

Dezernat für Planung, Bau und Wirtschaft

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept  
Münster-Innenstadt (2023)



Stadt. Raum. *Leben.*

#muenstersmitte machen



ENTWURF JANUAR 2023

## Impressum

### Herausgeberin

Stadt Münster  
Dezernat für Planung, Bau und Wirtschaft  
Stadtplanungsamt  
Albersloher Weg 33  
48155 Münster

### Bearbeitung

Stadt Münster  
Dezernat für Planung, Bau und Wirtschaft  
Stadtplanungsamt  
Stabsstelle Strategische Stadtentwicklung, Wissenschaftsstadt  
Ansprechpartnerin: Simone Thiesing

scheuvens + wachten plus  
planungsgesellschaft mbh

scheuvens + wachten plus  
planungsgesellschaft mbH  
Friedenstraße 18  
44139 Dortmund  
Ansprechpartnerinnen und -partner: Susann Hollbach, Christoph Schökel,  
Prof. Kunibert Wachten



Junker + Kruse  
Stadtforschung Planung  
Markt 5  
44137 Dortmund  
Ansprechpartner: Rolf Junker

### Gestaltung

scheuvens + wachten plus, Dortmund

### Bildnachweis

Die Bildquellen sind jeweils in den Bildunterschriften genannt.  
Titelbild: Stadt Münster, Foto: Münster Marketing/Dagmar Schwelle

Münster / Dortmund, im Januar 2023

Aktuelle Informationen zum Zukunftsprozess für die Innenstadt „Stadt. Raum. Leben. – Münsters Mitte machen“ unter: [www.muenster-mitte-machen.de](http://www.muenster-mitte-machen.de)

# Inhalt

1	Einführung.....	5
	Zum Hintergrund: Die MünsterZukünfte und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Münster 2030 – Leitthema „Innenstadt ist mehr ... – eine weitergefasste Perspektive“	7
1.1	Anlass und Aufgabe	7
1.2	Abgrenzung des Betrachtungsraums für das INSEK Münster-Innenstadt (2023)	8
1.3	Arbeitsstrukturen und Organisation des Zukunftsprozesses für die Innenstadt	9
1.4	Erarbeitungsprozess und Aufbau des INSEK Münster-Innenstadt (2023)	10
2	Ausgangslage – thematische Bestandsanalyse .....	14
2.1	Historie	14
2.2	Öffentlicher Raum und Stadtgestalt	19
	Beteiligungsformate 1. Phase: Analyse	23
2.3	Nutzungsschwerpunkte in der Innenstadt	30
2.4	Grünräume und Wasser	32
2.5	Klimaschutz und Klimaanpassung	36
2.6	Alltagsort Innenstadt	38
	Zum Hintergrund: Die Bedeutung der Hochschulen und ihrer Studierenden für die Innenstadtentwicklung	43
2.7	Einkaufen und Handel	44
	Zum Hintergrund: Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Innenstadt	48
2.8	Verkehr und Mobilität	50
2.9	Gesamtschau der Potenziale und Mängel	58
2.10	Fazit: Münsteraner Prägungen	62
3	Handlungsfelder und Entwicklungsziele.....	65
	Beteiligungsformate 2. Phase: Handlungsfelder und Ziele	66
3.1	Handlungsfeld 1: Grün und klimagerecht	69
3.2	Handlungsfeld 2: Vernetzt und facettenreich	70
	Zum Hintergrund: Digitalisierung	71
3.3	Handlungsfeld 3: Vielfältig und erlebnisreich	73
3.4	Handlungsfeld 4: Alltagstauglich und inklusiv	74
	Zum Hintergrund: Barrierefreie Innenstadt Münster	76
3.5	Handlungsfeld 5: Autoarm und erreichbar	79
3.6	Handlungsfeld 6: Aktiv und ko-produktiv	80
4	Maßnahmenübersicht und räumliche und programmatische Schwerpunkte .....	81
	Beteiligungsformate 3. Phase: Maßnahmen und Schwerpunkte	82
4.1	Die Maßnahmen in den Handlungsfeldern	84
4.2	Räumliche und programmatische Schwerpunkte	95
4.3	Stadträumliches Konzept	105

<b>5</b>	<b>Maßnahmen im Detail .....</b>	<b>108</b>
5.1	Maßnahmenplan	108
5.2	Maßnahmenliste	109
5.3	Maßnahmensteckbriefe	118
<b>6</b>	<b>Umsetzung und Verstetigung des Zukunftsprozesses.....</b>	<b>119</b>
6.1	Gebietsabgrenzung für die Städtebauförderung	119
6.2	Umsetzungsorganisation	120
6.3	Monitoring	121
<b>7</b>	<b>Ausblick und Zukunftsspaziergänge 2034.....</b>	<b>123</b>
<b>8</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>139</b>
	Anhang 1: Maßnahmensteckbriefe	139
	Anhang 2: Pläne in größerer Darstellung	184

# 1 Einführung

Die Münsteraner Innenstadt besitzt eine hohe Anziehungskraft, die sich unter anderem aus den guten Geschäftslagen mit vielen inhabergeführten Geschäften, behaglichen Stadträumen, einem umfangreichen Kulturangebot, einer vielfältigen Gastronomieszene und dem Flair der Hochschulstadt speist. Aber auch die Entscheidung, die nach dem zweiten Weltkrieg fast völlig zerstörte Altstadt im alten Gewand wiederaufzubauen sowie der große Einzugsbereich und die damit besondere Rolle der Stadt für die Region, stärken das positive Image der Innenstadt Münsters.

Trotz des Strukturwandels im Einzelhandel und der Corona-Auswirkungen steht Münsters Innenstadt gut da. Dennoch werden für große Herausforderungen der Zukunft, wie beispielsweise die Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität und der Verkehrsinfrastruktur ohne Einbußen in der Erreichbarkeit, die Schaffung von attraktiven, nicht-kommerziellen Aufenthalts- und Begegnungsräumen für alle sowie die klimagerechte Stadtgestaltung im Einklang mit der historischen Struktur Lösungen zu finden sein. Diese gilt es im Zusammenschluss mit den bereits bestehenden guten Netzwerken wie der Initiative starke Innenstadt e. V. (ISI) oder dem Zentrenmanagement aber auch in neuen Kooperationsformaten mit Multiplikatorinnen und Multiplikatoren aus der Stadtgesellschaft, Verwaltung, Politik und lokalen Akteurinnen und Akteuren zu gestalten.

Bereits im Jahr 2008 hat die Stadt Münster im Integrierten Handlungskonzept „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ Münster-Innenstadt Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung der Münsteraner Innenstadt beschrieben sowie ein bis jetzt gültiges Programm- bzw. Fördergebiet für die Städtebauförderung festgelegt. Im Jahr 2016 wurde dieses Konzept fortgeschrieben. An diese Entwicklungsdynamik soll nun angeknüpft werden. Hierzu gilt es, rund fünfzehn Jahre nach Aufstellung des bisherigen Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt ein neues Zukunftsprogramm zu generieren, das auch aktuelle Zukunftsherausforderungen einbezieht.

Dieses neue Konzept, das sogenannte Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept Münster-Innenstadt (INSEK Münster-Innenstadt (2023)), ist in einem umfangreichen Zukunftsprozess „Stadt. Raum. Leben – Münsters Mitte machen“ eingebettet. Schon der Titel macht deutlich, dass es sich bei dieser Aufgabe um die Gestaltung der Innenstadt als Lebensraum handelt, die mit allen relevanten Akteurinnen und Akteuren und den Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam erfolgt. „Integriert“ bedeutet, dass nicht nur städtebauliche Aspekte, sondern vielmehr alle Lebensfelder in den Fokus genommen werden, wie z. B. auch Wohnen, Bildung, Soziales, Klima oder Mobilität. Schließlich ist Stadtentwicklung als eine umfassende Gemeinschaftsaufgabe zu begreifen. Der Zukunftsprozess beschäftigt sich dabei mit den folgenden Fragen:

**„Wie sieht unsere Innenstadt der Zukunft aus? Was können wir tun, damit das Herz der Stadt auch in Zukunft für alle attraktiv und lebenswert gestaltet ist? Welche neuen Anforderungen sind an die Innenstadt als das Zentrum der Stadt zu stellen?“**

Neben dem INSEK Münster-Innenstadt (2023) sind das sogenannte Zentrenmanagement sowie die Betrachtung und Entwicklung konkreter Teilräume der Innenstadt, wie zum Beispiel der Hörsterstraße oder des Domplatzes, weitere Bestandteile des Zukunftsprozesses (s. Abb. 1).



Abb. 1: Bausteine des Zukunftsprozesses „Stadt. Raum. Leben. – Münsters Mitte machen“ (Quelle: Stadt Münster; Bearbeitung: scheuvens + wachten plus)

Das neue Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept Münster-Innenstadt soll die strategische Handlungsgrundlage für die Innenstadtentwicklung ab 2023 bilden. Es dient als Leitkonzept und Handlungsrahmen, formuliert Ziele, Handlungsfelder und schlägt umsetzungsorientierte Maßnahmen und Projekte mit unterschiedlichen Umsetzungshorizonten für eine zukunftsgerichtete Weiterentwicklung der Innenstadt vor.

Das Ziel der Stadtentwicklung ist eine nachhaltige, klimagerechte, zukunfts- und zielorientierte Entwicklung der Innenstadt zu einem vielfältigen, lebendigen und attraktiven Zentrum mit belebten und ruhigen Plätzen, vielfältigen Erlebnissen und Orten der Identifikation zwischen Aasee, Urbanen Wissensquartieren im Westen der Stadt und dem Hafen und das sowohl für die Münsteraner Bürgerinnen und Bürger als auch für die Besucherinnen und Besucher der Stadt.

## Zum Hintergrund: Die MünsterZukünfte und das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Münster 2030 – Leitthema „Innenstadt ist mehr ... – eine weitergefasste Perspektive“

Mit dem umfangreichen Zukunftsprozess, der unter dem Namen Münster Zukünfte 20 | 30 | 50 auf den Weg gebracht wurde und dem dort für die Gesamtstadt entstandenen Integrierten Stadtentwicklungskonzept Münster 2030, wurde das Leitthema „Innenstadt ist mehr ... – eine weitergefasste Perspektive“ als eines von insgesamt zehn zentralen Zukunftsthemen identifiziert. In Form eines initialen Stadtforums wurde das Thema mit Vertreterinnen und Vertretern von Stadtgesellschaft, Verwaltung und Politik öffentlich diskutiert. Dabei lag der Fokus darauf, die Innenstadt räumlich und funktional weiter bzw. größer zu denken, angrenzende Lagen zur Erhöhung des Facettenreichtums, zur Bereicherung und zugleich zur Entlastung der Altstadt einzubeziehen. Die besondere Qualität der Innenstadt Münsters ist die Vielfalt: Die Möglichkeit, in der Innenstadt auf kurzem Weg von ruhigen zu belebten Räumen wechseln zu können, ist ein besonderer stadträumlicher Reiz. Dadurch geraten auch Nebenlagen in den Blick. Es gilt, über die klassischen Hauptnutzungen der Innenstadt wie Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen bzw. Verwaltung hinauszudenken. Innenstadt ist gerade in Münster auch Alltagsort, an dem Menschen arbeiten, Lebensmittel kaufen, wohnen, sich treffen, aber auch lernen – z. B. in KiTa, Schule, Universität und Volkshochschule, was zur Belebung und Identifikation wesentlich beiträgt. Dieses Angebot stadträumlicher und funktionaler Vielfalt lässt sich noch deutlich erweitern, wenn die benachbarten Quartiere der Innenstadt mit einbezogen werden. Die unmittelbare Nähe von Altstadt, Bahnhofsbereich, Hafen auf der einen und Universität und Aasee auf der anderen Seite bietet den Perspektivwechsel auf einen erweiterten Handlungsraum »Innere Stadt« an. Die Ergebnisse der gesamtstädtischen MünsterZukünfte bilden die Grundlage für den aktuellen Zukunftsprozess für die Innenstadt.

### 1.1 Anlass und Aufgabe

Die besondere Bedeutung der Innenstadt für die Stadtentwicklung von Münster ist bereits im Leitplan Stadterneuerung (1989), im Altstadtrahmenplan (1995), in dem Integrierten Stadtentwicklungs- und Stadtmarketingkonzept (ISM) (2004) sowie in dem Integrierten Handlungskonzept „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ Münster-Innenstadt (IHK Münster-Innenstadt, 2008/2016) umfassend herausgearbeitet worden.

Das im Jahr 2008 aufgestellte und 2016 bzw. 2017 in fortgeschriebener Fassung vom Rat der Stadt Münster beschlossene IHK Münster-Innenstadt (V/0300/2016 u. V/0122/2017) diene bis heute als planerische Grundlage für die Innenstadtentwicklung und die Städtebauförderung. Viele der dort aufgeführten Maßnahmen wurden umgesetzt oder stehen fast vor ihrer Fertigstellung, woraus sich eine hohe Entwicklungsdynamik in Münsters Innenstadt ablesen lässt. Dazu gehören Projekte wie die Gestaltung und Bebauung der Bahnhofsostseite, die Weiterentwicklung des Aa-Konzeptes (Westerholtsche Wiese), die Sanierung des Stadthauses I und des Servatiiplatzes, die Herrichtung der Dominikanerkirche als Ort der Begegnung, des Verweilens, der Kunst und Kultur oder die Etablierung des Zentrenmanagements.

Fast fünfzehn Jahre nach Aufstellung des IHK Münster-Innenstadt ist eine Überprüfung der darin beschriebenen Ziele und Maßnahmen aufgrund der sich kontinuierlich verändernden Bedürfnisse einer „Innenstadt Münster“ aber auch aufgrund neuer gesamtgesellschaftlicher Herausforderungen erforderlich. Zu nennen sind diesbezüglich beispielsweise die Transformation der Handelslandschaft mit zunehmendem Online-Handel, die Mobilitätswende, die Herausforderungen des Klimawandels, eine Wiederentdeckung der Innenstadt als Alltagsort (Wohnen, Freizeit, Bildung, Kultur, ...) und nicht zuletzt die Corona-Krise sowie die noch nicht absehbaren Auswirkungen des Ukraine-Krieges und der Energiekrise. Auch das Land Nordrhein-Westfalen fordert diese Neubearbeitung als Grundlage für die weitere Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln für Vorhaben im Bereich der Innenstadt.

Dem genannten Erfordernis wird mit diesem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept Münster-Innenstadt (2023) nachgekommen. Es soll fortan als Leitkonzept, Handlungs- und Fördergrundlage für die zukünftige Innenstadtentwicklung dienen.

## 1.2 Abgrenzung des Betrachtungsraums für das INSEK Münster-Innenstadt (2023)

Der Betrachtungsraum (ca. 400 ha) des INSEK Münster-Innenstadt (2023) umfasst neben der gesamten Altstadt innerhalb des Promenadenrings auch Teile der angrenzenden Innenstadt-Quartiere. Im Westen erstreckt sich das Gebiet vom nördlichen Aasee bis zum Schloss inklusive Botanischem Garten und Schlossgarten-Areal, um auch die Verbindung zu den Urbanen Wissensquartieren im Westen der Stadt mit in die Betrachtung einzubeziehen. Im Norden wird der Promenadenbereich mit Übergang zum Kreuzviertel einbezogen. Von da aus erstreckt sich das Plangebiet weiter über den Bereich der Justizvollzugsanstalt Münster und den Hörster Friedhof mit Teilen von Mauritz-West und umfasst im Südosten den Hauptbahnhof mit Umfeld und Verbindung zum Hafen. Auch die innenstadtnahen Abschnitte der sogenannten Cityergänzungsstraßen Hammer Straße, Wolbecker und Warendorfer Straße werden in die Betrachtung integriert.

Der Betrachtungsraum orientiert sich dabei am im Integrierten Handlungskonzept „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ Münster-Innenstadt (2008/2016) festgelegten Programm- bzw. Städtebaufördergebiet und nimmt zugleich den Vorschlag einer räumlich weitergefassten Innenstadt-Perspektive aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Münster 2030 zum Leitthema „Innenstadt ist mehr ...“ auf.



Abb. 2: Betrachtungsraum INSEK Münster-Innenstadt (2023) (Quelle: Plangrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuven + wachten plus)

### 1.3 Arbeitsstrukturen und Organisation des Zukunftsprozesses für die Innenstadt

Zur Durchführung und Begleitung des umfangreichen Zukunftsprozesses für die Innenstadt und zur dazugehörigen Erarbeitung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) wurde eine feste Organisations- und Arbeitsstruktur etabliert.

Die Koordinierung und fachliche Federführung des Zukunftsprozesses für die Innenstadt wird durch das Planungsamt (Stabsstelle Strategische Stadtentwicklung, Wissenschaftsstadt) und Münster Marketing im Tandem übernommen. Die Projektleitung für die Erarbeitung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) liegt bei der Stabsstelle Strategische Stadtentwicklung, Wissenschaftsstadt. Insbesondere das Zentrenmanagement wird verwaltungsseitig federführend von Münster Marketing umgesetzt.

Zur engen strategischen Begleitung und gemeinsamen Steuerung des gesamten Zukunftsprozesses Innenstadt ist im Dezernat für Planung, Bau und Wirtschaft eine Steuerungsgruppe eingerichtet worden, der der Dezernent, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes und von Münster Marketing sowie des Amtes für Mobilität und Tiefbau angehören. Diese Gruppe trifft sich regelmäßig in Jour Fixe-Terminen.

Die breite ressortübergreifende Verankerung des Prozesses in der Stadtverwaltung erfolgt mittels einer fest installierten „dezernatsübergreifenden Projektgruppe Innenstadt“.

Die Einbindung der Innenstadtakteurinnen und -akteure sind durch das City- bzw. Zentrenmanagement sichergestellt. Hier sind vor allem die private Initiative Starke Innenstadt e. V. (ISI), mit der eine langjährige enge und erfolgreiche Kooperation besteht, sowie die Wirtschaftsförderung der Stadt Münster GmbH hervorzuheben. Weitere Innenstadtbeteiligte sowie Vertreterinnen und Vertreter der gesamten Stadtgesellschaft werden im Rahmen sogenannter Multiplikatorinnen- und Multiplikatoren-Veranstaltungen regelmäßig in den Prozess eingebunden. Darüber hinaus fanden und finden regelmäßig breite Partizipationsveranstaltungen und Reallabore statt, zu denen die gesamte Stadtgesellschaft und auch Gäste der Stadt eingeladen sind.

