadtgebiete und 45 Stadtteile. Östlich der Innenstadt liegt in ca. 1,5 km Entfernung der Hafen im Stadtteil Innenstadt.

Die am Hafen ansässigen Stadtwerke Münster GmbH sind Träger der öffentlichen Versorgung sowie des öffentlichen Personennahverkehrs in Münster. Die Stadtwerke Münster GmbH versorgen die Stadt Münster mit Strom, Erdgas, Fernwärme und Wasser. Außerdem betreibt sie das Busnetz, den Hafen und die Straßenbeleuchtung der Stadt. Zusätzlich betreiben die Stadtwerke Münster Erdgas- und Stromtankstellen im Stadtgebiet. Die Stadtwerke Münster GmbH sind als Betreiber der Hafenanlagen zugleich der größte Flächeneigentümer im Hafengebiet.

Die Geschichte des Hafens

Der Bau des Hafens wurde 1896 in Angriff genommen, wofür die Stadt Münster ein ca. 23 ha großes Grundstück südöstlich der Innenstadt erwarb. 1899 wurde der Stadthafen 1 als Binnenhafen der Stadt Münster von Kaiser Wilhelm II eröffnet. Fortan wurden Lagergebäude, darunter Flechtheimspeicher und Rhenusspeicher sowie Verwaltungsgebäude errichtet. Der Stadthafen I zweigt als Stichhafen vom Dortmund-Ems-Kanal ab. Das Hafenbecken ist 740

m lang, die mittlere Breite liegt bei 58 m. Ursprünglich bot das Becken Raum für 19 große Kanalschiffe. Die Be- und Entladung der Schiffe geschah über Eisenbahnkräne, die auf Gleisen entlang des Hafenbeckens geführt wurden.

Der Hafen war zu Beginn als Importhafen für Getreide und Holz ausgelegt. Bis 1930 hatten sich die Raiffeisen-Centralgenossenschaft mit ihrem Kornspeichern und die Firma Ostermann & Schweiwe mit Ihrem Holzlager (in den ehemaligen Osmo-Hallen) angesiedelt. Zudem waren das städtische Gas- sowie das Elektrizitätswerk und die Wagenhallen der Straßenbahn am Hafenbecken ansässig.

1940 war der Hafen Ziel von Bombenangriffen der britischen Luftwaffe, infolge dessen wurde der Hafen fast gänzlich zerstört. Nach dem Wiederaufbau übergab die Stadt Münster den Betrieb des Hafens an die Stadtwerke Münster. Fortan erlangte der Hafen immer mehr an Bedeutung. So wurden Anfang der 1960-er Jahre über 1,3 Millionen Tonnen Ladung umgeschlagen, größtenteils Getreide und Baustoffe.

Seit Ende der 1970-er Jahre gingen die Umschlagzahlen aufgrund von firmeneigenen Kaianlagen stark zurück. Leerstehende Lagerhallen wurden fortan als günstiger Gewerberaum durch alternative Unternehmen entdeckt und genutzt.

Der Masterplan Stadthäfen Münster

Aufgrund des Rückgangs des Warenumschlages siedelten sich seit den 70-er Jahren im Hafen mehr und mehr Betriebe ohne Bezug zur Hafennutzung an. Um diese Entwicklung im Sinne der Stadtentwicklung zu steuern, erarbeitete die Stadt Münster 2004 für den Hafen und sein Umfeld den „Masterplan Stadthäfen Münster“. Der Masterplan umfasst ein Gebiet vom Hansaring im Norden bis zur Umgehungsstraße B 51 im Osten und Süden sowie bis zu den Gleisanlagen im Westen.

Der sogenannte Kreativkai am nördlichen Rand des Stadthafen 1 war der erste Bereich der schrittweise einer neuen Nutzung zugeführt wurde. Im Zuge des Strukturwandels hat sich hier eine kleinteilige Mischung von kulturellen Nutzungen, Gastronomie und Dienstleistungen etabliert. Nachdem der Großteil der angrenzenden Grundstücke einer neuen Nutzung zugeführt wurde, wurde hier die Promenade auf den Kaiflächen des Stadthafen 1 realisiert.

Im Jahr 2011 / 2012 wurde die Aktualisierung des Masterplanes beschlossen. Ziel ist es weiterhin, die Erneuerung der Stadthäfen durch neu anzusiedelnde Nutzungen des tertiären Sektors und des nicht störenden Gewerbes fortzuführen. Dabei ist in diesem stadträumlichen gut erschlossenen Bereich eine weitere Ansiedlung von attraktiven Büroarbeitsplätzen und der Ausbau von Nutzungen im Bereich Messe, Kongress, Entertainment und Sport südlich des Albersloher Weges vorgesehen. Zudem soll eine

Stärkung von weiteren freizeitorientierten und touristischen Aspekten im Stadthafen 1 erfolgen.

Der „Masterplan Stadthäfen Münster“ gibt für das Plangebiet und die angrenzenden Flächen folgende Entwicklungsziele vor: In Verlängerung der vorhandenen Promenade auf der nördlichen Seite des Hafenbeckens soll auch auf der Südseite des Beckens eine öffentliche Wegeverbindung entwickelt werden. Südlich daran angrenzend sind nicht störende gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Am östlichen Ende des Stadthafen 1, im Einmündungsbereich des Dortmund-Ems-Kanals, sieht der Masterplan eine öffentliche Freifläche vor.

Das Plangebiet im Hafen Münster

Das Plangebiet ist überwiegend durch die ehemalige Hafennutzung und die angrenzenden Gewerbebetriebe und Bürogebäude geprägt. Gleisanlagen durchziehen noch heute die Flächen parallel zum Stadthafen 1. Angrenzende Bebauungsstrukturen wie der Flechtheimspeicher aber auch Relikte der Hafeninfrastuktur wie der sogenannte „Elefant“ - Silo zur Verladung von Gütern vom Schiff auf die Bahn -, eine Krananlage und Anlegepoller erinnern heute noch an die Hafennutzung.