Zur engen politischen Begleitung des Zukunftsprozesses wurde ein interfraktioneller Arbeitskreis Innenstadt eingerichtet, in dem alle Ratsfraktionen und -gruppen vertreten sind. Regelmäßig erfolgen Berichte auch in den politischen Gremien der Stadt Münster. Bedeutende Zwischenschritte und Vorhaben des Zukunftsprozesses werden dem Rat der Stadt zur Entscheidung vorgelegt.

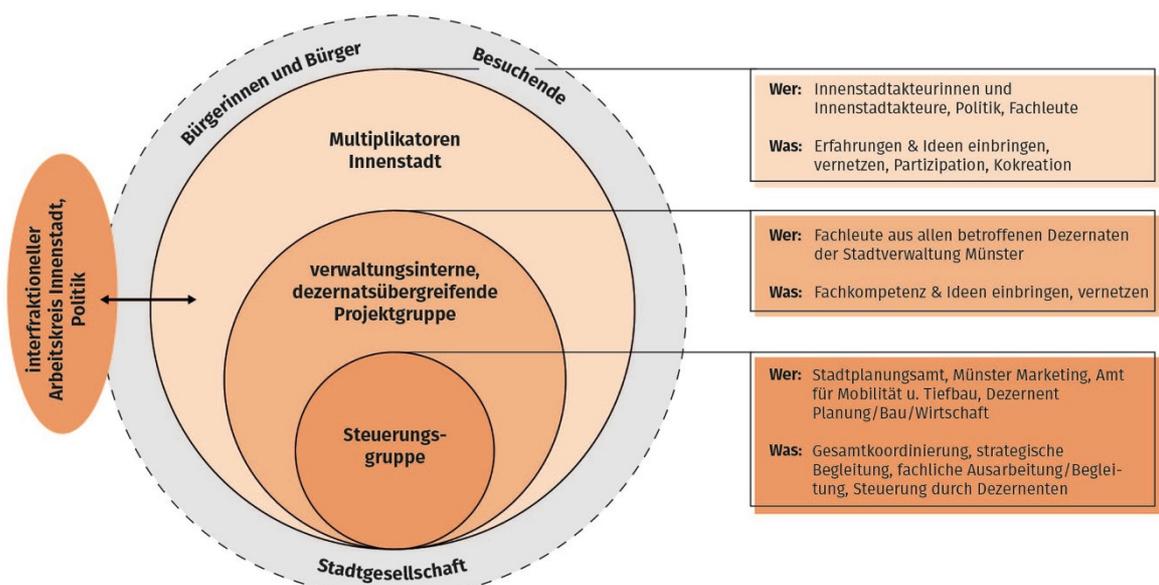


Abb. 3: Organisationsstruktur zum Zukunftsprozess Innenstadt (Quelle: Stadt Münster; Bearbeitung scheuvens + wachten plus)

Diese Organisationsstruktur hat sich sehr bewährt und vereint eine ressortübergreifende verwaltungsinterne Zusammenarbeit mit einer breiten Einbeziehung der Stadtgesellschaft und der politischen Vertreterinnen und Vertreter.

#### 1.4 Erarbeitungsprozess und Aufbau des INSEK Münster-Innenstadt (2023)

Die Erarbeitung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts Münster-Innenstadt (INSEK Münster-Innenstadt (2023)) ist ein strategischer dynamischer Prozess. Aus vorliegenden und selbst erarbeiteten Grundlagen und Analysen wurden konzeptionelle Handlungsempfehlungen mit konkreten Maßnahmen abgeleitet. Der Erarbeitungsprozess lässt sich in insgesamt drei große Phasen gliedern: die Bestandsanalyse, die Ermittlung von Handlungsfeldern, Entwicklungszielen und des Fördergebietszuschnitts sowie die Ableitung von Maßnahmen, Umsetzungsstrategie und Monitoring.

Die Phasen bauen aufeinander auf und integrieren jeweils verschiedene Beteiligungsformate, da alle Ergebnisse in einem umfangreichen prozessbegleitenden Dialog mit verschiedenen Akteurinnen und Akteuren und Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet wurden. Eine ausführliche Beschreibung der jeweiligen Beteiligungsformate finden Sie auf den farbig hinterlegten Seiten der einzelnen Phasen (s. Kapitel 2-4).

##### Phase 1: Bestandsanalyse

In einem ersten Schritt wurden bereits vorliegende Planungen, Konzepte und Gutachten der Stadt Münster gesichtet und darauf aufbauend die unterschiedlichen Sichtweisen, Erwartungen und Ziele bezogen auf die zukünftige Innenstadtentwicklung gesammelt und ausgewertet. Dazu wurden in dieser ersten Phase verschiedene Beteiligungsformate mit der verwaltungsinternen Projektgruppe Innenstadt, der Politik, den Partnerinnen und Partnern von Parallelprozessen, lokalen Akteurinnen und Akteuren und Expertinnen und Experten der Innenstadt (Händlerinnen und Händler, Initiativen, Vereine, Institutionen, ...) sowie den Münsteraner Bürgerinnen und Bürgern veranstaltet.

Folgende Beteiligungsformate wurden durchgeführt:

- Beteiligung des für den Zukunftsprozess Innenstadt eingerichteten Interfraktionellen Arbeitskreises Innenstadt zum Arbeitsstand des INSEK Münster-Innenstadt (2023) und zur Vorstellung der Herangehensweise und des Projektteams (27.05.2021),
- Verwaltungswerkstatt mit der ebenfalls für den Zukunftsprozess Innenstadt eingerichteten verwaltungsinternen „dezernatsübergreifenden Projektgruppe Innenstadt“ zur Positionsbestimmung, zu aktuellen Planungen und Rahmenbedingungen (08.09.2021),
- Dialogtage Vol. 1 mit:
  - Multiplikatorinnen- und Multiplikatorenabend mit zahlreichen lokalen Akteurinnen und Akteuren und Expertinnen und Experten der Innenstadt zum Stand des INSEKs und zur Abfrage von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Innenstadt Münsters (30.09.2021),
  - öffentliche Beteiligungsaktion auf dem Prinzipalmarkt für alle Interessierten mit verschiedenen Bausteinen wie einem Marktstand der Ideen, einem begehbaren und beschriftbaren Luftbild, Malaktionen für Kinder, geführten Innenstadt-Spaziergängen zu 101 Ideen-Orten und vielen Diskussions- und Informationsmöglichkeiten (02.10.2021),
- Onlinebeteiligung mittels interaktiver Karte zum Verorten von Ideen, Anregungen und Diskutieren mit anderen Bürgerinnen und Bürgern auf der städtischen Homepage zum Zukunftsprozess für die Innenstadt ([www.muensters-mitte-machen.de](http://www.muensters-mitte-machen.de)) (29.09.-24.11.2021),
- Fachgespräch zum Thema „Quartiere und Handel“ zur Vorstellung und Diskussion der Analyseergebnisse und Quartierseinteilung (15.12.2021).

Die Analyseergebnisse sind in Kapitel 2 bzw. im Anhang 2 (Pläne im größeren Format) dargelegt.

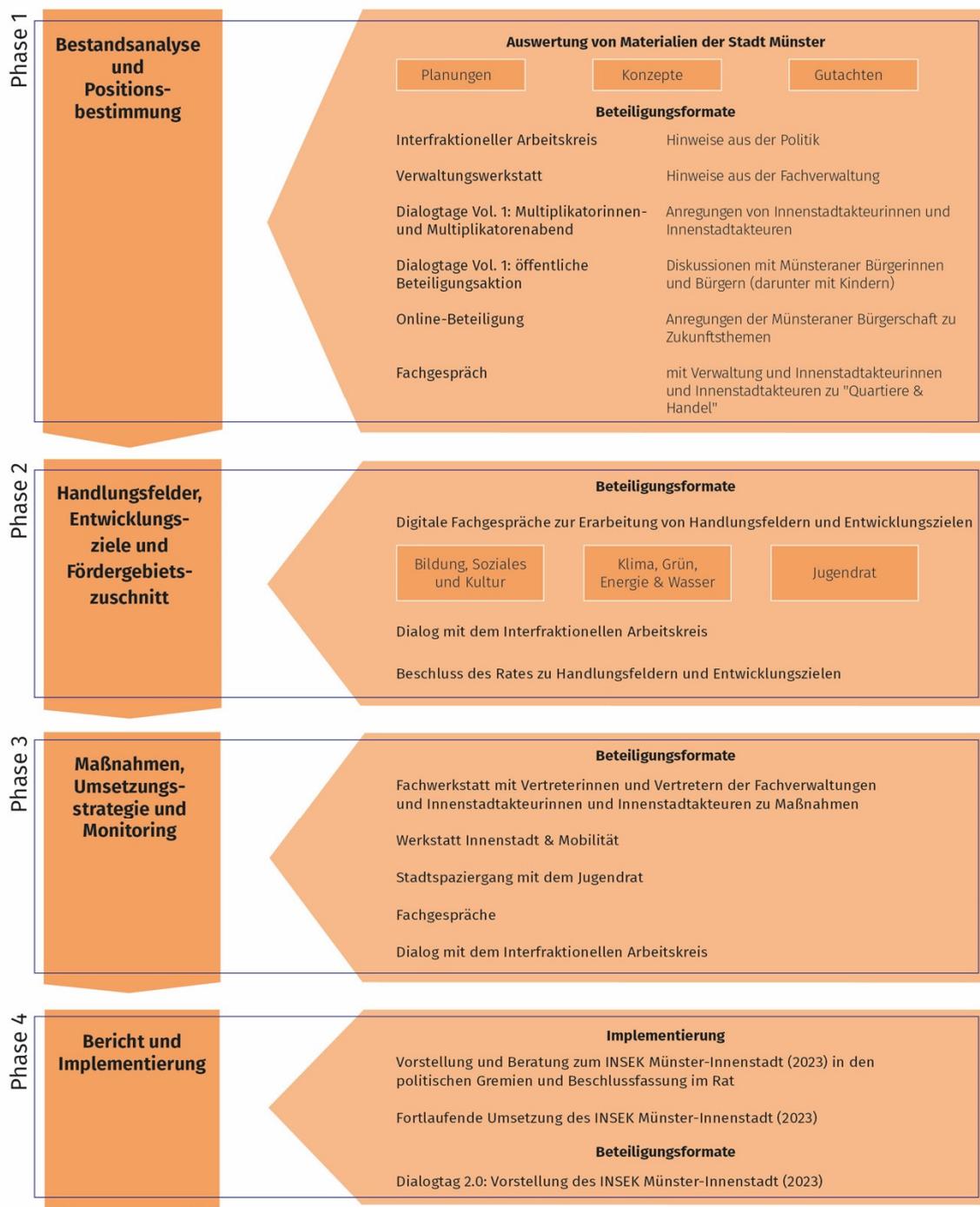


Abb. 4: Verfahrensschema zum INSEK Münster-Innenstadt (2023) (Quelle: scheuven + wachten plus)

### Phase 2: Handlungsfelder, Entwicklungsziele und Fördergebietszuschnitt

Aus den unterschiedlichen Beteiligungsformaten haben sich zahlreiche und zum Teil auch sehr konkrete Vorschläge und Ideen ergeben, wodurch die Analyseergebnisse geschärft und weiterentwickelt wurden. Daraus wurden sechs spezifische Handlungsfelder abgeleitet, die die Entwicklung der Innenstadt Münsters in Zukunft wesentlich prägen werden und die Handlungserfordernisse widerspiegeln. Zu diesen einzelnen Handlungsfeldern gehören konkrete Entwicklungsziele, die wiederum den Rahmen für die Entwicklung einzelner Projekte und Maßnahmen geben.

Die erarbeiteten Handlungsfelder mit ihren Entwicklungszielen wurden dann mit den jeweiligen Fachämtern aus der verwaltungsinternen dezernatsübergreifenden Projektgruppe Innenstadt in digitalen Fachgesprächen zu den Themen „Bildung, Soziales und Kultur“ sowie „Klima, Grün, Energie & Wasser“ diskutiert und geschärft. Zusätzlich hat ein digitales Gespräch mit Vertretenden des Jugendrates der Stadt Münster stattgefunden, um auch die Sichtweise von Schülerinnen, Schülern und Jugendlichen in diese Phase einzubinden.

Die erarbeiteten Handlungsfelder und Entwicklungsziele wurden dem Interfraktionellen Arbeitskreis Innenstadt vorgestellt und dort diskutiert. Ein bedeutender Meilenstein bei der Erarbeitung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) wurde im Mai 2022 mit dem Beschluss der Handlungsfelder und Entwicklungsziele durch den Rat der Stadt Münster erreicht. Sie sind in Kapitel 3 aufgeführt.

Ein wichtiger Bestandteil eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes ist die Festlegung eines räumlich abgegrenzten und vom Rat zu beschließenden Stadtumbau- bzw. Fördergebietes für die Städtebauförderung. Zur Bestimmung des neuen Fördergebietes für das INSEK Münster-Innenstadt (2023) wurde das Gebiet aus dem IHK Münster-Innenstadt (2008/2016) zu Grunde gelegt, mit den neuen räumlichen Maßnahmen abgeglichen und auch das Leitbild „Innenstadt ist mehr ...“ aus dem gesamtstädtischen ISEK 2030 der Stadt Münster eingebunden. Die neue Fördergebietsabgrenzung wurde verwaltungsintern bei der Stadt Münster und auch mit den für die Städtebauförderung zuständigen Stellen des Landes Nordrhein-Westfalen bzw. der Bezirksregierung Münster vorabgestimmt. Hierüber gibt das Kapitel 6.1 Auskunft.

### Phase 3: Maßnahmen, Umsetzungsstrategie und Monitoring

Innerhalb der ersten beiden Arbeitsphasen wurden bereits immer wieder auch sehr konkrete Maßnahmen- und Projektvorschläge von den beteiligten Akteurinnen und Akteuren genannt, die zunächst in einem sogenannten Maßnahmenpeicher zu den einzelnen Handlungsfeldern gesichert wurden. In einer Fachwerkstatt mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Fachverwaltungen, eingeladenen Innenstadtdakteurinnen und -akteuren und Vertreterinnen und Vertretern der Stadtgesellschaft wurden diese Maßnahmen gemeinsam überprüft und spezifiziert (25.05.2022). Die Ergebnisse wurden schließlich in einer Maßnahmentabelle zusammengestellt, die in zahlreichen verwaltungsinternen Fachgesprächen ressortübergreifend weiter vertieft und geschärft wurde. Speziell zum Thema „Innenstadt & Mobilität“ fand eine weitere Werkstattveranstaltung statt (25.10.2022). Weiterhin wurde ein Innenstadt-Spaziergang mit Vertreterinnen und Vertretern des Jugendrates durchgeführt. Auch mit dem Interfraktionellen Arbeitskreis Innenstadt wurden die Maßnahmen diskutiert (15.11.2022). Zudem wurden räumliche und programmatische Schwerpunkte der Maßnahmen gebildet.

Die Gesamtsynthese aus den Analyseergebnissen, den Handlungsfeldern und Entwicklungszielen mit den zahlreichen Beteiligungsformaten und insbesondere den konkreten Maßnahmen wird im stadträumlichen Konzept sichtbar. Es stellt die zukünftigen Maßnahmen ganzheitlich in einer Art „Zukunftsbild bzw. -plan der Innenstadt Münsters“ dar. Alle Einzelmaßnahmen sind zudem in der Maßnahmentabelle aufgeführt, in einem Maßnahmenplan verortet dargestellt und in vertiefenden Maßnahmensteckbriefen weitergehend beschrieben. Diese Inhalte befinden sich im INSEK Münster-Innenstadt (2023) in den Kapiteln 4 und 5 bzw. im Anhang.

Weiter wird die zur Umsetzung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) und zur Fortführung des Zukunftsprozesses für die Innenstadt „Stadt. Raum. Leben. – Münsters Mitte machen“ angedachte Steuerungs- und Organisationsstruktur vorgestellt. Ein Vorschlag für ein regelmäßiges Monitoring zeigt auf, wie die Umsetzung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) in den kommenden Jahren kontinuierlich überprüft und begleitet werden kann.

Einen Ausblick und einen visionären Blick in die Zukunft gibt das abschließende Kapitel 7 anhand zweier fiktiver Zukunftsspaziergänge.

#### Phase 4: Bericht und Implementierung

Zum Abschluss des Erarbeitungsprozesses wird der Entwurf des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Münster-Innenstadt (2023) den politischen Gremien zur Beratung und schließlich dem Rat der Stadt Münster zur Beschlussfassung vorgelegt.

Abschließend wird das INSEK Münster-Innenstadt (2023) in seiner beschlossenen Fassung für die Veröffentlichung redaktionell aufgearbeitet, veröffentlicht und in einem noch zu konzipierenden Informations- oder Veranstaltungsformat, z. B. als Dialogtage Vol. 2 mit Multiplikatorinnen- und Multiplikatorenabend, Ausstellung, etc. präsentiert und vorgestellt.

## 2 Ausgangslage – thematische Bestandsanalyse

Zu Beginn der Konzeptentwicklung wurden die verfügbaren Planunterlagen und die vorhandenen Untersuchungen der Stadt Münster gesichtet, eine Ortsbegehung vorgenommen sowie die Ausgangslage und bestehende Situation für unterschiedliche Themenfelder analysiert: Historie, öffentlicher Raum und Stadtgestalt, Nutzungsschwerpunkte, Grünräume und Wasser, Klimaschutz und Klimaanpassung, Alltagsort Innenstadt, Einkaufen und Handel sowie Verkehr und Mobilität. Auf dieser Basis ließen sich in der Gesamtschau die Stärken und Schwächen bzw. die Potenziale und Mängel der Innenstadt Münsters ableiten, die anschließend die Grundlage für die Handlungsfelder mit ihren Entwicklungszielen bildeten.

Im Folgenden werden zu den einzelnen Themenfeldern die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsanalyse beschrieben.

### 2.1 Historie

#### Stadtgründung und Entwicklung bis zum 15. Jahrhundert

Zwölf Jahre vor der Erhebung der Siedlung Mimigernaforde zum Bischofssitz wurde im Jahre 793 auf dem Domhügel in der Nähe der Aa-Furt und der bestehenden Siedlung ein Kloster gegründet. Der sich um diese Klostergründung entwickelnde Dombezirk, die Domburg mit dem Kloster, dem Dom, dem Sitz des Bischofs- und des Domkapitels und den erforderlichen Gebäuden der Verwaltung und Versorgung ist noch deutlich im Stadtgrundriss ablesbar. Die Rückseiten der Häuser der Straßen Spiekerhof, Bogenstraße, Roggenmarkt, Prinzipalmarkt und Rothenburg geben den Verlauf der diese Domimmunität umschließenden Mauer und des davor gelagerten früheren Grabens wieder. Die heutigen Zugänge zum Domplatz bezeichnen die Lage von vier ehemaligen Toren: Michaelisplatz, Horsteberg, Spiegelturm und Pferdegasse.

Schon in früherer Zeit siedelten sich vor der Domburg Kaufleute und Handwerker an. Das Zentrum dieser Kaufmannssiedlung ist dem Kreuzungspunkt zweier wichtiger Handelsstraßen vom Rhein in Richtung Norden (Aegidiistraße – Prinzipalmarkt – Alter Fischmarkt – Hörster Straße) und vom Osten, dem Salzgebiet am Hellweg nach Friesland (Salzstraße/Alter Steinweg – Drubbel – Roggenmarkt – Bogenstraße – Rosenstraße), welche um den Domhügel bzw. die Domimmunität herumführten, zuzuordnen. Jenseits der Aa („Überwasser“) wurde im Jahre 1040 das Frauenstift der Hl. Maria und die Pfarre Liebfrauen-Überwasser zu Münster gegründet.

Um 1200 entwickelte sich mit dem Bau einer neuen, weiträumigen Stadtbefestigung die noch heute bestehende Form des Promenadenrings. Sie umschloss ein Gebiet mit fast 100 Hektar Fläche. Noch heute sind die ehemaligen Verteidigungsanlagen und die in späterer Zeit vorgelagerten Schanzen als Grünflächen oder unbebaute Plätze erkennbar. Der Prinzipalmarkt erhielt im 13. Jahrhundert seine erstmalige prächtige Ausstattung mit Bogengängen und gegenüber dem Zugang vom Domplatz zum Prinzipalmarkt entstand das Rathaus.

Im Jahr 1376 trat Münster neben den weiteren großen Städten Westfalens, wie Soest und Dortmund, der Hanse bei.

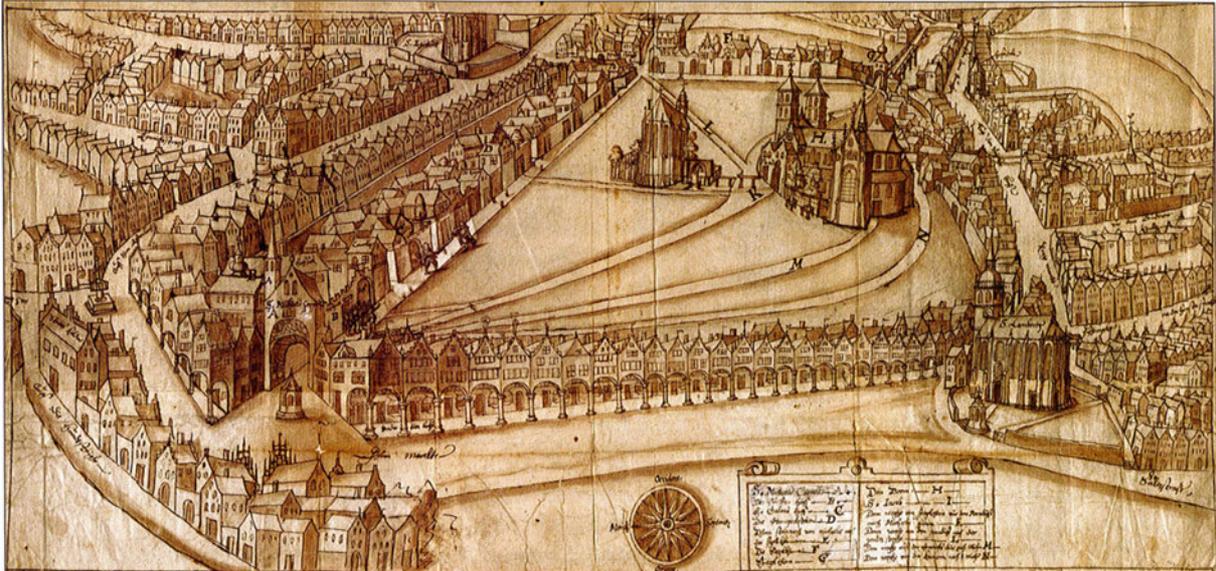


Abb. 5: Ansicht der Stadt Münster in Westfalen mit Domplatz 1607-1609 (Quelle: Stadtarchiv Bad Homburg)

### Stadterweiterung und Wallabtragung bis 1800

Die Stadt blieb vom dreißigjährigen Krieg im 17. Jahrhundert weitestgehend verschont. Deshalb entschieden sich die beteiligten Mächte, ihre Friedensverhandlungen in den benachbarten Bischofsstädten Münster und Osnabrück aufzunehmen und schlossen nach mehrjährigen Verhandlungen 1648 den westfälischen Frieden.

In den nachfolgenden Jahrzehnten kam es zu Auseinandersetzungen zwischen der Stadt und dem Landesherren, Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen. Nach der Belagerung der Stadt durch den Fürstbischof und dessen Sieg im Jahr 1661 wurde Münster zwar Residenzstadt, verlor aber an Eigenständigkeit und Wohlstand. Der Fürstbischof ließ die westlichen Stadtwälle abtragen, um an dieser Stelle eine starke Zitadelle vor der Stadt zu errichten. Der heutige weitläufige Schlossplatz als Freifläche zwischen Zitadelle und damaliger Stadt und der von der sternförmigen Schlossgräfte umgebene Botanische Garten sind fortbestehende Zeugnisse dieser Stadterweiterung.



Abb. 6: links: Rathaus, Aquarellierte Federzeichnung aus einer französischen Handschrift, um 1802 (Quelle: Stadtmuseum Münster, Foto: T. Samek); rechts: Plan der Belagerung Münsters 1759, um 1760 (Ausschnitt), anonym (Quelle: Stadtmuseum Münster, Foto: Stadtmuseum Münster)

Nach dem Ende des Siebenjährigen Krieges 1763 ließ der fürstbischöfliche Verwalter Freiherr Franz von Fürstenberg auch die weiteren Befestigungsanlagen abtragen. Nach den Entwürfen Johann Konrad Schlauns wurde die Promenade als eine stadtumgreifende Lindenallee und Grünanlage an-

gelegt. Die Zitadelle wurde in einen Barockgarten umgewandelt und im Osten dieses Bereichs entstand das der Freifläche und der Stadt zugewandte Münstersche Schloss. Aus dieser Zeit unter fürstbischöflicher Herrschaft entstammen die prägenden Adelshöfe und weitere kirchliche Bauten in der Altstadt wie Aegidii-, Observanten-, Dominikaner- und Clemens-Kirche. Um 1780 gründete Freiherr Franz von Fürstenberg unter Einbeziehung des Jesuitenkollegs die erste Universität im Bereich der Petrikirche an der Aa. Nach der Auflösung des Fürstbistums und französischer Besatzung wurde Münster nach dem Wiener Kongress 1815 Teil des Königreichs Preußen. Die Universität wurde aufgehoben und erst 1902 unter der Regentschaft Wilhelm II. wieder gegründet.

### Industrialisierung und Einwohnerzuwachs bis 1940

Mit der preußischen Herrschaft wurde Münster im Jahr 1816 Hauptstadt der neugegründeten Provinz Westfalen und damit Sitz zahlreicher Verwaltungs-, Justiz- und Militärbehörden. Aus dieser Funktion als Garnisonsstadt resultierten zahlreiche Kasernen und Versorgungseinrichtungen. Die zentrale Lage des Deutsch-Niederländischen Corps am Neutor geht auf diese Entwicklung zurück. Die meisten weiteren Militärstandorte wurden hingegen im 20. Jahrhundert in die Vororte verlagert.

Der Bau der ersten Eisenbahnlinien 1848 (Hamm – Rheine) und 1871 (Wesel – Osnabrück) sowie die Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals im Jahr 1896 verhalfen der Stadt zu einem wirtschaftlichen Aufschwung. Die Salzstraße als Zuwegung zum Bahnhof und die Bahnhofsumgebung wurden Einzelhandelsstandorte. Zwischen dem Bahndamm und dem Hafen entstand ein Industriegebiet.

Durch die preußische Provinzialverwaltung entstanden auch neue Großbauten wie am Schlossplatz, am Bohlweg und an der Warendorfer Straße. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelten sich aufgrund des Bevölkerungszuwachses auch Wohngebiete außerhalb des Promenadenrings, im Osten und Süden der Stadt eher Arbeiterwohnungen, im Norden auch Wohnviertel für Teile der wohlhabenderen Bevölkerung, wie Beamte und Angestellte.

Nach dem ersten Weltkrieg herrschte in Münster große Wohnungsnot, weshalb auch große geschlossene Wohnsiedlungen erbaut wurden. Um weiteren Überschwemmungen vorzubeugen und für die angewachsene Bevölkerung einen stadtnahen Erholungsraum zu schaffen, wurde ab dem Jahr 1925 mit dem Bau des Aasees begonnen. Seit seiner Fertigstellung 1936 zählt der Aaseebereich zu den weitläufigsten Freizeit- und Erholungsflächen für die Münsteraner Bevölkerung. In den 1970er Jahren erfuhr der Aasee eine Erweiterung nach Westen. Der Zoo und das Naturkundemuseum wurden vom Rande der Promenade dorthin verlagert.

### Große Zerstörungen und Wiederaufbau bis 1970

Mit dem zweiten Weltkrieg wurden durch 102 Luftangriffe etwa 91 % der Altstadt und 63 % der Gesamtstadt zerstört. Von 33.000 Wohngebäuden galten gerade 12.000 als noch bewohnbar. Zum Kriegsende lebten noch etwa 25.000 Einwohnerinnen und Einwohner in den damaligen Stadtgrenzen Münsters.

Die Stadt Münster entschied sich im Wiederaufbau, anders als viele andere Städte, die überkommenen stadträumlichen Strukturen und Proportionen wiederherzustellen. Im Wiederaufbau entstanden so viele Gebäude in Anlehnung an bekannte Motive, aber auch Neubauten wie das Stadttheater und die damalige Landwirtschaftskammer mit einer neuen Formensprache. Im Jahr 1958 wurde das historische Rathaus fertiggestellt und wenige Jahre später auch der Münsteraner Dom.

Mit der Neuordnung des Verkehrs nach dem zweiten Weltkrieg wurde aber in Teilen mit dem tradierten Wegesystem gebrochen. Busse ersetzen beispielsweise die Straßenbahn. Als Zugeständnis an den Autoverkehr wurden zwei verbreiterte Sekanten vom Neutor aus durch die Stadt gezogen. Davon führt eine vom Schlossplatz/Neutor zum Mauritztor. Insbesondere der Abschnitt An der Apostelkirche – Vosgasse – Bült hat durch seine Breite und die platzartigen Aufweitungen eine neue Bedeutung im historischen Kontext erhalten. Die neue Verkehrsführung stellt eine neue innerstädtische Zäsur zwischen Altstadt und Martiniviertel her.

Die andere Sekante verläuft vom Neutor nach Süden (Schlossplatz – Am Stadtgraben) und stellt eine Barriere zwischen Schloss und historischer Altstadt dar. Die Straßen in der inneren Altstadt behielten zumeist ihren ursprünglichen Straßenquerschnitt. Viele Plätze wie der Domplatz oder der Platz an der Stubengasse wurden als großflächige Parkplätze genutzt.

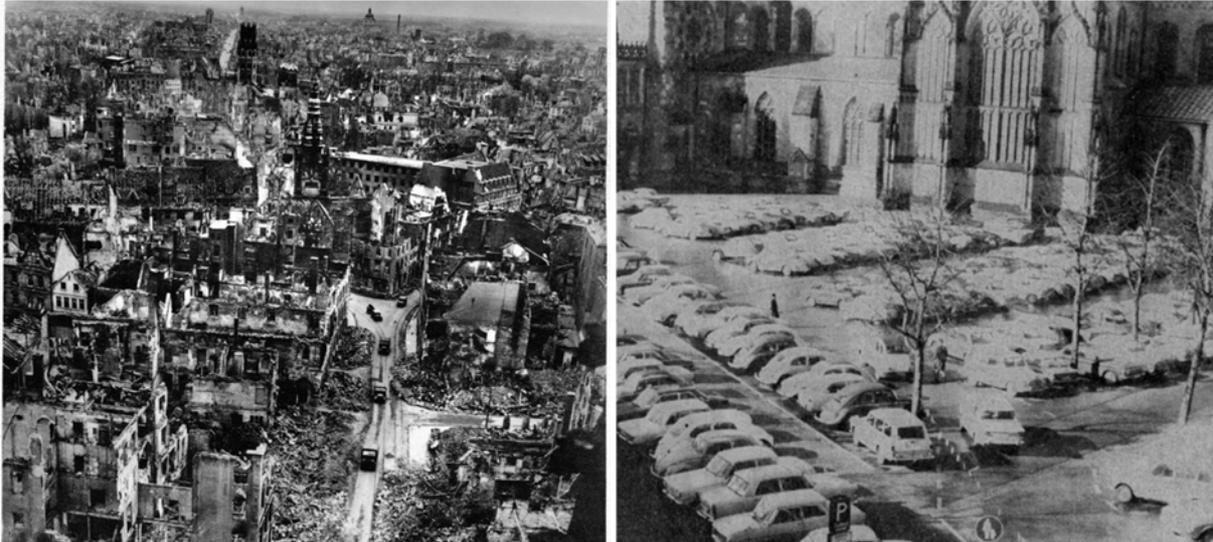


Abb. 7: links: Kriegszerstörungen am Prinzipalmarkt nach dem 2. Weltkrieg (Quelle: Stadt Münster); rechts: Domplatz als Parkplatz 1970 (Quelle: Westfälische Nachrichten, 03.03.1970, Foto: Vogt)

Die Universität entwickelte sich zu einer der größten Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber der Stadt und vergrößerte sich maßgeblich im Westen der Stadt. Das Münstersche Schloss wurde nach dem 2. Weltkrieg zu ihrem Hauptsitz.

### Behutsame Stadterneuerung bis heute

Der Promenadenring blieb weiterhin dem nichtmotorisierten Verkehr vorbehalten. Bis 1974 wurden der Prinzipalmarkt, die Ludgeristraße und Salzstraße verkehrsberuhigt, die letzten beiden sogar als Fußgängerzone ausgewiesen.

In den 1970er Jahren war das Leitbild der Stadterneuerung und des behutsamen Stadtumbaus prägend. Das „Innenstadtprogramm zur Verbesserung der Wohnqualität“ wurde insbesondere in den Bereichen Alter Schützenhof im Süden, Hansaviertel im Osten und Kreuzviertel im Norden umgesetzt. Das Programm umfasste Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Auslagerung großer Gewerbeflächen, Umgestaltung von Blockinnenbereichen, Neugestaltung von Grün- und Spielflächen sowie Wohnungsmodernisierungen. Allerdings konnte das Ziel des preisgünstigen Wohnens nur teilweise erreicht werden. Durch die umfassende Aufwertung entstanden auch Gentrifizierungstendenzen, unter anderem im Kreuzviertel.

Mit dem Leitplan Stadterneuerung aus dem Jahr 1989 sollte insbesondere die Aktivierung der Hafenumflächen und des südlichen Bahnhofsviertels vorangetrieben werden. Aber auch Maßnahmen zur Verkehrssteuerung, Begrünung und Verbesserung der Wohnqualität wurden beschrieben.



**Schwarzplan Münster aus dem Jahr 1862**  
Grundlage: Stadt Münster, Vermessungs- und Katasteramt, Historische Karten von Münster, 1862 Hundt mit Leischachtsnummern



**Schwarzplan Münster aus dem Jahr 1928**  
Grundlage: Stadt Münster, Vermessungs- und Katasteramt, Historische Karten von Münster, 1928 Fliegenschaubild der inneren Stadt



**Schwarzplan Münster aus dem Jahr 1948**  
Grundlage: Stadt Münster, Vermessungs- und Katasteramt, Historische Karten von Münster, 1948 Stadtplanung Münster, Schadensplan der Altstadt



**Schwarzplan Münster aus dem Jahr 1954**  
Grundlage: Stadt Münster, Vermessungs- und Katasteramt, Historisches Luftbild 1954



**Schwarzplan Münster aus dem Jahr 1988**  
Grundlage: Stadt Münster, Vermessungs- und Katasteramt, Historisches Luftbild 1988



**Schwarzplan Münster heute (2021)**  
Grundlage: Stadt Münster, Vermessungs- und Katasteramt (2021)

Seit den 1990er Jahren wird in Münster insbesondere das Leitbild einer „Nachhaltigen Stadtentwicklung“ mit der Stärkung der Innenentwicklung verfolgt. Dazu zählt unter anderem die Revitalisierung des Hafens. Bis in die 2010er Jahre wurden verschiedene Straßen- und Platzraumsituationen umgestaltet, wie z. B. die Neubebauung der Stubengasse mit Hanse-Carré oder der Picassoplatz mit Kettlerschem Hof. Große Bauprojekte wie die Stadtbibliothek, die Münster Arkaden, die Diözesanbibliothek oder das neue LWL-Museum für Kunst und Kultur wurden errichtet. Das Integrierte Handlungskonzept „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ Münster-Innenstadt (2008/2016) galt in den vergangenen Jahren als Grundlage für die Innenstadtentwicklung.

Aus der Historie lassen sich einige Prägungen ableiten, die als Konstanten der städtebaulichen Entwicklung der Münsteraner Innenstadt verstanden werden können. Dazu zählen vor allem:

- das Umschließen der Altstadt durch den Promenadenring,
- der Dom mit Domplatz als Zentrum der Alt- und Innenstadt,
- das funktionale und räumliche Zusammenwirken von Schlossareal, Altstadt und Hafenbereich,
- das Alleinstellungsmerkmal des historischen Wiederaufbaus insbesondere mit dem Prinzipalmarkt und Rathaus,
- der Aasee mit den ihn umgebenden Grünflächen und Freizeitangeboten als innerstädtischer Erholungsbereich.