Die unmittelbar südlich an den Hafen angrenzenden Flächen weisen aufgrund der Attraktivität des Standortes derzeit eine rege Bautätigkeit auf.

Der Kohlebunker am westlichen Plangebietsrand wurde 2007 zu einem Wärmespeicher für die Fernwärme umgerüstet. 2012 wurde die Entscheidung zum Umbau des Flechtheim- und Rhenusspeichers für Büro-, Archiv- und Kulturnutzung getroffen. Im Herbst 2014 zog das Wolfgang Borchert Theater vom Hafenweg in den umgebauten Flechtheimspeicher um. Vor dem Flechtheimspeicher befindet sich ein Entladekahn aus dem Jahr 1962.

Im Jahr 2015 wurde die Hafenkäserei der Firma Söbbeke einschließlich Büro- und Dienstleistungsnutzungen in Betrieb genommen. Zwischen dem Wolfgang Borchert Theater und der Hafenkäserei werden derzeit zwei Bürogebäude errichtet, die voraussichtlich 2017 fertiggestellt werden sollen.

Für das Grundstück „Am Mittelhafen 42-44“ ist die Umnutzung und Sanierung des Speichergebäudes für den Ruderverein Münster von 1882 e.V. (RVM) und die Projektinitiative „B-Side“ vorgesehen. Der RVM soll das Erdgeschoss nutzen. In den Obergeschossen will die „B-Side“ einen kulturellen Treffpunkt sowie Büro- und Arbeitsräume für die Kreativwirtschaft errichten. Auf den westlich angrenzenden Flächen soll ein ergänzender Büroneubau entstehen.





4

Die Aufgabe

Entsprechend den Zielen des Masterplanes sollte innerhalb des Plangebietes eine öffentlich zugängliche Wegefläche sowie ein gestalteter Aufenthaltsbereich im Einmündungsbereich des Dortmund-Ems-Kanals entwickelt werden. Die südliche Kaifläche sollten den Naherholungsraum für die Öffentlichkeit vergrößern und verbessern. In Anbindung an die nördliche Hafepromenade und den Hafenplatz sollte hier ein nutzbarer und begehbarer öffentlicher Raum entstehen, der sich positiv auf die Wertigkeit der noch zu veräußernden Hafengrundstücke auswirkt. Mit der Gestaltung der Kaiflächen sollte auch eine Adressbildung für die angrenzenden Bürogebäude geschaffen werden.

Südliche Kaiflächen

Für die Gestaltung der südlichen Kaiflächen war eine eigenständige und zurückhaltende Gestaltung vorgesehen. Sie sollte sich in ihrer Gestaltungssprache von der nördlichen Promenade absetzen. Dabei war ein fließender Übergang zwischen den beiden Bereichen zu gestalten. Innerhalb der südlichen Kaiflächen (Gesamtbreite ca. 16,00 m) sollte eine ca. 5,50 m breite, barrierefreie Bewegungszone für Fußgänger und Radfahrer geplant und gestaltet werden. Eine Nutzung dieses öffentlichen Raumes durch privat angrenzende Nutzer mit gewerblich-gastronomischer Nutzung war ausdrücklich nicht gewünscht. Die verbleibenden Flächen bis zur Spundwand des Stadthafen 1 (ca. 10,50 m breit) sollten sich in ihrer

Gestaltung von der Bewegungszone absetzen und individuell gestaltet werden. Dabei waren die Relikte der früheren Hafennutzung (z.B. Gleisanlagen) in die Planung zu integrieren. Aufenthaltsbereiche mit Verweilqualitäten sollten den langgezogenen Raum auflockern und unterbrechen.

Verkehrssicherheit

Für die zukünftig als öffentliche Fläche ausgewiesene Teile der südlichen Kaiflächen und den östlich angrenzende Aufenthaltsbereich war im Rahmen der Planung die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Für die dem Stadthafen 1 zugewandten Bereiche musste ein Konzept zur „Absturzsicherung“ entwickelt werden. Hierzu waren in Anlehnung an die auf der Nordseite des Stadthafen 1 realisierte Lösung kreative Lösungen gefragt.

Aufenthaltsbereich im Osten

Im Einmündungsbereich zum Kanal sollte eine öffentliche Frei- bzw. Grünfläche entstehen. Dieser Bereich sollte künftig eine hohe Aufenthaltsqualität besitzen und sich von der Gestaltung der südlichen Kaiflächen absetzen und als eigenständiger Bereich wahrnehmbar sein.

Möblierkonzept und Beleuchtungskonzept

Für das Plangebiet sollte ein eigenständiges und angemessenes Möblierkonzept und Beleuchtungskonzept entwickelt und dargestellt werden.

Geschichte des Ortes

Die ehemalige Hafennutzung ist durch einzelne bauliche Relikte - Kran- und Gleisanlagen sowie der „Elefant“ aus Beton - heute noch gegenwärtig. Das sogenannte „Landgleis“ hat zukünftig keine Bedeutung mehr und konnte aufgegeben werden. Das sogenannte „Wassergleis“ sollte erhalten werden und in die Gestaltung einbezogen werden.