## 2.2 Öffentlicher Raum und Stadtgestalt

Die Stadtgestalt in Münster besitzt historisch bedingt einen hohen Stellenwert. Besonders die in ihrem Grundriss bewahrte und in großen Teilen rekonstruierte Altstadt ist ein herausragendes Alleinstellungsmerkmal der Stadt. Dies bestätigt auch die Bürgerumfrage 2021, bei dem auf die Frage, was in der Innenstadt besonders gut gefällt, am häufigsten der Prinzipalmarkt, die historischen Gebäude und der Domplatz mit dem Markt genannt wurden (vgl. Bürgerumfrage 2021, 2023). Die charakteristische Kleinteiligkeit der Altstadtbauten ist im Laufe der Entwicklung stellenweise durch große Baukörper, wie z. B. Karstadt oder die Münster Arkaden oder das Parkdeck an der Georgskommende ergänzt worden.

Die Innenstadt hält seit jeher die Waage zwischen ihrem stadthistorischen Erbe sowie einer zeitgenössischen und zukunftsweisenden Stadtentwicklung. Als bauliche Entwicklungen aus der jüngeren Vergangenheit stehen der Neubau des LWL-Museums für Kunst und Kultur (2014) sowie die bauliche Entwicklung der Stubengasse zu einem Handels- und Hotelzentrum (2010) stellvertretend für den behutsamen Umgang mit neuer Architektur in Verbindung mit Münsters mittelalterlicher Baustruktur. Zur Bewahrung eben jener Balance, zwischen alt und neu, macht sich die Stadt verschiedene Werkzeuge zu eigen, die primär zum Schutz und Erhalt besonderer Stadträume eingesetzt werden.

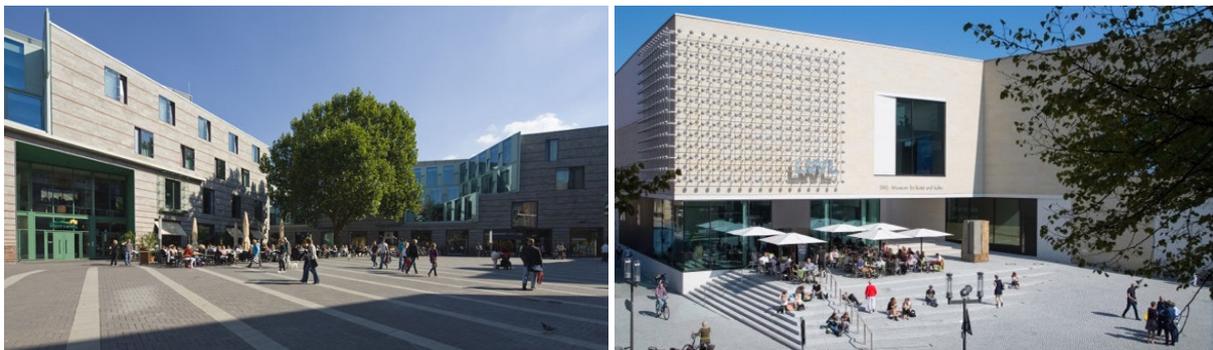


Abb. 8: links: Handels- und Hotelzentrum Stubengasse (Foto: Ralf Emmerich); rechts: Neubau des LWL-Museums für Kunst und Kultur (Foto: Stadt Münster)

Mit der Altstadtsatzung (1989, novelliert 2004) wird das Ziel des Erhalts der städtebaulichen Eigenart im Altstadtbereich angestrebt. Der Geltungsbereich umfasst die Altstadt samt Promenadenring und Schlossareal. Zum Schutz sowie zum Erhalt des Ortsbildes bildet die Satzung die Grundlage für die zukünftige Stadtentwicklung und formuliert bauliche und gestalterische Richtlinien. Charakteristisch für die städtebauliche Eigenart der Altstadt steht der Prinzipalmarkt als überregionaler Anziehungspunkt und attraktiver Geschäftsbereich. Dieser wird zusätzlich durch eine Denkmalbereichssatzung (1997) geschützt.



Abb. 9: Prinzipalmarkt (Foto: Stadt Münster)

Viele der über 1.600 eingetragenen Baudenkmäler der Stadt Münster sind im erweiterten Innenstadtbereich zu finden. Zentrale Denkmäler wie der St. Paulus Dom, das historische Rathaus, das Theater, das Schloss, die Justizvollzugsanstalt Münster sowie mehrere Bildungseinrichtungen wie bspw. das Fürstenberghaus gelten als historisch bedeutendes Erbe und sind mit für die Attraktivität und den unverwechselbaren Charakter der Innenstadt verantwortlich.

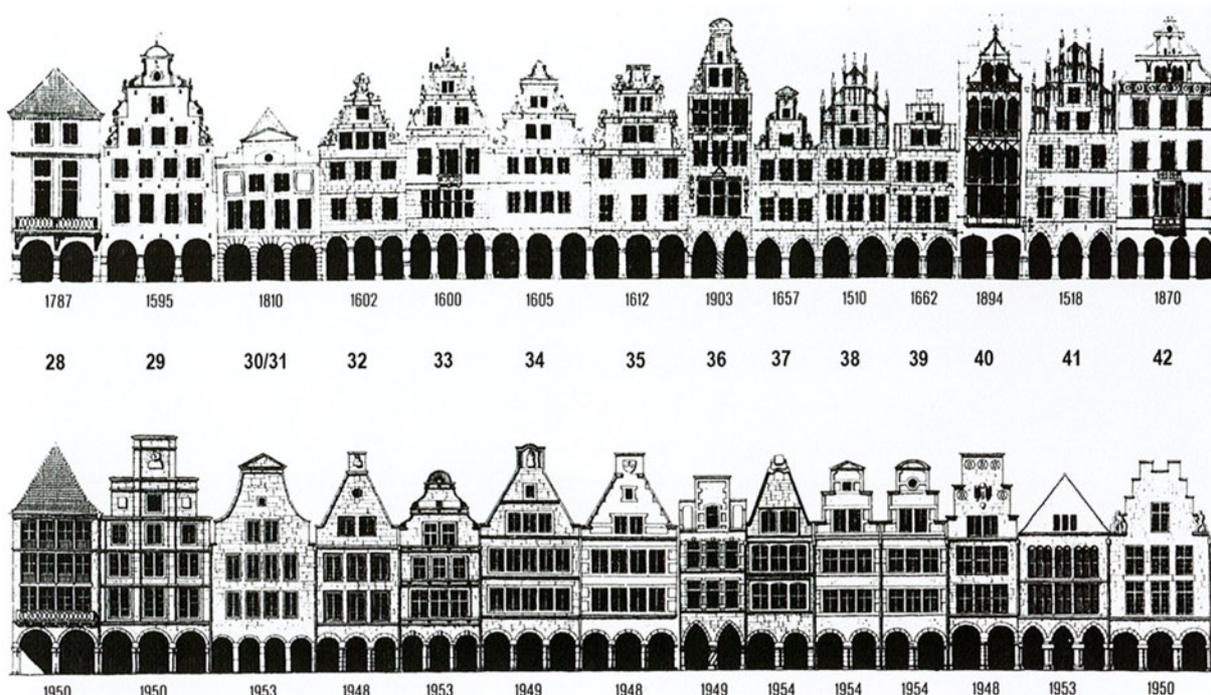


Abb. 10: Prinzipalmarkt vor und nach dem zweiten Weltkrieg (Quelle: J. Wolff (1952) (obere Abb.), Stadtplanungsamt Münster (untere Abb.); in L. Beyer / H. Heineberg (1983), ergänzt durch die heute noch gültigen Hausnummern aus dem Jahr 1873)

In der Altstadt gibt es durchaus heterogene Raumbereiche, um die die Promenade als attraktiver aber auch hochfrequentierter Aufenthaltsraum eine vereinende Klammer legt. Diese Klammer ist gleichzeitig aber auch ein trennendes Element und erschwert eine Verknüpfung mit den angrenzenden Innenstadtquartieren. Fokussiert betrachtet werden sollten in diesem Fall Räume wie die Frauenstraße und Überwasserstraße als westliche Altstadtzugänge sowie die Königsstraße und Aegidiistraße als südliche Stadtzugänge und ihre Verknüpfungen zu den angrenzenden Funktionsbereichen beziehungsweise Quartieren. Besonders die westlichen Verbindungsachsen lassen stadträumliche sowie funktionale Qualitäten vermissen. Beide Straßenzüge weisen durch fehlende räumliche Prägungen sowie geringe Aufenthaltsqualitäten deutliche Mängel auf. Ihrer Rolle als wichtige stadträumliche Verknüpfungen werden sie derzeit nicht gerecht.

Punktuelle Verflechtungsbereiche über die Promenade in Richtung der Wissensquartiere im Westen sowie Richtung Bahnhof und Hafen fallen durch eingeschränkte Verknüpfungsqualitäten mit unattraktiven Fuß- und Radwegeverbindungen auf. Neue Entwicklungen wie bspw. das Hansator auf der Ostseite des Bahnhofes setzen als städtebauliche und räumliche Verbindungselemente erste neue Akzente in wichtigen Schlüsselbereichen. Insbesondere innerstädtische Verknüpfungen zwischen den benachbarten Funktionsbereichen Altstadt – Schlossareal, Altstadt – Aasee, Altstadt – Bahnhof – Hafen und Altstadt – Mauritz sind städtebaulich und gestalterisch zu stärken.

Gleiches gilt für die Verknüpfungsräume und Innenstadtzugänge Warendorfer Straße, Wolbecker Straße und Hammer Straße. Diese Räume weisen städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Defizite auf, sodass eine Verknüpfung zwischen diesen City-Ergänzungslagen und der Altstadt nicht wahrnehmbar ist.

Ähnliches gilt auch für Verknüpfungen innerhalb der Altstadt wie beispielsweise mit dem Martinierviertel, das aufgrund seiner Flächenreserven, der vorliegenden Nutzungsvielfalt und seinen Entwicklungsmöglichkeiten neue Impulse für die Innenstadt auslösen kann. Der Straßenzug Bült – Voßgasse – An der Apostelkirche – Bergstraße bildet allerdings eine Barriere zwischen Martiniviertel und Altstadt.

Aufgrund der starken Anziehungskraft der Münsteraner Innenstadt durch die attraktiven Geschäftslagen kommt dem öffentlichen Raum, besonders in der Altstadt, eine wichtige Rolle zu. Sowohl als Transit- als auch Aufenthaltsbereich bedarf es für diese Orte in der Innenstadt raumbedingter, aber auch multifunktionaler Nutzungsprofile.

Kleine Plätze wie der Harsewinkelplatz oder der Vorplatz der neuen Stubengassenbebauung ergänzen die klassischen attraktiven Fußgängerzonen der Altstadt wie Ludgeristraße und Salzstraße. Zu weiten Teilen dienen diese aufgrund von fehlendem vor allem auch barrierefreiem Sitzmobiliar und Spiel- bzw. nicht-kommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten lediglich als Transiträume. Ein Aufenthalt ist oftmals nur in den angrenzenden Gastronomiebetrieben möglich. Nicht-kommerziell genutzte und attraktive Aufenthaltsräume lassen sich in der direkten Altstadt grundsätzlich nur wenig finden. Auch große Stadtbausteine wie der zentrale Domplatz, der Hörster Parkplatz sowie der Schlossplatz verfügen über wenige stadträumliche Aufenthaltsqualitäten und qualitative grüne Strukturen. Besonders die intensive Parkplatznutzung und die historische Struktur stehen im Konflikt mit bzw. stellen Herausforderungen dar für eine qualifizierte Nutzung öffentlicher Räume als Aufenthaltsorte sowie eine klimagerechte und barrierefreie Stadtgestaltung. Attraktive Aufenthalts- und Ruheorte finden sich im Schlossgarten mit Botanischem Garten, auf der Westerholtschen Wiese mit der renaturierten Aa sowie auf dem Zentralfriedhof oder dem Hörster Friedhof.



Abb. 11: links: Domplatz mit Blick auf den Dom (Foto: scheuvens + wachten plus); rechts: Hörster Parkplatz (Foto: Stadt Münster)

Auch abseits der bekannten Vorderseiten von Gebäuden existieren oftmals noch unerkannte städtebauliche Potenziale, wie beispielsweise entlang der Aa als auch in zahlreichen privaten Innenhöfen, die oftmals zum Parken genutzt werden.

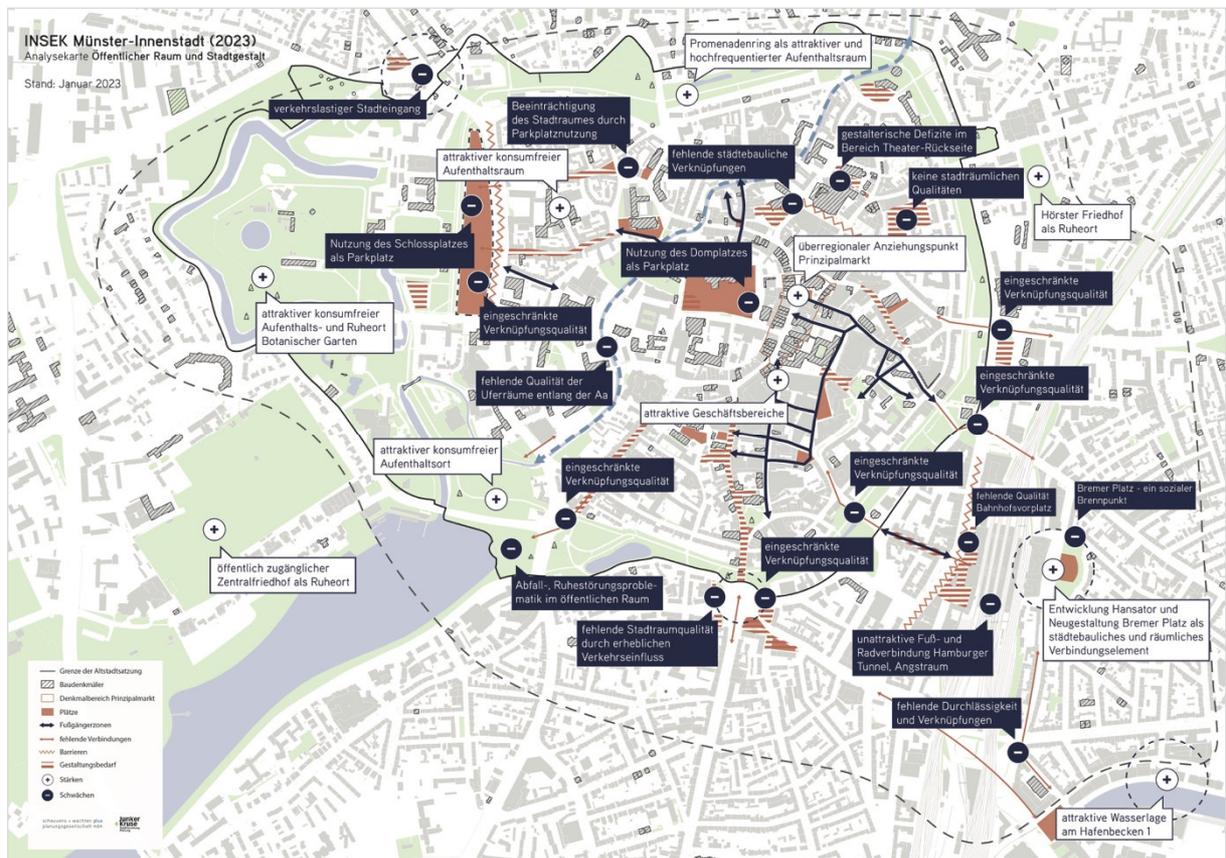


Abb. 12: Analysekarte Öffentlicher Raum und Stadtgestalt (Stand: Januar 2023) – s. auch größere Darstellung im Anhang 2, S. 185 (Quelle: Plangrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuvens + wachten plus)

## Beteiligungsformate

### 1. Phase: Analyse

#### **Vorstellung im Interfraktionellen Arbeitskreis Innenstadt // 27.05.2021**

Bereits zu Beginn der Erarbeitung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Münster-Innenstadt (2023) wurde dem Interfraktionellen Arbeitskreis Innenstadt der umfangreiche Zukunftsprozess für die Innenstadt mit dem Motto „Stadt. Raum. Leben – Münsters Mitte machen“ erläutert. Dabei wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern auch die Intention, die Aufgabe und der angestrebte Prozess zum INSEK Münster-Innenstadt (2023) sowie das Bearbeitungsteam vorgestellt. Der Interfraktionelle Arbeitskreis Innenstadt hatte zudem die Möglichkeit, seine Vorschläge und Ideen zum Prozess einzubringen.

#### **Verwaltungswerkstatt mit der dezernatsübergreifenden Projektgruppe Innenstadt // 08.09.2021**

Das Format der „Verwaltungswerkstätten“ zur Intensivierung des Dialogs zwischen den einzelnen Vertreterinnen und Vertretern der Fachressorts der Stadtverwaltung hatte sich schon bei den MünsterZukünften 20 | 30 | 50 bewährt. Aus diesem Grund wurde im Rahmen des INSEK Münster-Innenstadt (2023) bereits in der frühen Analysephase eine Verwaltungswerkstatt mit den Mitgliedern der dezernatsübergreifenden Projektgruppe Innenstadt durchgeführt. Ziel war es, den Teilnehmenden einen Überblick über die ersten Ergebnisse der Bestandsanalyse zu geben und mit ihnen dazu in einen gemeinsamen Dialog zu folgenden Fragestellungen zu treten:

1. *Welche Rahmenbedingungen prägen die Entwicklung der Münsteraner Innenstadt Ihres Ressorts in besonderer Weise?*
2. *Was sind die vorrangigen Entwicklungsziele aus der Sicht Ihres Ressorts?*
3. *An welchen laufenden Konzepten und Projekten arbeiten Sie zurzeit?*
4. *Welche Erwartungen haben Sie an den Prozess und die Erarbeitung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes?*
5. *Welche Alleinstellungsmerkmale hat die Innenstadt Münsters? Was macht ihren Reiz aus? Welche Qualitäten sollen erhalten bzw. weiterentwickelt werden?*
6. *Wo sehen Sie Schwächen? Welche Probleme sind zu bewältigen, welche offenen Fragen zu klären?*
7. *Welche zukünftig nutzbaren Entwicklungspotenziale/Chancen sehen Sie für die Innenstadt Münsters?*

Mit Hilfe der so gewonnenen umfangreichen Informationen und Ergebnisse konnte die Bestandsanalyse vertieft und weiterbearbeitet werden.