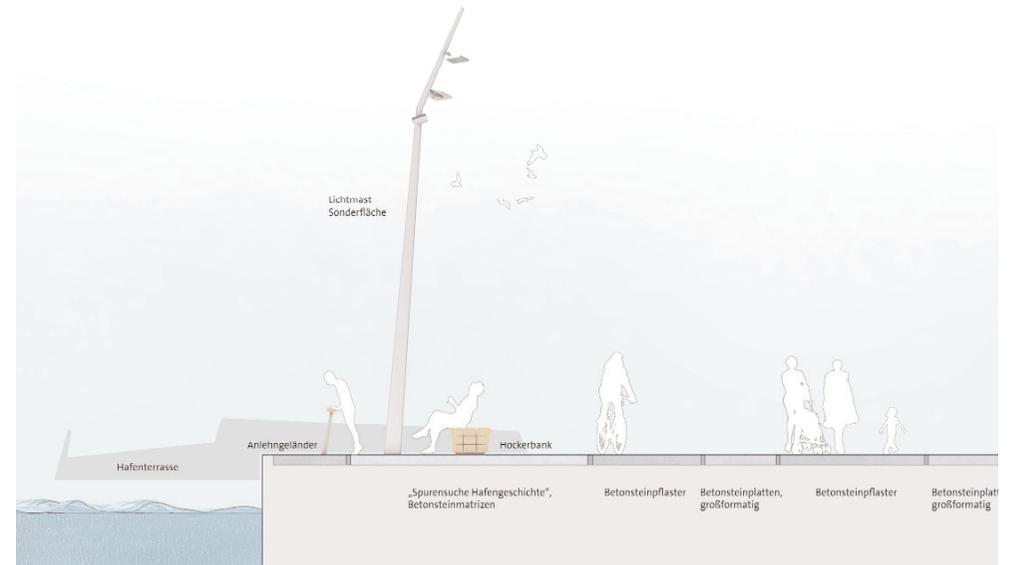
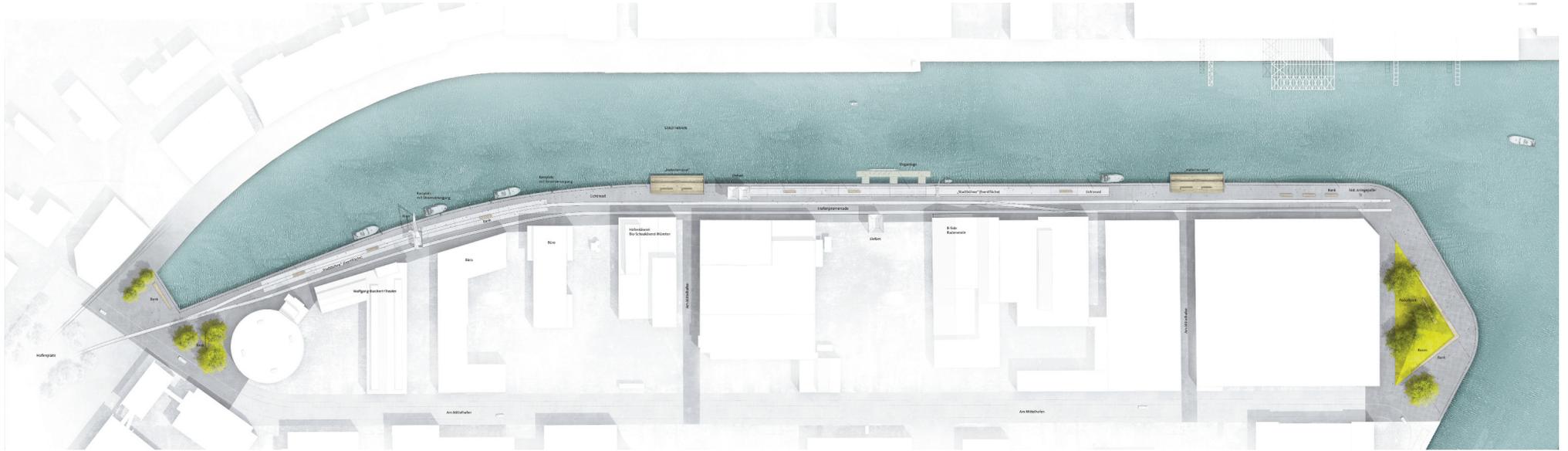
Sowohl der vorhandene Kran als auch der „Elefant“ sollte in die Gestaltungsplanung der südlichen Kaiflächen übernommen werden. Der künftige Standort des Kranes konnte im Bereich des bestehenden Gleises durch die Teilnehmer frei gewählt werden. Sichtbeeinträchtigungen der vorhandenen bzw. im Bau befindlichen Gebäude waren zwingend zu vermeiden.

Ruderverein / B-Side

In dem Speichergebäude Am Mittelhafen 42 - 44 sollen u. a. zukünftig die Räumlichkeiten des Ruderverein Münster untergebracht werden. Der Ruderverein benötigt vor den Rüstplatzflächen auf der Kaifläche einen ca. 30 m langen Schwimmsteg der im Wasser liegt und über drei bis vier Schrägrampen zu begehen ist. Diese werden an der Spundwand befestigt. Die Beleuchtung der Steganlage ist notwendig. Im Bereich „Am Mittelhafen 42 - 44“ sollten auch Flächen angedacht werden, die ggf. von der B-Side u. a. als Aktionsfläche genutzt werden können.

5

Ergebnis Empfehlung zur weiteren Bearbeitung



Beitrag

scape Landschaftsarchitekten, Düsseldorf

Leitidee des Entwurfes (aus Erläuterungsbericht)

Mit dem Stadthafen verfügt die Stadt Münster über einen urbanen Raum von besonderer Qualität: Die Großmaßstäblichkeit, der Bezug zum Wasser und das industrielle Erbe machen ihn zu einem einmaligen Ort in der Stadtlandschaft. Der Entwurf will diese Qualitäten aufgreifen, stärken und mit neuem Leben füllen. Während die nördliche Kante stark von Nutzungen überformt wird, ist auf der Südseite das ursprüngliche Hafenterrassen noch spürbar.

STRUKTUR | Es wird ein durchgängiger Promadenraum geschaffen, der das Areal zu einer Einheit zusammenfügt. Entlang dieses Bandes werden immer wieder spannende Akzente gesetzt. Als Entrée zum Südhafen wird am Beckenende ein Eingangplatz ausgebildet. Den Kontrapunkt zu dem steinernen Platz bildet ein Pocketpark, der zukünftig den östlichen Abschluss definiert. Zwischen diesen beiden Polen spannt sich die linear gestaltete Hafenterrassen auf.

PROMENADE | Die Hafenterrassen bildet das Rückgrat des Entwurfes. Es wird ein linearer, urbaner Raum geschaffen, der die industriellen Spuren der Vergangenheit lesbar macht und gleichzeitig neue Nutzungen eröffnet. Die Gleise und Kranbahnen wer-

den als Zeugen der Hafentätigkeit nachgezeichnet, sie bilden das gestalterische Gerüst der neuen Hafenterrassen. Über die Promenade spannt sich ein homogener Teppich aus großformatigem Pflaster, in das sich die Schienenwege und die Kranbahnen wie Intarsien einschneiden. Um die Strukturen herauszuarbeiten wird die Fläche zwischen den Gleisen in hellem Beton ausgebildet.

HAFENTERRASSE | Die Hafenterrassen stellen einen spannungsvollen Bezug zum Wasser her, gleichzeitig ermöglichen sie es auch größeren Menschengruppen sich an der Wasserkante aufzuhalten, ohne dass die Promenade mit Bänken „übermöbliert“ werden müsste. Dafür werden in Verlängerung der Zuwegungen vom Mittelhafen zwei Holzdecks an der Wasserkante platziert.

Beurteilung der Bewertungskommission

Die gestalterische Leitlinie des Entwurfes, eine in ihrem Verlauf „steinerner“ Hafenterrassen mit Grünbereichen jeweils als Auftakt und Abschluss der Kaifläche zu entwerfen, wird positiv bewertet. Die großzügige und einheitliche Gestaltung der Oberflächen, die im Detail durch eine differenzierte Ausformulierung einzelner Funktionsbereiche aufgelockert werden soll, wird positiv bewertet. Auch wenn kritisch hinterfragt wird, ob einzelne Elemente der Planung wie die „Hafenterrassen“ im Rahmen der genannten Kostenobergrenzen realisierbar sind, werden diese in ihrer

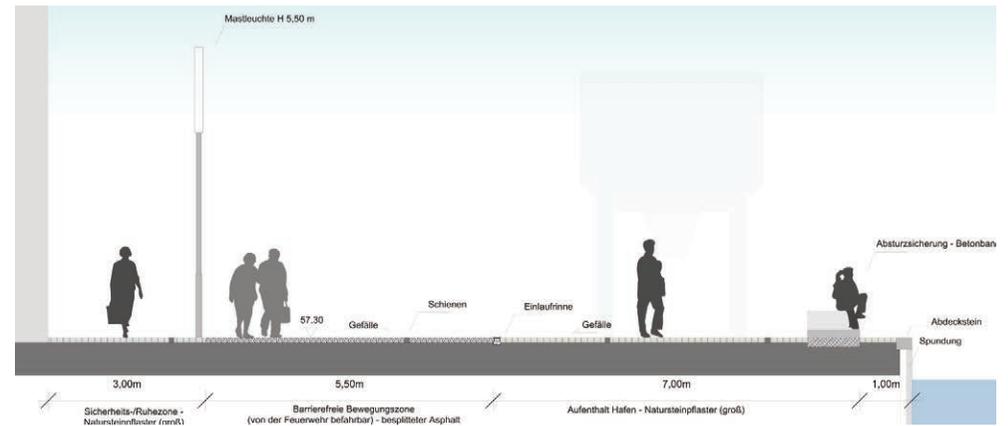
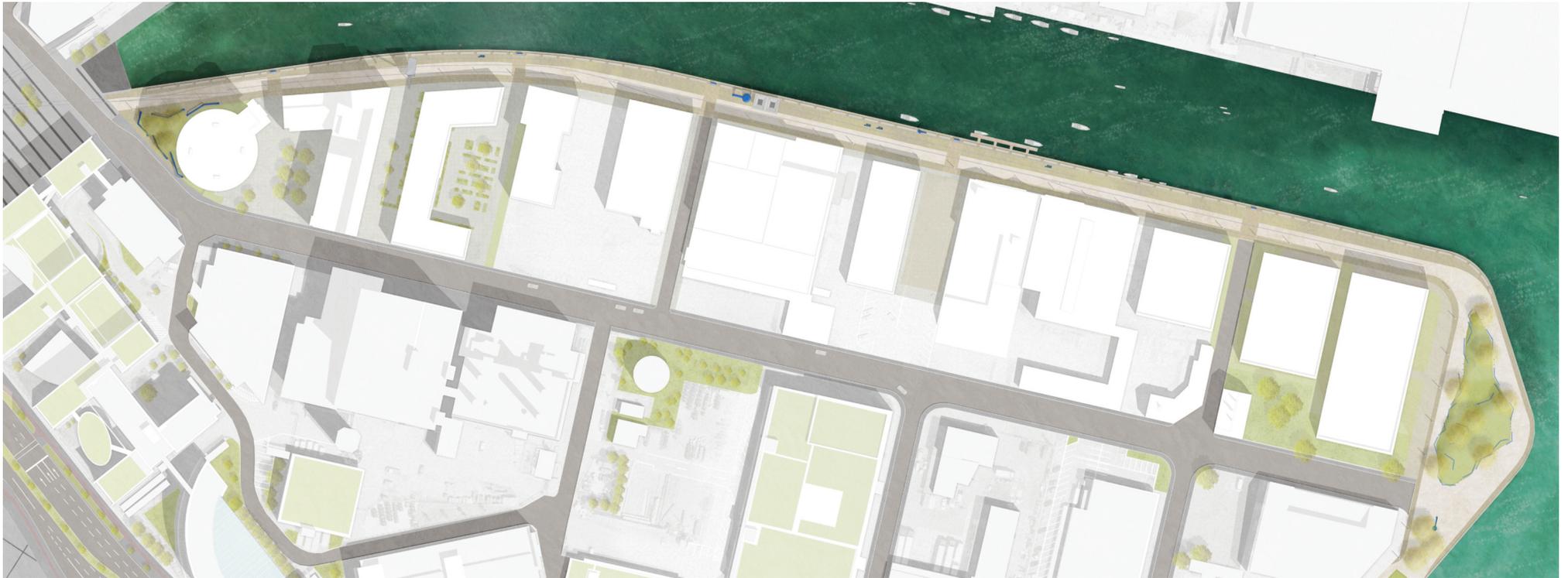
Grundidee positiv gewürdigt. Die Absturzsicherung zum Hafenbecken mittels eines zurückhaltenden, filigranen Geländers herzustellen, wird als dem Ort angemessen eingestuft. Die Frage möglicher Anlegestellen von Freizeitschiffen ist im Detail zu klären. Die Lichtkonzeption für die südlichen Kaiflächen wird positiv gewürdigt, da sie eine unterschiedliche Beleuchtung für besondere Orte - z.B. die illuminierten Gebäudefassaden - ermöglicht. Die ebenerdige Gestaltung der Flächen am Kohlebunker kann so nicht funktionieren, da hier durch einen Höhenunterschied ein Abstand zwischen Kohlebunker und dem öffentlichen Raum hergestellt werden muss.