#### **Dialogtage Vol. 1 // 30.09.2021 und 02.10.2021**

Um die Akteurinnen und Akteure der Innenstadt und der organisierten Stadtgesellschaft, die Münsteraner Bevölkerung und auch Gäste der Stadt in den Zukunftsprozess für die Innenstadt einzubinden und mit ihnen in den Dialog zu treten, wurden Ende September/Anfang Oktober 2021 die „Dialogtage Vol. 1“ veranstaltet.

Den Auftakt machte ein „Multiplikatorinnen- und Multiplikatorenabend“ am 30.09.2021. Der geladene Teilnehmendenkreis aus aktiven Innenstadtdakteurinnen und -akteuren und Vertreterinnen und Vertretern der Stadtgesellschaft war sehr vielfältig und umfasste verschiedene Institutionen und Organisationen unterschiedlichster Lebensfelder, wie z. B. aus den Bereichen Bildung, Architektur,

Stadtgestaltung, Gesundheit, Gastronomie, Hotellerie, Integration, Inklusion, Immobilien, Handel, Dienstleistungen, Umwelt, Klimaschutz, Kirche, Seniorinnen und Senioren, Jugend, Kultur, Mobilität, Soziales, Sicherheit, Sport, Wirtschaft, Tourismus und Politik.

Die Kernfrage des Abends lautete:

*"Wie können wir unsere Innenstadt noch besser machen als sie heute schon ist?"*

Die Gäste wurden beim Multiplikatorinnen- und Multiplikatorenabend über den Zukunftsprozess für die Innenstadt informiert und konnten sich mit ihren Ideen und Vorstellungen dazu einbringen. Hier wurden auch die vorangeschrittenen Ergebnisse der ersten Erarbeitungsphase des INSEK Münster-Innenstadt (2023), der Bestandsanalyse, vorgestellt.

In den Fokus der Gespräche wurden neun zentrale, bewusst etwas provokant formulierte Zukunftsfragen für die Innenstadt gestellt, die an diesem Abend sowie am folgenden Samstag mit der Öffentlichkeit auf dem Prinzipalmarkt zum Dialog eingeladen haben.



Abb. 13: Postkarte mit den 9 Zukunftsfragen (Quelle: Stadt Münster; Gestaltung: dan pearlman Group)

Am Samstag (02.10.2021), dem zweiten Teil der Dialogtage Vol. 1, platzierten sich das Infomobil der Stadt Münster, ein speziell für Beteiligungsaktionen umgebauter Marktstand, und eine große begehbare „Beteiligungs-Box“ in die Mitte des Prinzipalmarktes. Alle Bürgerinnen und Bürger und Gäste Münsters waren eingeladen, am Markttag ihre Ideen, Gedanken, Wünsche und Sorgen zur Zukunft der Innenstadt mitzuteilen. Mit diesem Beteiligungsformat konnten Bürgerinnen und Bürger

sowie Besucherinnen und Besucher der Innenstadt direkt vor Ort bei ihren alltäglichen Wegen angesprochen und erreicht werden. Der Beteiligungstag wurde so ausgestaltet, dass sich die Bürgerinnen und Bürger ohne Vorkenntnisse und entsprechend der jeweiligen Interessen und des individuellen Zeitbudgets in den Prozess einbringen konnten. Um diese Zielstellung umsetzen zu können, hat die Veranstaltung an einem der zentralsten und frequentiertesten Orte in der Innenstadt stattgefunden. Die unterschiedlichen Beteiligungsbausteine erzeugten im positiven Sinne „Stolpersteine“, die die öffentlichkeitswirksame Ausstrahlung der Veranstaltung erhöhten und zugleich Räume für Information und Gespräche boten.

### Die Beteiligungsformate im Einzelnen

**Am Infomobil:** Hier wurde gefragt, gedacht, gemalt und aufgeschrieben und ein Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung Münster angeboten. Insbesondere Kinder und Jugendliche wurden aufgrund der spielerischen Art der Beteiligung zum Mitmachen animiert.

**Bei Innenstadt-Spaziergänge zu 101 Ideen-Orten:** Prof. Kunibert Wachten (scheuvens + wachten plus) führte Interessierte entlang zweier Routen zu „101 Ideen-Orten“ durch die nördliche und südliche Innenstadt. Ziel war es, Orte aufzuzeigen, an denen sich der Stadtraum und das Stadtbild mit nur wenigen Handgriffen verbessern ließe. Die Teilnehmenden waren dazu aufgerufen, die erste Auswahl der „101 Ideen-Orte“ der Spaziergänge mit eigenen Ideen zu erweitern. Dazu dienten die in den Flyer der Spaziergänge integrierten Postkarten.

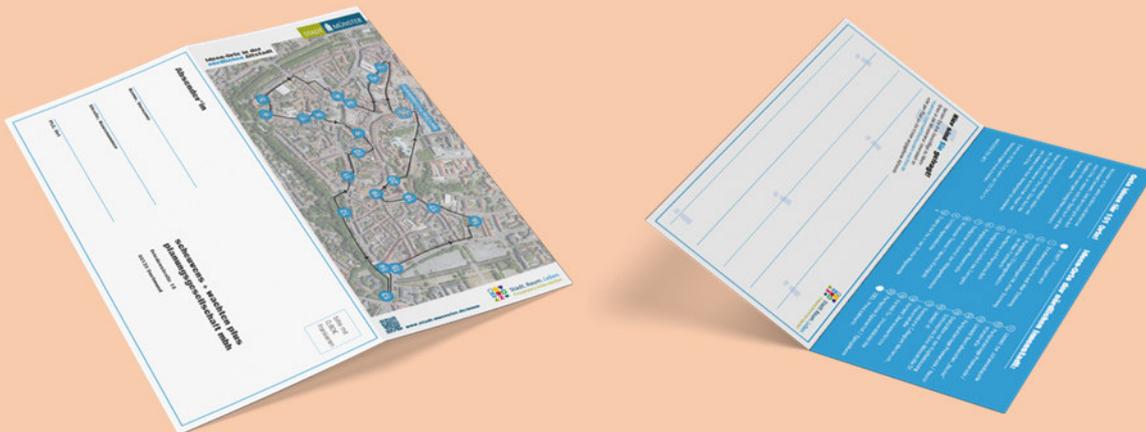


Abb. 14: Flyer zum Spaziergang „nördliche Altstadt“ (Quelle: Stadt Münster; scheuvens + wachten plus)

**In der Beteiligungs-Box:** An großformatigen Plakaten mit Luftbildern der Innenstadt hatten alle Interessierten die Möglichkeit, ihre Gedanken, Ideen, Wünsche und Sorgen zur Zukunft der Innenstadt frei zu notieren und anzuhängen. Ein übergroßes, begehbare, auf dem Boden aufgebrachtes Luftbild der Innenstadt diente der gemeinsamen Entwicklung von Ideen und Visionen zwischen Bürgerschaft, den Innenstadtextpertinnen und -experten der Stadtverwaltung und dem mit der Erarbeitung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) betrauten Planungsbüro scheuvens + wachten plus aus Dortmund. Die Hinweise und Anregungen konnten auf dem Luftbild über kleine Würfel mit Postkarten direkt verortet werden. Dieses spielerische Element bot auch Kindern und Jugendlichen eine ansprechende Art der Beteiligung. Für Ideen, die nicht auf den Luftbildern verortet werden konnten, standen Postkarten zur Verfügung, die für alle sicht- und lesbar im Raum aufgehängt wurden.

Alle eingebrachten Anregungen wurden anschließend ausgewertet, sortiert, abgewogen und in den Ideenpool zum Innenstadtprozess der Stadt Münster aufgenommen. Die Ergebnisse flossen bei der Erarbeitung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) in die Analyse, die Ableitung der Handlungsfelder und der Entwicklungsziele sowie in einen Maßnahmenpeicher ein.



Abb. 15: Impressionen von den Dialogtagen Vol. 1 (Fotos: Peter Leßmann)

## Onlinebeteiligung // September bis November 2021

Parallel zu den Dialogtagen Vol. 1 wurde eine Onlinebeteiligung zum INSEK Münster-Innenstadt (2023) angeboten. Mittels einer interaktiven Karte auf der Internetseite zum Zukunftsprozess für die Innenstadt (<https://www.stadt-muenster.de/muenstersmitemmachen/ideen-karte>) war die Möglichkeit gegeben, Ideen, Anregungen sowie Kommentare zu verschiedenen Themenkategorien einzutragen und zu verorten. Eintragungen in die interaktive Karte waren vom 29.09.2021 bis 24.11.2021 online möglich.

Die Onlinebeteiligung bot den Menschen, die sich durch bisherige Veranstaltungen nicht angesprochen fühlten oder denen eine aktive Teilhabe nicht möglich war, eine weitere Gelegenheit zur Beteiligung und Prozesseinbindung in die Erarbeitung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) an.

In zwei Monaten wurden insgesamt rd. 450 Ideen und 74 Kommentare von etwa 2.760 Besucherinnen und Besuchern eingetragen. Außerdem konnten die verschiedenen Ideen über „Likes“ (3.266) bewertet werden.

Nach Abschluss der aktiven Onlinebeteiligung ist die virtuelle Karte mit all den Anregungen weiterhin über die städtische Seite (s. u.) einsehbar.

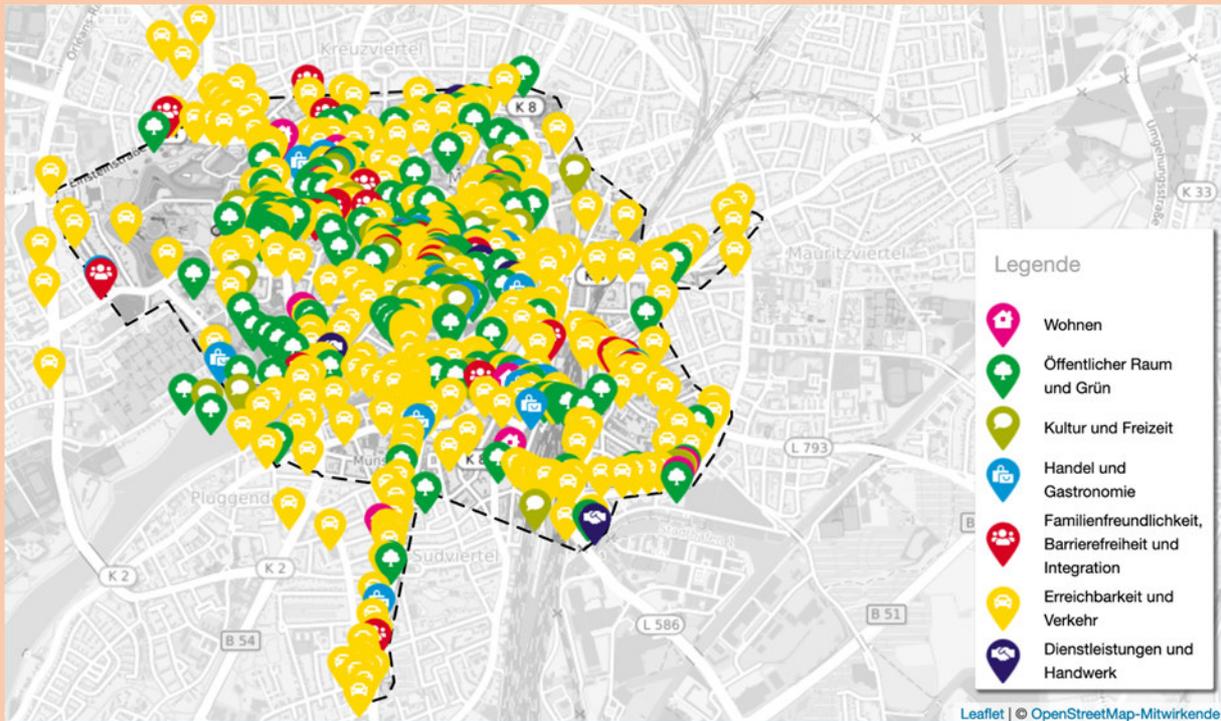


Abb. 16: Karte der Onlinebeteiligung mit den Kategorien (Quelle: tetraeder.com GmbH, OpenStreetMap-Mitwirkende)

## Ergebnisse der Dialogtage Vol. 1 und der Onlinebeteiligung

Über 1.700 Zukunftsvorschläge konnten auf diese Weise gesammelt werden. Diese wurden sortiert und ausgewertet. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Ergebnisse nicht als statistisch repräsentativ bewertet werden können, sondern qualitativer Natur sind. Es entsteht aber ein sehr gutes Stimmungsbild der Münsteranerinnen und Münsteraner und der Gäste der Stadt.

Die folgenden Abbildungen fassen die wesentlichen Anregungen und Vorschläge zusammen. Je dunkler die Farbwahl in den Kreisen erfolgte, je häufiger wurden diese Aspekte genannt.







Abb. 17: Ergebnisse der Dialogtage Vol. 1 und der Online-Beteiligung (Quelle: Stadt Münster)

## Fachgespräch „Quartiere und Handel“ am 15.12.2021

Die Fachgespräche mit wichtigen Innenstadtakteurinnen und -akteuren und der Stadtverwaltung Münster dienten dem direkten Austausch zu vertiefenden Themen. Das erste Fachgespräch fand im Dezember im Rahmen der abschließenden Analyse statt. Zusammen mit dem Büro stadtmannufaktur, das die Entwicklung des Zentrenmanagements fachlich begleitet, mit Vertreterinnen und Vertretern der Initiative starke Innenstadt e. V. (ISI), der Wirtschaftsförderung Stadt Münster GmbH, mit Münster Marketing und dem Stadtplanungsamt erfolgte an diesem Tag ein intensiver Dialog zu den verschiedenen (Teil-)Quartieren in der Innenstadt und ihren Prägungen, Potenzialen und Schwächen sowie zum Thema Einzelhandel. Hier wurde die Expertise des Büros Junker + Kruse Stadtforschung | Planung eingebracht.

Folgende Themen wurden intensiv diskutiert:

- Auswahl von Starterquartieren für Aktivitäten des Zentrenmanagements
- Handelslagen: kompakter Handelsschwerpunkt, kurze „Konkurrenzwege“, Bereiche mit Handlungsbedarf (Salzstraße, Verspoel, Aegidiistraße, ...), Zukunft von Warenhäusern, ...
- Erdgeschossnutzungen: Intensivierung attraktiver Erdgeschossnutzungen, Nutzungen abseits von Handel und Gastronomie, wenig Leerstände, Angebote für junge Menschen, ...
- Vernetzung von Lagen: Anbindung an den Hafen, ...
- Kommunikation: zukünftige Aufgaben des Zentrenmanagements, Kommunikation in Räumen mit Handlungsbedarf stärken, Fokus auf die B-Lagen, ...

## Bürgerumfrage 2021 der Stadt Münster zum Thema „Innenstadt von Münster“

Das Stadtplanungsamt der Stadt Münster führte im Herbst 2021 eine repräsentative Bürgerumfrage, u. a. auch zum Thema „Innenstadt von Münster“ durch (vgl. Bürgerumfrage 2021, 2023). Hier wurden Fragen dazu gestellt, wie den Bürgerinnen und Bürgern die Innenstadt Münsters gefällt, was ganz konkret besonders gut oder überhaupt nicht zusagt, wie sie die dortigen Angebote bewerten und was ggf. fehlt. Weiterhin wurden Besuchshäufigkeiten und -gründe der Innenstadt erfragt und mit welchem Verkehrsmittel die Menschen die Innenstadt in der Regel erreichen. Die Ergebnisse dieser Umfrage sind u. a. auch in die Erarbeitung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) eingeflossen.

### 2.3 Nutzungsschwerpunkte in der Innenstadt

Mit dem gesamtstädtischen Integrierten Stadtentwicklungskonzept Münster 2030 (ISEK) wurde im Jahr 2020 der Grundstein für die Idee einer konzeptionellen und räumlichen Erweiterung der Innenstadt um weitere Funktionsbereiche wie den Bahnhof und den Hafen im (Süd-)Osten sowie dem Aasee und der Urbanen Wissensquartiere im Westen gelegt. Das Leitthema „Innenstadt ist mehr ...“ hebt einmal mehr die Stärke der Münsteraner Innenstadt hervor: ihr Facettenreichtum. Die Erweiterung der Innenstadt über die Altstadt hinaus in die umliegenden Funktionsbereiche hinein eröffnet neue städtische Szenarien und Atmosphären und erweitert den historischen Stadtkern um vielfältige und sehr unterschiedliche Funktionen.

Die verschiedenen Nutzungsschwerpunkte in der Innenstadt mit ihren individuellen Aufgaben und Prägungen sind größtenteils klar voneinander abgegrenzt. Die sich daraus bildenden Teilstücke sind daher gut in ihrer räumlichen Ordnung lesbar und ermöglichen eine klare und einfache Orientierung für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher.

Im Herzen der Innen- und Altstadt befindet sich mit dem St. Paulus Dom und mehreren ihn umgebenden kirchlich genutzten Gebäuden, wie dem Bischöflichen Palais oder der Kettlerschen Kurie, ein religiös geprägter Funktionsbereich. Dieser setzt sich fort bis zur benachbarten Überwasserkirche, den dortigen Gebäuden des Instituts für Diakonat und pastorale Dienste des Bistums Münster und der Diözesanbibliothek.

Typische City-Funktionen, wie Handel, Gastronomie oder Dienstleistungen, finden sich in hoher Dichte in der Altstadt selbst sowie in den unmittelbar angrenzenden Räumen (s. hierzu auch Kap. 2.7). Der zentrale Geschäftsbesatz der Innenstadt erstreckt sich über einen komprimierten Bereich mit Rothenburg – Prinzipalmarkt – Spiekerhof, Neubrückenstraße, Salzstraße, Stubengasse und Ludgerstraße, die durch eine Wege- und Netzstruktur in Laufbeziehung zueinanderstehen. Dort sind verschiedene Handelslagen mit unterschiedlichen Charakteren anzutreffen. Anders als die kompakten Geschäftsbereiche verteilen sich kulturelle sowie kirchliche Einrichtungen in der gesamten Altstadt.