Hinweise zur weiteren Bearbeitung

- Im Eingangsbereich West sollte die Anbindung an die Gestaltungssprache der Nordseite sowie an die Gestaltung des Hafenterrassen geprüft werden.
- Die Höhengestaltung angrenzend an den Kohlebunker im Westen sowie die Höhengestaltung des Aufenthaltsbereiches im Osten sollte im Detail überprüft werden und ggf. überarbeitet werden.
- Die verwendeten Materialien, die Möblierung und die Einbauten sollen im Hinblick auf den in der Auslobung benannten Kostenrahmen überprüft werden.
- Die Zugänglichkeit der Hafenterrassen ist für anliegende Schiffe sicherzustellen.
- Der vorgesehene Standort des Krans zwischen Kohlebunker und Wolfgang-Borchert-Theater sollte im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft werden.

5

Teilnehmer



Beitrag

brandenfels environnement + landscape, Münster

Leitidee des Entwurfes (aus Erläuterungsbericht)

Die Südseite des Stadthafens I befindet sich in einem Wandlungsprozess: die ehemalige industrielle Nutzung wandelt sich zu einer Büro-, Kultur- und auch Freizeitnutzung. Im Gegensatz zur schon ausgebauten Nordseite des Stadthafens I ist das Ziel für die Entwicklung der Südseite keine intensive 'Partyeinnutzung', daher soll die Fläche wesentlich ruhiger und ebenfalls mit einer hohen Qualität für die bestehenden und neuen Ansiedlungen von leistungsstarken Firmen sein.

GRUNDIDEE | Bei unserem Besuch des Wettbewerbsgebietes ist aufgefallen, dass durch den Bauherren große Rohrleitungen für Fernwärme mit enormen Aufwand verlegt werden - Werte, die nach Abschluss der Bauarbeiten nicht mehr sichtbar sind. Die Stadtwerke sind der Versorger der Stadt Münster und transportieren ihre wertvollen Güter in Rohrleitungen. Das Lebeselixier Wasser wird im Logo der Stadtwerke mit mehreren gekrümmten Rohrelementen dargestellt. Um die Historie des Ortes und die wichtige Funktion der Stadtwerke angemessen darzustellen, sind als Leitelement für die Gestaltung der neuen Flächen robuste Rohrelemente in einem leuchtenden Blauton konzeptioniert.

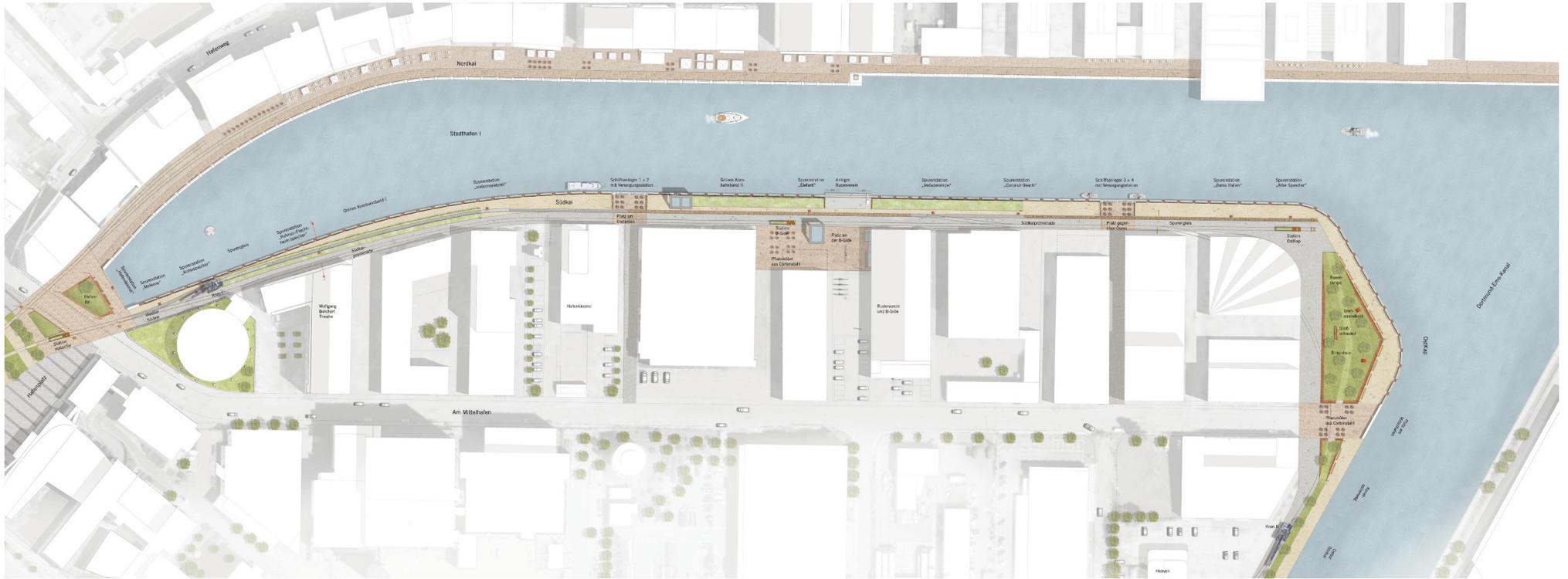
ABSTURZSICHERUNG | Die Absturzsicherung wird im Eingangsbereich vom Hafenplatz als leichtes, transparentes Stahlgeländer weitergeführt. Im weiteren Verlauf wird das System der bestehenden Absturzsicherung auf der Nordseite des Hafens modifiziert und wesentlich vereinfacht. Eine Linie aus Sichtbetonblöcken ohne gesonderte Beleuchtungselemente ermöglichen das Erlebnis des Wassers.

PROMENADE | Die Promenade an der Südseite des Hafens wird durch 'Zeitstreifen' rhythmisiert, die in Abschnitten die Geschichte des Ortes erzählen. Die Zeitstreifen bestehen aus gebunden verlegtem und gesägtem Großpflaster, befinden sich in den Bereichen, in denen Zugänge zur Hafepromenade entstehen und sichern so den barrierefreien Zugang zur Hafenkante. Die Freiflächen werden insgesamt barrierefrei ausgebaut: durch den hell-dunkel-Kontrast und der taktile wirksamen Entwässerungsrinne zwischen besplittetem Asphalt und dem Großpflaster werden sehbehinderte Menschen gut geführt. Für mobilitätseingeschränkte Menschen ist die Asphaltfläche und das gesägte Großpflaster problemlos nutzbar. Die Befestigung für die Hauptwegfläche aus besplittetem Asphalt stellt eine dauerhafte und daher nachhaltige Bauweise dar, die gut an die Höhensituation (Schienen etc.) angepasst werden kann.

Beurteilung der Bewertungskommission

Die Bewertungskommission würdigt positiv die Weiterführung der vorhandenen Absturzsicherung auf der Nordseite für die südlichen Kaiflächen sowie die klare Gliederung des Querschnittes der südlichen Kaiflächen. Der im Entwurf verwendete Anteil des Natursteins übersteigt das im Bestand vorhandenen Maß und wird daher in dem zur Verfügung stehenden Kostenrahmen nicht realisierbar sein. Die Idee der Gestaltung der Möblierungselemente in Anlehnung an „Rohrleitungen“ in blauer Farbe kann nicht überzeugen. Das Beleuchtungskonzept mit Mastleuchten wird als zu zurückhaltend und wenig akzentuiert empfunden. Es fehlt die Inszenierung / Betonung besonderer Orte. Die Anordnung der Mastleuchten mit einem Abstand von 3 m zum Gebäude (Sicherheits- / Ruhezone) wird als problematisch angesehen. Zwar bietet die Arbeit einzelne positive Gestaltungsansätze, jedoch fehlt in der Gesamtbetrachtung ein eigenständiges gestalterisches Leitbild für die südlichen Kaiflächen und ein differenzierter Umgang mit den verschiedenen Bereichen der Hafensüdseite.

Teilnehmer



Beitrag

SAL Landschaftsarchitektur, Münster

Leitidee des Entwurfes (aus Erläuterungsbericht)

SPURENSUCHE SÜDKAI

Auf mehrwöchiger Spurensuche im Stadthafen I ging es uns darum heraus zu finden, was den Ort so faszinierend und insbesondere den zu gestaltenden Südkai so unverwechselbar macht. Uns ist dabei klar geworden, dass der heute morbide und raue Charme des alten Industriehafens mit seiner Geschichte der letzten knapp 120 Jahre, dem damit verbundenen Wandel mit seinen vielen temporären Zwischennutzungen und den heutigen Neuansiedlungen in ihrer Gegensätzlichkeit der Hauptgrund der Faszination für diesen Ort ist. Mit dem Wissen, dass diese Gründe immer einen prozesshaften Wandel, die Improvisation und das Phänomen des fortlaufenden schleichenden Verfalls voraussetzen, war es uns nicht möglich eine Neu- oder Umgestaltung des Südkais im konventionellen, planerischen Sinne anzugehen.

LEITIDEE SÜDKAI I Unser Gestaltungskonzept steht unter der Überschrift Spurenpfad - Promenade - Grünes Band. Darüber hinaus besteht die Idee, den Hafentor an seinem direkten Übergang zu den Kaianlagen des Stadthafens I, mit Hilfe des neuen Hafentores als Startpunkt des Nord- und Südkais, mit diesem zu verbinden. Von hier startet der Gang über den Südkai in Richtung Ostkap, vorbei an Neuem

und Historischen, an Schienen und Kränen, an Silos und Stoppeln, an Grünem und Steinernen, an Handwerk und Dienstleitung, an Kreativen und Produzierenden an Land und Wasser.

LEITMATERIALIEN SÜDKAI I Roter Stahl und feiner Beton für die Kaikante, rauher Naturstein und glatter Gussasphalt für die Promenade, gelbe Grandflächen und braune Schienenstränge entlang des wasserseitigen Spurengleises, rostiger Stahl und saftiges Gras für die Grünkissen am Hafentor und Ostkap, grauer Schotter und grüne Wildkräuter mit Gräsern in den beiden Kranbahn-„Beeten“, das sind die Materialien, die den behutsam gestalteten Südkai heute wie zukünftig prägen. Der Gussasphalt in den drei Promadenabschnitten zwischen den vier Plätzen Hafentor, Platz am Elefant, Platz gegenüber OSMO und Platz am Mittelhafen wird durch aufgestreuten und eingewalzten Edelsplitt in grau-gelb-beige-brauner Farbe veredelt.