In der weiteren Innenstadt befinden sich zudem mit der Hammer Straße, der Wolbecker und der Warendorfer Straße drei radial auf die Altstadt zulaufende und mit ihr verknüpfte größere City-Ergänzungsstraßen. Sie erfüllen die Versorgungsfunktion der dortigen unmittelbar an die Altstadt angrenzenden Innenstadteile, sind lebendige Adern dieser Quartiere und zeichnen sich durch einen kleinteiligen, auch dem täglichen Bedarf dienenden linearen Handels- und Gastronomiebesatz aus.



Abb. 18: links: Hammer Straße (Foto: Stadt Münster); rechts: Warendorfer Straße (Foto: scheuvens + wachten plus)

Die nördlichen Teile des Altstadtbereiches wie das Kuhviertel und das Kiepenkerlviertel sind maßgeblich durch Mischnutzungen geprägt. Dort befinden sich neben einer Wohnnutzung vor allem Gastronomiebesätze sowie vereinzelte kulturelle und kirchliche Einrichtungen.

Großflächige Wohnquartiere haben sich im Laufe der Geschichte vor allem im Aegidiiviertel, Überwasserviertel, Kuhviertel und im Martiniviertel gebildet. Vor allem das Martiniviertel zeichnet sich heute durch ein gutes Maß an alltäglichen Nutzungen und einer vielfältigen Funktionsmischung aus. Auch die an die Altstadt angrenzenden Innenstadtviertel sind in erster Linie Wohngebiete. Die Mantelbevölkerung gewinnt wiederum aus diesem Potenzial heraus an Vielfalt, Lebendigkeit und vor allem an Stabilität.

Universitäre Einrichtungen sind seit jeher ein großer Bestandteil der Innenstadt und in diese räumlich integriert. Insbesondere das Areal zwischen dem Dom und der Straße „Am Stadtgraben“ beherbergt eine Vielzahl an Lehrinrichtungen der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster (WWU). In Verbindung mit dem Schloss, das auch universitär genutzt wird, und dem Schlossgarten stellen diese Bildungsorte eine funktionale Verbindung zu den westlich der Innenstadt gelegenen Urbanen Wissensquartieren im Bereich des Coesfelder Kreuzes und an der Hüfferstraße her.



Abb. 19: Statue des Schul- und Bildungsreformers Fürstenberg (1729-1810) neben dem Seminar- und Hörsaalgebäude Fürstenberghaus der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster (Foto: Stadt Münster)

Neben universitären und kirchlichen Einrichtungen und deren Verwaltungen sind mit der Bezirksregierung Münster südlich des Domplatzes, den Stadthäusern 1 und 2 der Stadt Münster sowie dem Landeshaus des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe am Freiherr-vom-Stein-Platz vier große öffentliche Verwaltungsstandorte in der Innenstadt ansässig. Als große Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber im Innenstadtbereich tragen sie mit den dort tätigen Mitarbeitenden maßgeblich zur Belebung und Frequentierung der Innenstadt bei.

Mit dem nördlichen Teil des Aasees und des aus ihm hervorgehenden Aaverlaufs zieht sich ein Landschafts- und Naherholungskeil mit einem vielfältigen Freizeitangebot bis in die Innenstadt. In Verbindung mit dem Promenadenring und dem Schlossgarten mit Botanischem Garten entsteht ein grüner Saum, der die Altstadt einrahmt und die Nutzungsvielfalt der Innenstadt um die Aspekte Grün, Wasser, Klima und Erholung erweitert.

Durch den grünen Rahmen entsteht in Verbindung mit parallel dazu verlaufenden Verkehrsstraßen jedoch auch eine prägnante Zäsur zwischen Alt- und weiterer Innenstadt, die übergreifende funktionale Verflechtungen erschwert. Es fehlt zum Beispiel im Übergangsbereich Aasee – Altstadt sowohl an städtebaulichen als auch an freiräumlichen und ökologischen Verflechtungen. Auch die räumlich-funktionalen Anbindungen von Hammer Straße, Wolbecker und Warendorfer Straße mit ihren die Altstadt ergänzenden innerstädtischen Funktionsbereichen ist dadurch nicht optimal gelöst.

Problematisch zu bewerten ist zum jetzigen Zeitpunkt auch die fehlende funktionale Verbindung der Innenstadt zum Hafen. Durch die funktional und gestalterisch eher schwache Verknüpfung zwischen Altstadt und Bahnhof über die Windthorststraße sowie eine gänzlich fehlende städtebaulich attraktive Verknüpfung zwischen Bahnhof und Hafen entstehen mit dem durchmischten Hafenquartier und seinen Nutzungen aus den Bereichen Kultur, Dienstleistungen und Freizeit keine nennenswerten Synergieeffekte mit der Altstadt.

Innerhalb des genannten Funktionsgefüges gibt es neben besonders stabilen und prägenden Bereichen, wie bspw. dem Prinzipalmarkt, auch defizitäre Bereiche. Straßenzüge wie Frauenstraße, Aegidiistraße, Königsstraße und Verspoel sowie der östliche Stadteingang entlang des Alten Steinwegs und Salzstraße bedürfen qualifizierter, identitätsbildender Nutzungsschwerpunkte, die prägende Anker in der zukünftigen Entwicklung der dortigen Quartiere werden können. Gänzlich unbestimmt ist die zukünftige Nutzung des Schlossplatzes und des Hörster Platzes, zweier großer innerstädtischer, als Parkplatz genutzter Freiflächen inmitten der Innenstadt. Hierfür gilt es, tragfähige Nutzungskonzepte zu entwickeln.

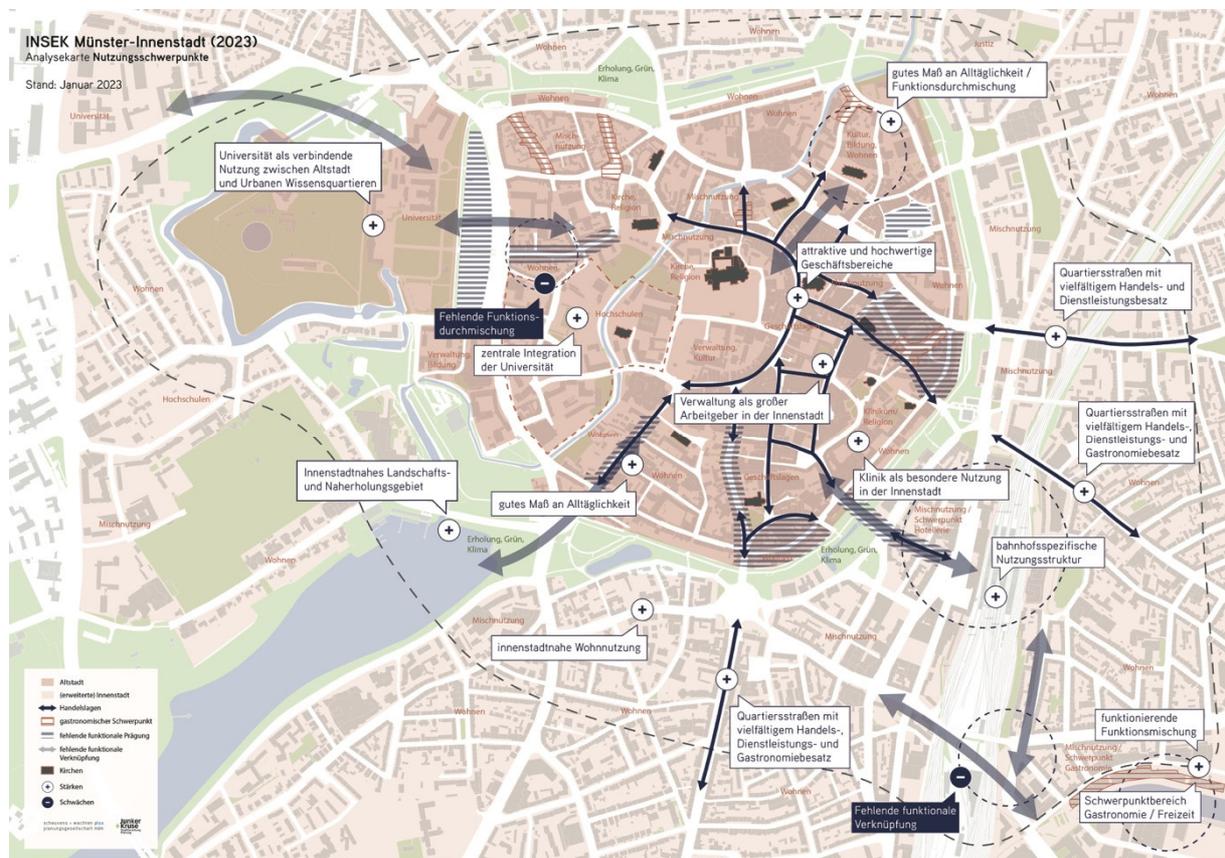


Abb. 20: Analysekarte Nutzungsschwerpunkte (Stand: Januar 2023) – s. auch größere Darstellung im Anhang 2, S. 186 (Quelle: Plangrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuven + wachten plus)

## 2.4 Grünräume und Wasser

Ähnlich wie bei der Münsterschen Stadtgestalt lassen sich auch die großen innerstädtischen Grünräume auf historisch bedeutende Strukturen zurückführen. Neben eher kleinteiligen und punktuellen Grünflächen sowie begrünten Stadträumen im Kern der Altstadt wird Münsters Innenstadtbereich von drei großen Grün- und Freiraumstrukturen geprägt: der Promenade, dem Schlossgarten im Westen sowie dem blau-grünen Band der Aa, das vom Aasee mit benachbartem Zentralfriedhof im Süden kommend die Altstadt in nordwestliche Richtung komplett durchquert.

Als äußerst prägnanter und für Münster charakteristischer Grünraum, der eine hohe Bedeutung für das Mikroklima besitzt und als schutzwürdiges Biotop wichtige Ökosystemleistungen im Innenstadtbereich erfüllt, umschließt die ca. 4,5 km lange Promenade die historische Altstadt. Auf dem ehemaligen Befestigungsring angelegt und von Linden gesäumt, dient sie heute mit ihrem auto-freien asphaltierten Weg auch als innenstadtnaher Erholungs- und Verkehrsraum für den Fuß- und vor allem den Radverkehr. Auf der westlichen Seite der Altstadt, wo die Promenade im Bereich des Schlosses eine Zäsur erfährt, wird die radiale Grünverbindung durch eine Baumallee auf dem Schlossplatz vervollständigt.

Der gesamte Promenadenring birgt durch seine geschlossene Form sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr eine hohe Aufenthaltsqualität und ist somit von hohem Wert für die Innenstadt und ihre Erschließung. Entlang der dichten Baumalleen reihen sich mehrere Spielplätze, offene Grünflächen auf ehemaligen Bastionsanlagen, Teichanlagen sowie die historischen Stadteingänge, die die Altstadt an die außerhalb des Promenadenrings befindlichen Stadtteile anbinden. Trotz der bereits benannten Aufenthaltsqualität und einer sehr hohen Frequentierung weist die Promenade neben fehlender Möblierung punktuell auch gestalterische und qualitative Mängel auf. Diese finden sich sowohl in den anliegenden Grünflächen als auch in den Bereichen der Stadtzugänge (Radialstraßen) wieder, welche den zusammenhängenden Grünraum wiederholt zerschneiden. Die letzte umfassende Sanierung der Promenade erfolgte vor rd. 30 Jahren, sodass an verschiedenen Stellen Verbesserungsbedarfe bestehen.



Abb. 21: Promenade (Foto links: Stadt Münster; Foto rechts: scheuven + wachten plus)

Der Kernbereich der Altstadt wird durchflossen von der innerstädtischen Aa, deren blau-grünes Band in der Innenstadt jedoch kaum sichtbar und wahrnehmbar ist. Einerseits führen die ausgeprägte Kanalisierung des Flusses und sehr enge Grün- und Freiräume entlang der Uferbereiche zu einer fehlenden räumlichen, stadtgestalterischen sowie funktionalen Integration des Fließgewässers in die umliegenden Altstadträume. Andererseits ist die Aa mit ihrer Vegetation und dem ihren Verlauf folgenden Aa-Seitenweg, einem begleitenden Fußweg, ein romantischer und stadtkologisch wertvoller Ruheort inmitten der Altstadt. Hier bedarf es eines sensiblen integrierten Umgangs und damit der Schaffung von gleichermaßen qualitativ hochwertig ausgestalteten, ökologisch wertigen grünen Uferbereichen, einer Anpassung des Gewässers an die aktuellen Bedarfe des Hochwasserschutzes, barrierefreien Zu- und Übergängen des Weges sowie einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität entlang der Aa und der Zugänglichkeit des Wassers.

Die Aa verknüpft mit ihrem bereits renaturierten Verlauf auf der Westerholtschen Wiese und im Bereich des südwestlichen Promenadenrings die Altstadt räumlich mit dem Aasee. Im Gegensatz zum Verlauf der Aa im Bereich der inneren Altstadt verfügen die Uferbereiche hier größtenteils über gut ausgebaute Fußwege und einen direkten Zugang zum Wasser.

Als zentrales und attraktives Naherholungsgebiet mit einem breiten Angebotsmix und großzügigen Grünbereichen ist der Aasee ein wichtiger Bestandteil der innerstädtischen Erholungs- und Freiraumstruktur von Münster.



Abb. 22: o. links: Aasee; o. rechts: innerstädtische Aa; unten: Erholungs- und Freizeitraum Aasee an der Adenauerallee (Fotos: Stadt Münster)

Neben der Promenade und dem Aa-Verlauf mit der Westerholtschen Wiese verfügt die innere Altstadt nur über wenige größere Grünflächen. Auffällig sind oft begrünte bzw. mit Bäumen bepflanzte (Kirch-)Plätze wie der Marienplatz vor der St. Ludgeri-Kirche, der Platz an der Apostelkirche, das Umfeld der Servatiikirche sowie der Domplatz, die allerdings kaum oder nur wenige Nutzungsqualitäten von klassischen Grünräumen aufweisen. Oft sind diese Orte eher Transferräume oder von anderen Nutzungen, wie bspw. dem Parken, geprägt und Aufenthaltsqualitäten sind nur untergeordnet vorhanden. Auch in der Bürgerumfrage 2021 wurde auf die Frage, was in der Innenstadt fehlt am zweithäufigsten „Grün“ genannt. Über 50 % der Befragten sind der Meinung, dass zu wenige begrünte Plätze bzw. Orte vorhanden sind (vgl. Bürgerumfrage 2021, 2023). Aufgrund der fehlenden Grünräume mit Erholungsfunktion innerhalb des Promenadenrings, sollte die kleinteilige Begrünung durch Baumbestand gewahrt und gezielt weiterentwickelt bzw. ausgebaut werden. In den Grünräumen der Innenstadt befinden sich auch einige jedoch noch zu wenige (inklusive) Spielplätze und -angebote für Menschen aller Altersgruppen (s. hierzu Kap. 2.6).

Als ein Teilstück des Schlossareals schließt der Schlossgarten westlich an die Altstadt an. Auf den insgesamt 14,5 ha bietet das Naturdenkmal vor allem im botanischen Garten eine Vielfalt an ökologisch, historisch und gestalterisch hochwertigen Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität für alle Besucherinnen und Besucher. Der Schlossgarten dient heute überwiegend als wissenschaftliche Einrichtung der Westfälischen Wilhelms-Universität (WWU) für Forschung und Lehre sowie als Ruheort abseits der belebten Münsteraner Innenstadt. Aufgrund der isolierten Lage durch den umliegenden Schlossgraben fehlt jedoch eine wahrnehmbare Durchlässigkeit des Gesamtareals in Form von direkten (vor allem Rad-)Wegeverbindungen zwischen innerer Altstadt und den im Nord-Westen anschließenden Urbanen Wissensquartieren.



Abb. 23: Botanischer Garten (Foto: Stadt Münster)

Sowohl der Schlossgarten als auch die meisten weiteren prägenden Grün- und Freiraumstrukturen werden wegen ihrer großen Bedeutung für die Gesamtstadt als schutzwürdige Biotope eingestuft.

Trotz ihrer Zentralität und einiger räumlicher Überschneidungen weisen die erläuterten Grün- und Freiraumstrukturen keine übergeordneten Grünverbindungen zueinander auf. Dies wird vor allem in den schwachen Verbindungsachsen Schlossplatz – Altstadt sowie Aasee – Altstadt durch fehlende Grünstrukturen und einschneidende Barrieren in Form von großen Verkehrsflächen, deutlich. Ähnlich verhält es sich mit den freiräumlichen Verknüpfungen zwischen der Altstadt und den anliegenden Stadtteilversorgungslagen Hammer Straße, Wolbecker Straße und Warendorfer Straße. Diese Verflechtungsbereiche bedürfen freiräumlicher Neugestaltungen.