MÖBLIERUNG UND BELEUCHTUNG I Das neue Hafentor wird durch eine von der Straße „Am Mittelhafen“ durchschnittenen, mit Cortenstahl gefassten Rasenrampe gebildet. Diese steigt zwischen den aufgestellten historischen Schrankenbäumen am Hafentor beginnend in Richtung Hafenbecken an. Am Rampenende ist von erhöhter Stelle der Blick über das gesamte Hafenbecken möglich und bildet eine Schräge, mit Cortenstahl gefasste Kante, parallel zum

Hafenbecken aus, entlang dieser auf unterem Niveau Sitzbänke mit Blick in den Stadthafen angeordnet sind. Diese Sitzbänke sind als neue „Hafenbank“ aus einer Doppel-T-Trägerunterkonstruktion mit Sitzaufleger aus massiven Hartholzbohlen in einfacher Form und Konstruktion als Hockerbank gefertigt.

Beurteilung der Bewertungskommission

Der Grundgedanke, die südlichen Kaiflächen in differenzierte Nutzungsbereiche zu gliedern und diese um einzelne Plätze und Grünelemente an prägnanten Orten zu ergänzen, wird positiv beurteilt, auch wenn einzelne Platzflächen (Bereich B-Side) auf privaten Flächen verortet sind. Der Gestaltungsansatz der Grünfläche im Osten wird positiv bewertet. Die Kleinteiligkeit des Gestaltungskonzeptes und die Vielzahl der unterschiedlichen Gestaltungselemente lässt jedoch die für den Hafenbereich gewünschte Großzügigkeit vermissen. Durch die Gestaltung der erhöhten Grünfläche am Hafentor wird die Verbindung zur nördlichen Hafenseite verstellt. Die angedachte Umgestaltung des Hafentors kann in diesem Zusammenhang unabhängig von der Frage der Realisierbarkeit nicht überzeugen. Die intensive Verwendung von Cortenstahl als prägendes Material des Entwurfes für die Einfassung der Grünflächen, die Gestaltung der verschiedenen Möblierungselemente und der Absturzsicherung zum Hafenbecken ist unangemessen.

Beitrag

TGP Trüpper Godesen Partner Landschaftsarchitekten, Lübeck

Leitidee des Entwurfes (aus Erläuterungsbericht)

Die südliche Hafenseite gliedert sich in zwei unterschiedliche Funktionsbereiche. Eine lineare Wegeverbindung führt entlang der Hafenbebauung vom Hafenplatz bis zum Dortmund-Ems-Kanal als eine befestigte barrierefreie Promenade für Alle. Der Promenade als Bewegungsraum stehen die wasserseitigen Flächen als Aufenthaltsbereiche mit unterschiedlichen Angeboten gegenüber.

Die Promenade folgt vom Hafenkopf bis zur Hafenspitze den Land- und Wassergleisen der Bahn. Die Gleise als Wiederlager der Belagsflächen nutzend, wird zwischen den Gleisspuren ein Asphaltband als zentrale Lauf- und Bewegungsfläche ausgelegt. Vom Landgleis bis zu den Gebäudekanten werden die im Hafen vor-gefundenen Granit-Pflastersteine neu verlegt, so dass eine Promadenbreite von 5,5 bis 7,5 m entsteht. Die Flächen zur Kaikante werden homogen als wassergebundene Decke ausgebildet. Neben der Erschließung vom Hafenplatz und Dortmund-Ems-Kanal führen zwei Verbindungsachsen mit Bäumen von der Straße am Mittelhafen zum Hafenbecken und enden hier mit kleinen Aussichten über dem Wasser. Zwischen den Bäumen sind in den Verbindungsachsen Fahrradabstellplätze angeordnet.

Auf der Höhe der historischen Speicher öffnen sich die Hafensflächen in den Innenhof des Wolfgang-Borchert-Theaters. Über den Verlauf des Wassergleises hat die Promenade hier eine großzügige Breite. Eingefügte Sitzpodeste sind Anlaufpunkt für Theaterbesucher oder Start- und Treffpunkt für Jogger und Inlineskater. Im weiteren Verlauf der südlichen Hafensflächen bietet sich mehr Raum für Nutzungsangebote. Neben einzelnen Sitzbänken und Spielpunkten für Kinder sind unterschiedliche Aktionsfelder in die Aufenthaltsflächen am Wasser eingefügt.

AKTIONSFLÄCHEN

Im Anschluss an den Ruder-Club setzen sich die mobilen Podeste als Veranstaltungsflächen fort. Zwei unterschiedlich große medien- unterstützte Podeste können für Konzerte, Theater oder Public Viewing genutzt werden. Nutzung und Verantwortung der Aktionsflächen können bei dem Projekt B-Side liegen.

MOBILIAR

Das Mobiliar für die südlichen Hafensflächen ist, als Reminiszenz an den ehemaligen Holzumschlagshafen, aus großformatigen Kanthölzern entwickelt. Kanthölzer mit den Maßen 50 x 20 cm in Längen bilden die Absturzsicherung an der Hafenkante und die verschiedenen Hocker- und Sitzbänke. Im Bereich der ehemaligen Krangleise am Elefant wird der Sitzbalken als Absturzsicherung aus Platzgründen von einem 90 cm hohen Geländer mit Holzhandlauf ersetzt.

Beurteilung der Bewertungskommission

Die durchgängige und zurückhaltende Gestaltungssprache der südlichen Kaiflächen wird positiv gewertet. Die Gestaltung der Aufenthaltsfläche im Osten mit seinen Rasenflächen und den Sitzstufen mit Blick auf den Kanal wird als eine passende Gestaltungslösung für diesen Ort angesehen. Kritisch wird die Verwendung von wassergebundener Wegedecke als Oberflächenmaterial in direkter Lage an der Kaikante, bezüglich Ort und zukünftiger Nutzung, gesehen. Insbesondere der Verlauf der Gleise in der wassergebundenen Decke wird im Hinblick auf die Barrierefreiheit kritisiert. Die unterschiedlichen Aktions-Podeste werden als interessantes Element bewertet, aber die dauerhafte und einwandfreie Funktionalität der Podeste sowie der Standorte im Kontext der wassergebundenen Wegedecke wird in Frage gestellt.

Die im westlichen Bereich der Kaiflächen vorgesehene durchgängige Bank (Absturzsicherung) entlang der Kaikante wird negativ bewertet, da diese die Zugänglichkeit zum Wasser verhindert. Ebenfalls kritisiert wird das Beleuchtungskonzept mit den mittig in der Kaifläche positionierten Mastleuchten, die keine differenzierte und auf die Besonderheiten des Ortes reagierende Beleuchtung ermöglicht.

5

Teilnehmer



Beitrag

TOPOS Stadtplanung Landschaftsplanung Stadtforschung, Berlin

Leitidee des Entwurfes (aus Erläuterungsbericht)

Die neue Uferpromenade - die „grüne Kante“ - soll einen eigenständigen Charakter entwickeln, der durch die Kulisse der angrenzenden Gewerbebauten und die Relikte des Industriehafens geprägt wird. Die Gestaltung soll hierbei nicht in Konkurrenz zum belebten Nordufer treten.

Das Ufer erhält eine großzügige Gestaltung, die auf dem Umfeld und den vorhandenen Materialien und Elementen aufbaut. Um den derzeitigen Charakter zu erhalten, werden Teile des vorhandenen Materials wieder verwendet und es wird eine Lösung vorgeschlagen, die weitgehend ohne Uferbefestigung / Geländer auskommt.

Die Gestaltung der Promenade differenziert zwischen einer schnellen Bewegungsfläche und einer ruhigen Promenadenfläche für Spaziergänger. Die beiden Bereiche werden durch das mittig in der Promenade verlaufende und zu erhaltende Industriegleis voneinander abgetrennt. Hierdurch erhält das Ufer eine lineare Ausrichtung mit klarer Nutzungszonierung:

- Gebäudevorbereich (Betonpflaster)
- Bewegungsfläche (Fahrrad-, Skaterweg) aus Asphalt
- Ehemaliges Industriegleis (ausgepflastert mit dem vorhandenen Natursteinpflaster)schnitten)

- Promenade für Fußgänger (Betonpflaster)
- Grünstreifen, gegliedert durch Plätze am Wasser (Plätze aus vorh. Natursteinpflaster)
- Gefasste Uferkante (Betonfertigteile, angeschrägt, d.h. zum Wasser hin leicht erhöht, als Absicherung)

Um auf ein durchgehendes Ufergeländer verzichten zu können und um der Promenade eine eigenständige Identität zu verleihen, wird entlang der Wasserseite ein ca. 3 m breiter Grünstreifen angelegt. Dieser wird durch einzelne Platzflächen zum Aufenthalt am Wasser, gegliedert. Diese befinden sich an wichtigen Nahtstellen zum angrenzenden Gewerbequartier.

MATERIALIEN / AUSSTATTUNG | Die Materialien sollen die industrielle Geschichte und den Charakter des angrenzenden Gewerbegebiets vermitteln. Asphalt und Betonpflaster sind die bestimmenden Oberflächenelemente. Auch die Uferkante wird durch ein Betonfertigelement gefasst. Hier werden die vorhandenen bzw. neuen Bootsfestmacher als Anlegestellen integriert. Das Gleis und die rhythmisch angeordneten Plätze am Ufer werden aus vorhandenem Natursteinpflaster hergestellt.

Die Sitzelemente bestehen aus Betonfertigteilen mit einem leichten Anschnitt und einer Schattenfuge, in die ein LED-Streifen integriert werden kann.

Beurteilung der Bewertungskommission

Der Entwurf mit seinen Pflanz- / Rasenflächen und den Baumpflanzungen wird im Kontrast zu den übrigen Arbeiten als interessanter Gestaltungsansatz gewürdigt. Allerdings wird die vorgeschlagene intensive Begrünung für den Stadthafen als nicht ortstypisch und nicht dem Charakter des ehemaligen Hafens entsprechend eingestuft. Insbesondere wird die Funktionalität und Nachhaltigkeit der Rasenflächen im Hinblick auf eine intensivere Nutzung an der Hafenkante kritisch hinterfragt. Nicht gelöst erscheint in diesem Zusammenhang das Thema der Absturzsicherung, die zum Teil mittels Rasenflächen an der Kaikante erfolgen soll. Die wünschenswerte Nutzung solcher Flächen wird damit konterkariert. Das Anlegen von Freizeitschiffen wäre - sofern die Rasenflächen als „Tabuzonen“ definiert wären - im Verlauf der Südseite nicht möglich. Die Anordnung der Bäume in den Grünflächen entlang der Kaiflächen wirkt beliebig.

Die Idee, als Auftakt der Kaiflächen die Gestaltungssprache des Hafenplatzes mit seiner streifenartigen Oberflächengestaltung bis in die südlichen Kaiflächen und bis zum Wolfgang-Borchert-Theater durchzuführen wird als falsch angesehen, der Eingang in die südlichen Kaiflächen ist nicht ablesbar.

Impressum

Auftraggeber	Stadtwerke Münster GmbH Hafenplatz 1 48155 Münster
Betreuung	WoltersPartner Architekten & Stadtplaner GmbH Michael Ahn Markus Lampe Carsten Lang Bearbeitung: Carsten Lang Lena Schüttken Daruper Straße 15 48653 Coesfeld Telefon 02541-9408-0 Telefax 02541-6088 info@wolterspartner.de www.wolterspartner.de
Bildnachweis	Stadt Münster: S. 4 WoltersPartner: alle Fotos

Coesfeld, Juli 2017