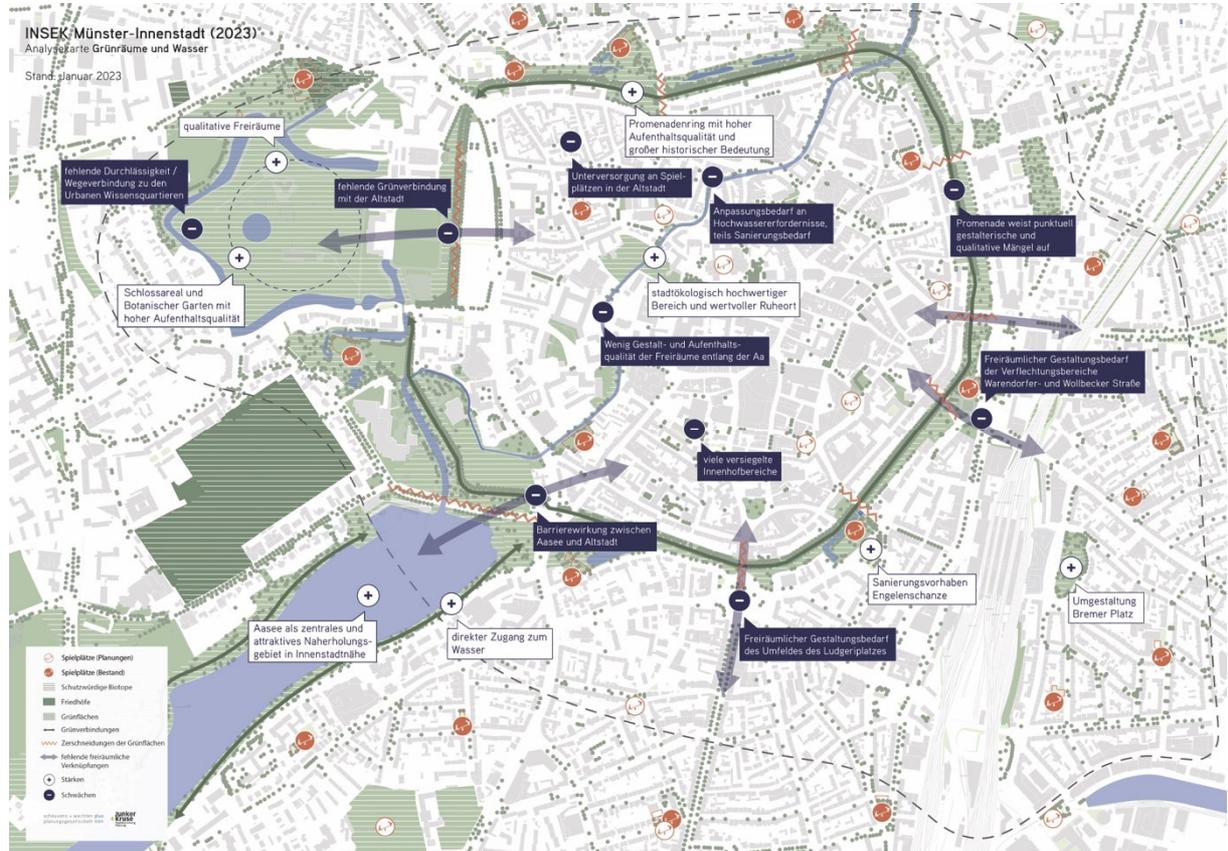


Abb. 24: Analysekarte Grünräume und Wasser (Stand: Januar 2023) – s. auch größere Darstellung im Anhang 2, S. 187 (Quelle: Plangrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuven + wachten plus)

## 2.5 Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Stadt Münster ist bereits seit dem Jahr 1995 eine der aktivsten Klimaschutzstädte Deutschlands und Europas (vgl. Masterplan 100 % Klimaschutz, 2017). Das Engagement der Stadt Münster, Beiträge zum Klimaschutz, für erneuerbare Energien und für eine klimaangepasste Stadt zu leisten, wurde im Jahr 2018 zum dritten Mal in Folge durch die Auszeichnung mit dem European Energy Award in Gold gewürdigt. Bis zum Jahr 2030 strebt die Stadt Münster Klimaneutralität und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels an.

Für die Gesamtstadt liegen zudem umfängliche Konzepte wie das Klimaanpassungskonzept (2015), der Masterplan 100 % Klimaschutz (2017), das darauf aufbauende Handlungsprogramm Klimaschutz 2030 (2019) sowie die Konzeptstudie Münster Klimaneutral 2030 (2021) vor. Diese Konzepte zeigen Ziele und Maßnahmen zur Umsetzung in verschiedenen Bereichen, wie klimafreundliches Leben, Wirtschaften und Arbeiten, Bauen und Sanieren, Mobilität oder Energieversorgung sowie erneuerbare Energien auf, die sich vor allem auf die gesamtstädtische Ebene beziehen, damit aber auch die Innenstadt umfassen.

Weiterhin basieren die Aktivitäten der Stadt Münster auf den Sustainable Development Goals (SDG), die sowohl klimaschützende und ökologische als auch soziale und wirtschaftliche Aspekte verfolgen. Die Stadt Münster hat hierzu in der Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030 (2018) die Ziele der Stadtgesellschaft im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung festgehalten. Die Strategie bildet den Orientierungsrahmen für die nachhaltige Entwicklung der Stadt. Ihre Inhalte fließen auch in den Innenstadtprozess ein.

Die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung sind zentrale Zukunftsthemen in der nachhaltigen Stadtentwicklung und wirken in sehr viele Lebensbereiche hinein. Auch bei der Innenstadtentwicklung sind ortsangepasste Lösungen zur Verbesserung des Stadtklimas als Beitrag zu Klimaschutz, -anpassung und -gerechtigkeit notwendig und zu berücksichtigen. Insbesondere in den Themenfeldern Grünräume und Wasser (s. Kap. 2.4), Mobilität (s. Kap. 2.8) und öffentlicher Raum (s. Kap. 2.2) sind Maßnahmen möglich, die positive Auswirkungen auf das Stadtklima und die Klimaanpassung haben können, aber auch Bereiche wie die Energieversorgung oder das klimaneutrale Bauen und Sanieren sind wichtige Zukunftsthemen.

Auch die Innenstadt Münsters kann einen gewissen Beitrag leisten, um die gesetzten Ziele zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung zu erreichen. Hier konzentrieren sich viele städtische Aktivitäten, Herausforderungen und neue Entwicklungen, weshalb die Innenstadt eine gewisse Impulswirkung auch auf andere Stadtteile und Projekte haben kann.

### Blaue und grüne Infrastruktur, Grünräume und Wasser

Münsters Altstadt ist aufgrund ihrer städtebaulichen Kompaktheit und historischen Stadtgestalt stark versiegelt und deshalb insgesamt als eine große Hitzeinsel zu bewerten. Dies bestätigt auch die Bürgerumfrage 2021, in der rd. die Hälfte der Antwortgebenden das Angebot an kühlen, schattigen Orten in der Innenstadt als zu gering bewerten (vgl. Bürgerumfrage 2021, 2023). Insbesondere große Parkplatzflächen wie der Schlossplatz oder der Hörster Parkplatz sind aufgrund ihrer Nutzung und Gestaltung enorme Hitzeinseln in der Stadt. Sie sind stark versiegelt, bieten wenig kühlendes Grün und Aufenthaltsqualitäten. Gleiches gilt aber auch für den neugestalteten Platz in der Stubengasse oder den Domplatz.



Abb. 25: links: Hitzeinsel Domplatz; rechts: stark versiegelter Stubbengassenplatz (Fotos: Stadt Münster)

Die großen Grünanlagen wie die Promenade, der Schlossgarten und der Aasee mit den angrenzenden Grünflächen wirken kühlend und dienen als Freizeit- und Erholungsflächen. Ansonsten verfügt die Münsteraner Innenstadt über wenig klimaresilientes Grün. Um die bestehenden Bäume sowie zusätzliche Neupflanzungen zu sichern, ist sowohl auf die Auswahl klimaangepasster Pflanzenarten, auf eine gute Standortgestaltung als auch auf deren Versorgung mit Wasser zu achten.

Die Münstersche Aa erstreckt sich von Süden nach Norden als innerstädtisches blau-grünes Band und wirkt dadurch kühlend. Der im Altstadtbereich weitestgehend noch anstehende naturnahe Gewässerumbau der Münsterschen Aa ist ein wichtiger Baustein, um sowohl den aktuellen und zukünftigen Anforderungen des Hochwasserschutzes als auch klimatischen, ökologischen und stadtgestalterischen Ansprüchen gerecht zu werden. Mit der bereits realisierten Umgestaltung der Aa im Bereich der Westerholtschen Wiese ist dies bereits erfolgt.



Abb. 26: links: Aa am Jesuitengang (Foto: scheuven + wachten plus); rechts: Westerholtsche Wiese (Foto: Stadt Münster)

Im Handlungskonzept Klimaanpassung 2030 wird das Ziel genannt, die Umgebungsqualität und das Stadtklima in Parks und auf Plätzen zu verbessern. Dies ist beispielsweise durch Wasserspiele, Wasserläufe und Brunnen zu erreichen. Die meisten Brunnenanlagen der Stadt Münster befinden sich im Innenstadtkern. Eine Sanierung der oftmals baulich als auch technisch überholt und sanierungsbedürftigen Anlagen ist angestrebt. Neben der Instandsetzung der bestehenden Brunnen sollten auch neue Wasserelemente zur Verbesserung des Stadtklimas realisiert werden.

In der gesamten Innenstadt Münsters befindet sich derzeit nur ein Trinkbrunnen an den (alten) Aasee-Terrassen. Die Errichtung und Instandhaltung der Spender sind allerdings mit hohem personellen und finanziellen Aufwand verbunden. Durch das ehrenamtliche Engagement der Münsteraner besteht bereits eine leicht zugängliche Form der Trinkwasserversorgung. Das Projekt „Refill Deutschland“ ist in mehr als 25 Geschäften und Initiativen in der Münsteraner Innenstadt etabliert und erlaubt es, Leitungswasser kostenfrei in ein mitgebrachtes Gefäß einfüllen zu lassen. Die Geschäfte sind mit Aufklebern an Türen oder Fenstern gekennzeichnet.

## Energienutzung und -erzeugung

In der Münsteraner Innenstadt und insbesondere auch in der Altstadt gibt es eine Vielzahl an Dachflächen, die Potenziale für Gründächer und Photovoltaik bieten. Dabei spielen insbesondere große Dachflächen wie auf den Galeria Karstadt-Gebäuden oder den Münster Arkaden sowie weiteren öffentlichen Gebäuden eine besondere Rolle. Auch liegt im Gebäudebestand der Alt- und Innenstadt ein enormes, nicht ausgeschöpftes energetisches Sanierungspotenzial verborgen, das zur Erreichung einer Klimaneutralität der Stadt gehoben werden sollte. Die Wahrung der historischen Stadtgestalt und die Erfordernisse des Denkmalschutzes können dabei mit dem Klimaschutz Hand in Hand gehen.

Auch das Angebot an leitungsgebundenen regenerativen Energie- und Wärmeversorgungsstrukturen ist noch ausbaufähig.

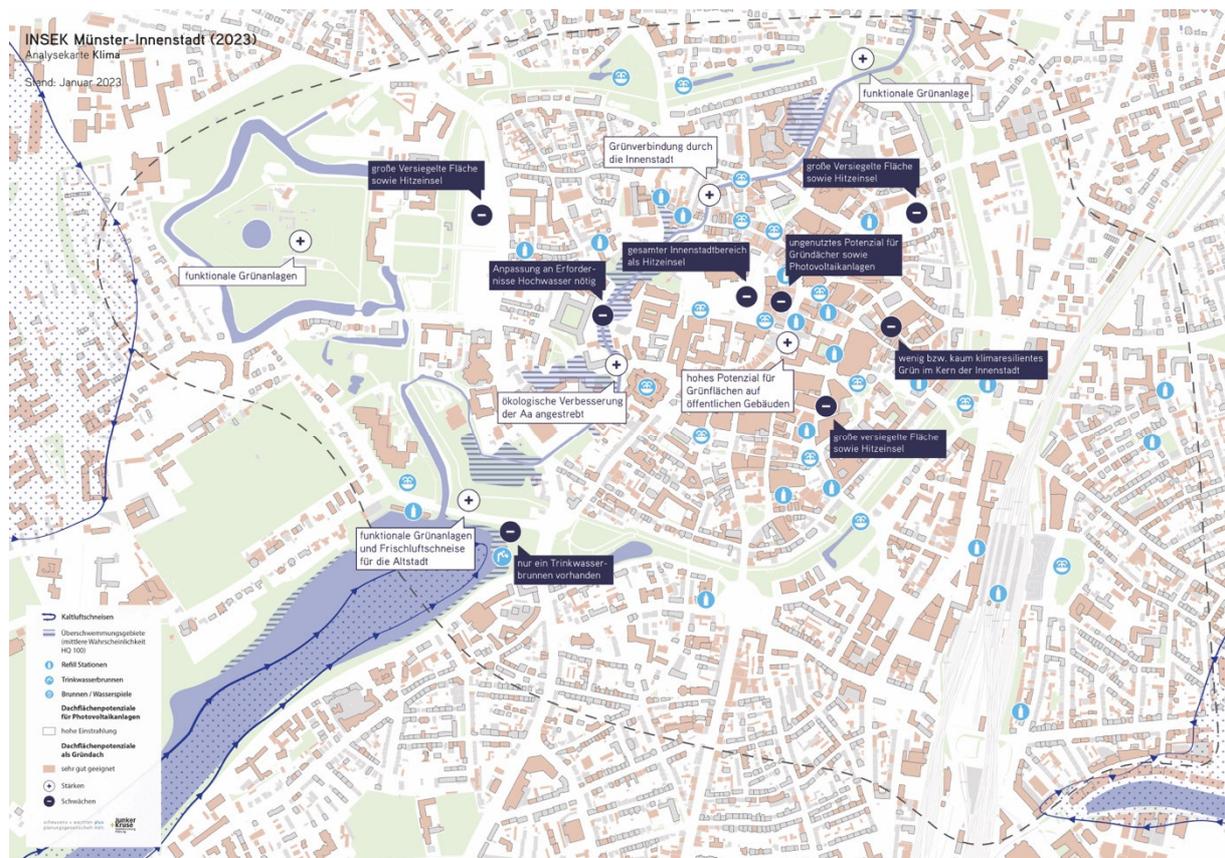


Abb. 27: Analysekarte Klima (Stand: Januar 2022) - s. auch größere Darstellung im Anhang 2, S. 188 (Quelle: Plangrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuvens + wachten plus)

## 2.6 Alltagsort Innenstadt

Durch ihr vielfältiges Profil ist die Innenstadt Münsters mehr als nur Zentrum für Handel, Dienstleistung, Gastronomie, Kultur und oberzentrale Einrichtungen. Vielmehr ist sie durch ihre starke Durchmischung für viele Menschen ein Alltagsort. Alltagsfunktionen wie bspw. die Nahversorgung und eine wohnortnahe Kinderbetreuung rücken besonders für Anwohnerinnen und Anwohner der direkten Innenstadt in den Fokus und sind Teil ihres alltäglichen Aktions- und Bewegungsradius. Für eine langfristige Stabilität dieses gesunden Mixes muss eine Balance zwischen der übergeordneten auch regional bedeutenden (ober-)zentralen Funktion der Innenstadt und dem dortigen omnipräsenten Alltag der Bewohnerinnen und Bewohner und Alltagsnutzerinnen und -nutzer mit ihren eigenen speziellen Anforderungen an diesen Raum hergestellt werden.

Bei Betrachtung dieser Balance rücken auch die öffentlichen Räume in den Fokus. Trotz oder gerade wegen der hier vorzufindenden intensiven Nutzungsdurchmischung bedarf es weiterer Orte und

Räume, in denen sich Menschen ohne den Zwang, etwas konsumieren zu müssen, aufhalten können. Solche Bereiche, die sich vor allem Anwohnende und Alltagsnutzende der Innenstadt selbst aneignen können, sind von großer Bedeutung, jedoch zu diesem Zeitpunkt zu wenig vorhanden. Dies wird auch an verschiedenen Stellen in der Bürgerumfrage 2021 deutlich. Auf die Frage, was in der Innenstadt überhaupt nicht gefällt, wird am dritthäufigsten der Aspekt „Sitzgelegenheiten/Orte ohne Verzehrzwang“ genannt. Über drei Viertel der Antwortgebenden bewerteten das Angebot an solchen Orten als zu gering. Auch ruhige Aufenthaltsorte fehlen, sowohl den Innenstadtbewohnerinnen und -bewohnern als auch den Menschen aus den Außenbezirken Münsters (vgl. Bürgerumfrage 2021, 2023). Weiterhin bedarf es auch an nicht-kommerziellen Aufenthaltsangeboten in Innenräumen.

Eine besonders vulnerable Gruppe sind Menschen in prekären Lebenslagen, z. B. geflüchtete, wohnungslose und/oder von Armut bedrohter Personen, für die es mehr Aufenthaltsorte geben sollte.

Auch fehlt es in der Innenstadt an einer ausreichenden Ausstattung mit (inklusive) Spiel- und Bewegungsangeboten. Bestehende Spielplätze in der Altstadt Münsters lassen sich derzeit vorwiegend innerhalb der Grünflächen im weiteren Bereich der Promenade oder auf Schulhöfen finden. Auch wenn weitere Spielplätze geplant sind, besteht ein weiterer Bedarf, vor allem im zentralen Altstadtbereich. Insbesondere mangelt es auch an Bewegungsangeboten für ältere Kinder, Jugendliche, erwachsene Menschen und für Menschen mit Behinderungen.

Weiterhin ist die Funktion der Innenstadt als wichtiger Wohnstandort innerhalb Münsters von großer Wichtigkeit (s. auch Kapitel 2.3). Neben den belebten Geschäftslagen mit Gastronomiebesatz trägt die ausgeprägte Wohnfunktion maßgeblich zu der Lebendigkeit der Innenstadt bei. Auch aus diesem Grund sind die Wohnviertel der Alt- und Innenstadt ein wesentlicher Faktor für die Qualität und die Attraktivität des Münsteraner Zentrums.

Die historisch gewachsenen Teilgebiete Aegidii-, Überwasser-, Kuh-, Kiepenkerl-, Martiniviertel und Breul bilden nach wie vor die Kernbereiche des Wohnens in Münsters Altstadt. In nahezu allen Lagen der Altstadt sind darüber hinaus auch bei anderer Erdgeschossnutzung in den oberen Stockwerken Wohnfunktionen zu finden. Mit ca. 9.000 Einwohnerinnen und Einwohnern beherbergt die Altstadt insgesamt knapp 3 % der städtischen Gesamtbevölkerung (Stand 31.12.2021: 314.332 Personen).

Stadtteile	Bevölkerung	Anteil in %
<b>Stadtteile Altstadt</b>	<b>8.952</b>	<b>2,8</b>
Aegidii	1.497	0,5
Überwasser	1.399	0,4
Dom	2.297	0,7
Buddenturm (umfasst Kuhviertel und Kiepenkerlviertel)	2.508	0,8
Martini	1.251	0,4
<b>Stadtteile Innenstadtring</b> (Pluggendorf, Josef, Bahnhof, Hansa, Mauritz-West, Schlachthof, Kreuz, Neutor, Schloss)	<b>54.612</b>	<b>17,4</b>
<b>Altstadt/Innenstadtring gesamt</b>	<b>63.564</b>	<b>22,2</b>
<b>Stadt Münster gesamt</b>	<b>314.332</b>	<b>100</b>

Abb. 28: Wohnberechtigte Bevölkerung der Innenstadt nach Stadtteilen (31.12.2021) (Quelle: Stadt Münster, 2022)

Komplettiert werden die zentralen Wohngebiete in der Innenstadt durch umliegende Quartiere wie Pluggendorf, Josef, Bahnhof, Hansa, Mauritz-West, Schlachthof, Kreuz, Neutor und Schloss, die primär der Wohnnutzung dienen und in Gänze weitere 54.612 Einwohnerinnen und Einwohner beherbergen. Insgesamt lebt fast ein Viertel der wohnberechtigten Bevölkerung Münsters in der Innenstadt. Die Zahl der wohnberechtigten Bevölkerung ist im inneren Bereich der Altstadt in den letzten

Jahren leicht rückläufig, im Bereich des ganzen Innenstadtrings jedoch wachsend. Die Entwicklungen hängen u. a. von den Wohnungsbauaktivitäten in den Quartieren ab. Im Corona-Jahr 2020 ging die Bevölkerungszahl in der Innenstadt insgesamt zurück.

Die Bewohnerinnen und Bewohner bringen die Lebendigkeit auch außerhalb der Geschäftszeiten in die Innenstadt. Auf die Potenziale dieser besonderen Orte muss gezielt die Aufmerksamkeit gerichtet werden, denn gerade durch sie gelingt es der Stadt Münster, sich im Wettbewerb mit anderen Städten abzuheben. Die steigenden Mietpreise sind hier eine Herausforderung, die „bezahlbares Wohnen“ in der Innenstadt auf den Prüfstand stellen.



Abb. 29: Innerstädtische Wohngebiete (links: Martiniviertel, rechts: Aegidiiviertel) (Foto: Stadt Münster)

Auffällig ist im Zusammenhang mit der ausgeprägten Wohnnutzung die geringe Anzahl an zentralen Nahversorgern im Altstadtbereich. Insbesondere in den genannten Bereichen Martini- und Überwasserviertel, welche durch ihre Nutzungsvielfalt ein hohes Maß an Alltäglichkeit aufweisen, gibt es keine ausgewiesenen Nahversorger für die täglichen Bedarfe der Anwohnerinnen und Anwohner. Im Bereich der angrenzenden Innenstadtteilversorgungsanlagen Hammer Straße, Wolbecker und Warendorfer Straße ist eine deutlich höhere Dichte an Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf vorzufinden. Hier gilt es eine Ausgewogenheit besonders im direkten Umfeld der altstädtischen Wohnbereiche herzustellen.

Neben der ausgeprägten Funktion als Wohnstandort nimmt die Innenstadt darüber hinaus eine tragende Rolle als Schul-, Bildungs- und Arbeitsstandort ein. Die bereits erwähnten Hörsaal- und Seminargebäude der Westfälischen Wilhelms-Universität westlich des Domplatzes und im Bereich des Schlosses tragen maßgeblich zu einer hohen Frequenz an Studierenden in der Altstadt bei. Auch an der Bismarckallee am Aasee (und in deren Verlängerung an der benachbarten Scharnhorststraße) sind weitere Hochschuleinrichtungen, z. B. eine Mensa und das Studierendenwerk, angesiedelt. Rund um die Hüfferstiftung an Hüfferstraße und Robert-Koch-Straße errichten die Fachhochschule Münster und die WWU den Hüffer-Campus mit Lern- und Arbeitsraum für rd. 4.400 Studierende und rd. 500 Beschäftigte. Die Verschmelzung von Studienort mit der Innenstadt ist von großer Attraktivität für Studierende und Lehrkräfte. Für die Stadt Münster und insbesondere auch die Innenstadt wiederum sind die Hochschuleinrichtungen von großer Bedeutung als wichtiger Bildungs-, Kultur- und letztendlich auch Wirtschaftsfaktor. Der fest etablierte Hochschulstandort inmitten der Stadt verleiht der Innenstadt zusätzlich ein attraktives, vielfältiges, offenes und lebendiges Flair.

Ein weiterer Beleg für die Rolle der Innenstadt als Alltagsort sind die zahlreichen dort vorhandenen Pflegeeinrichtungen und Kindertagesstätten, die größtenteils in den genannten Wohnquartieren verortet sind. Auch verschiedene Schuleinrichtungen unterschiedlicher Form und Ausrichtung befinden sich in der Altstadt. Vier Gymnasien, zwei Gesamtschulen und drei Grundschulen bieten Raum für insgesamt rund 4.750 Schülerinnen und Schüler.

Schule	Schulform	Trägerschaft	Anzahl Schülerinnen/Schüler
Aegidii-Ludgeri-Schule	Grundschule	Stadt Münster	127
Martinischule	Grundschule	Stadt Münster	181
Montessori-Schule Münster	Grundschule	Montessori-Schule Münster e. V.	97
Annette-von-Droste-Hülshoff-Gymnasium	Gymnasium	Stadt Münster	1.107
Marienschule	Gymnasium	Bischöfliches Gymnasium	802
Paulinum	Gymnasium	Stadt Münster	874
Johann-Conrad-Schlaun-Gymnasium	Gymnasium	Stadt Münster	482
Gesamtschule Münster-Mitte	Gesamtschule	Stadt Münster	921
Montessori-Schule Münster	Gesamtschule	Montessori-Schule Münster e. V.	161
Betrachtungsraum Innenstadt gesamt			4.752
Stadt Münster gesamt			32.524

Abb. 30: Anzahl Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen im Innenstadtbereich, Schuljahr 2022/2023 (Quelle: Stadt Münster, 2023)

Ausgehend von ca. 32.500 der im Schuljahr 2022/2023 gemeldeten Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen in Münster beherbergen die o. g. Schulen rd. 15 % der Gesamtanzahl. Durch weitere an die Innenstadt angrenzende Schuleinrichtungen im Norden sowie im Süden steigt der Anteil der im Innenstadtbereich lernenden Schülerinnen und Schüler auf über 24 %.

Weiterhin befinden sich in der Innenstadt – dort im Martiniviertel – zwei Berufskollegs mit einem regionalen Einzugsbereich: Das Adolph-Kolping-Berufskolleg mit rd. 1.850 Schülerinnen und Schülern und die Hildegardisschule, Berufskolleg im Bistum Münster, mit rd. 840 Schülerinnen und Schülern.

Die Schulhöfe der Schulen bergen ein Potenzial als nicht-kommerzielle Aufenthaltsorte, sind jedoch teils gleichermaßen mit Nachbarschaftskonflikten durch Lärm- und Abfallaufkommen belastet.



Abb. 31: Gesamtschule Münster Mitte (Foto: Stadt Münster)

Ein wichtiges Alltagserfordernis ist die Barrierefreiheit in der Alt- und Innenstadt. Viele Orte, Wege und Angebote sind nicht barrierefrei gestaltet, zugänglich bzw. nutzbar. So stellt beispielsweise das historische Kopfsteinpflaster ein großes Hindernis für Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen dar. Viele Geschäfte und Einrichtungen sind nicht barrierefrei zu betreten. Auch fehlt es an barrierefrei gestalteten Bänken und öffentlichen Sitzmöglichkeiten, auf denen sich Menschen ausruhen und kostenlos aufhalten können. In der Bürgerumfrage 2021 ist dies der meistgenannte Aspekt bei der Frage „Was fehlt in der Innenstadt?“ (vgl. Bürgerumfrage 2021, 2023; s. auch Kap. 2, Beteiligungsformate 1. Phase).

Die Alltäglichkeit der Innenstadt muss in ihrer Gänze in die für ein Stadtzentrum typischen Funktionen wie Handel, Gastronomie, Kultur und Tourismus integriert werden. Die so entstehenden Synergieeffekte wirken sich für beide Nutzungsstrukturen positiv auf die zukünftigen Entwicklungen aus. Gerade die Unterschiede dieser zwei Ebenen bestechen durch charmante Spannungswechsel in ihren Nutzungsgefügen, der städtebaulichen Gestalt und dem sozialen Gefüge der Innenstadt.

Durch dieses vielfältige Nutzungsgefüge der Innenstadt profitieren natürlich nicht nur die Münsteranerinnen und Münsteraner selber. Das angesprochene Stadtflair sowie die vielfältigen Angebote aus Kultur, Freizeit, Veranstaltungen und Einkaufen locken Jahr für Jahr viele Nachbarinnen und Nachbarn aus der Region sowie Touristinnen und Touristen in das (Ober-)Zentrum des Münsterlandes. Besonders die historische Altstadt mit ihrem Einkaufsangebot auf dem Prinzipalmarkt stellt einen wichtigen Magneten für den Tourismus dar. Neben dem Pablo-Picasso-Museum sowie dem LWL-Museum für Kunst und Kultur bietet Münster eine Vielzahl an weiteren Museen, Theatern, Kinos sowie diverse Kulturangebote. Innovative neue aber auch lang etablierte, wiederkehrende Veranstaltungsformate wie der Münsteraner Weihnachtsmarkt, der Rosenmontagszug, der Send oder Sport-Events wie der Münsterland Giro oder der Münster Marathon sind touristische Anziehungspunkte und bieten ebenso ein abwechslungsreiches breites Freizeitprogramm.

Im Jahr 2021 konnte die Stadt Münster insgesamt 792.219 Übernachtungen verzeichnen. Dies ist ein angesichts der zurückliegenden sowie aktuell andauernden Entwicklungen und der damit einhergehenden Maßnahmen rund um die Corona-Pandemie positiver Trend. Mit einem Plus von 11,2 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr liegt Münster damit deutlich über dem landesweiten Durchschnittswert von rund vier Prozentpunkten. Die Verweildauer im Bereich des Städtetourismus liegt bei rund zwei Tagen. Darüber hinaus ist auch das Kongressgeschäft ein wichtiger Faktor im Tourismussektor. Vor allem das MCC (Messe und Congress Centrum Halle Münsterland) am Münsteraner Hafen und damit in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt ist hier als wichtiges Veranstaltungszentrum zu nennen.

Entwicklung Übernachtungen (insgesamt)	2019	2020	2021
Übernachtungen	1.387.307	712.673	792.219

Abb. 32: Entwicklung der Übernachtungen (ausgehend von Beherbergungsbetrieben mit mehr als 10 Betten) (Quelle: Stadt Münster, 2021)

Entwicklung Tagungen und Kongresse (davon > 250 Teilnehmende)	2019	2020	2021
Tagungen und Kongresse	(123)	(44)	(60)
	272	71	101

Abb. 33: Entwicklung der Anzahl von Tagungen und Kongressen (Quelle: Stadt Münster, 2021)

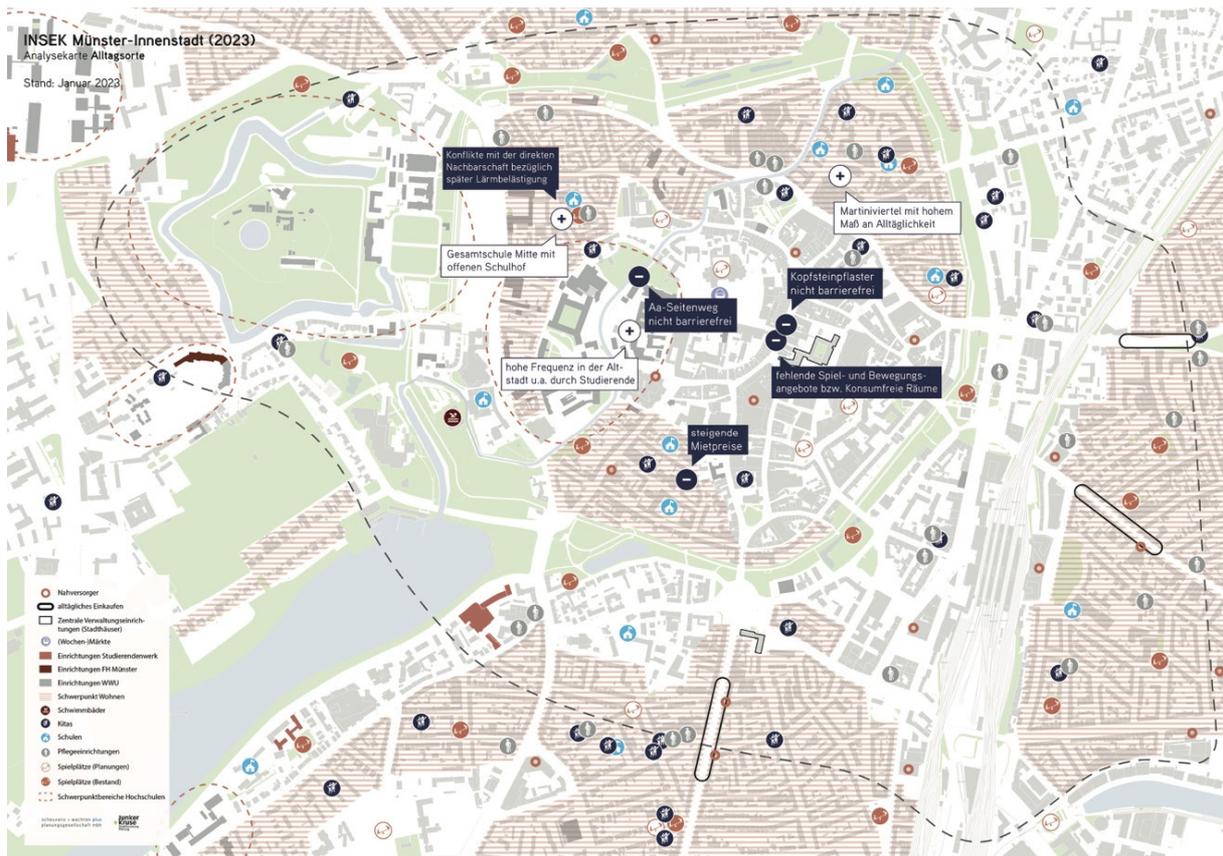


Abb. 34: Analysekarte Alltagsorte (Stand: Januar 2022) - s. auch größere Darstellung im Anhang 2, S. 189 (Quelle: Plangrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuven + wachten plus)

## Zum Hintergrund: Die Bedeutung der Hochschulen und ihrer Studierenden für die Innenstadtentwicklung

Die Hochschulen und ihre Studierenden spielen eine wichtige Rolle für eine multifunktionale und lebendige Innenstadt. So liegen die Ursprünge der Universität in der westlichen Altstadt. Deren Einrichtungen prägen diesen Bereich bis heute.

Die Institute erstrecken sich vom westlichen Rand des Domplatzes/Pferdegasse über die Aa und den Schlossplatz bis zum ehemals fürstbischöflichen Schloss als repräsentativem Hauptgebäude der Universität. Benachbarte Bauten beherbergen weitere Institute. Im Rahmen der „Westwanderung“ der Universität über den Schlossgarten hinaus entstand Ende der 1950er Jahre das ehemalige Institut für Pharmazie an der Hittorfstraße. Hier wird aktuell der Musik-Campus geplant, der eine wichtige Vernetzung zwischen Altstadt und Naturwissenschaftlichem Zentrum am Coesfelder Kreuz schaffen würde.

Die Altstadt wird weiterhin ein wichtiger Schwerpunktbereich der Universität sein. Auch wenn demnächst die katholisch- und die evangelisch-theologische Fakultät sowie das Zentrum für Islamische Theologie (ZIT) in den neuen Campus der Religionen an der Hüfferstraße (Hüffer-Campus) umziehen und damit die Altstadt verlassen werden, werden andere bestehende Universitätseinrichtungen aus bisherigen Innenstadtrandlagen in die Altstadt nachziehen oder neue Einrichtungen angesiedelt. Welche Dynamik die Hochschulentwicklung in der Altstadt besitzt, zeigen auch zahlreiche Anmietungen der Hochschulen wie z. B. in der ehemaligen Hauptpost am Domplatz, im Iduna-Hochhaus oder im Bahnhofsviertel. Letztlich stehen auch zahlreiche Universitäts-Gebäude zur Modernisierung an, was weitere Impulse für die städtebauliche Gestaltung des Universitätsviertels liefern wird.

Einen großen Beitrag zur kulturellen Strahlkraft der Altstadt bildet die gezielte Entwicklung einer Museumsmeile beidseits der Pferdegasse. Während auf der östlichen Seite das LWL-Museum für

Kunst und Kultur nach Um- und Neubau seit 2014 zahlreiche Kunstinteressierte anzieht, wurden parallel auf der westlichen Seite wichtige Museen der Universität entwickelt. Hier liegen das Bibel-Museum, das Archäologische Museum und das Geo-Museum, in dem das Geologisch-Paläontologische Museum und das Mineralogische Museum zusammengelegt wurden. Das Geo-Museum soll in Kürze eröffnet werden, so dass dann eine attraktive Museumsmeile entstanden ist, die ihre Fortsetzung bis zum Kunstmuseum Pablo Picasso findet.

Die Altstadt ist nicht nur ein wichtiger Standort für Forschung und Lehre, sondern auch für studentisches (Nacht-)Leben. Mit der Gründung der akademischen Bieranstalt an der Kreuzstraße war der Grundstein für die Entwicklung des Kuhviertels als wichtigem studentischen Szeneviertel gelegt. Nach wie vor befinden sich in der Altstadt zahlreiche studentisch geprägte Kneipen, Cafés und Clubs, die zu deren Belebung beitragen. Mit der Umstrukturierung des Hafenviertels und der heute auch dort vorhandenen Gastronomie-, Kultur- und Clubszene hat das Kuhviertel mittlerweile eine Entsprechung an diesem Ort südöstlich der Innenstadt gefunden.

Von großer Bedeutung, insbesondere im Sommer, sind auch nicht-kommerzielle Orte wie beispielsweise die Grünflächen entlang der Aa am Juridicum und der Universitätsbücherei. Insgesamt bilden die Flächen entlang der Aa zusammen mit der Promenade und dem Aasee wichtige Potenziale für studentisches Leben.

## 2.7 Einkaufen und Handel

Entscheidend für das positive Image der Stadt Münster als attraktiver Einkaufsort und dessen einzigartige Ausstrahlung auch weit über die Stadtgrenzen hinaus ist vor allem ein recht kleiner Ausschnitt der Altstadt: das innerste Zentrum rund um den Prinzipalmarkt. Hier sind die City-Funktionen um einige wenige Straßenzüge gruppiert. Diese Konzentration auf engem Raum sorgt sowohl für die Dichte als auch für die nötige Lebhaftigkeit, die einen Innenstadtkern ausmachen.

Die räumlich-funktionale Anordnung des Einzelhandels in Münsters Innenstadt bildet mit Prinzipalmarkt (inklusive Rothenburg, Roggenmarkt und Spiekerhof), Ludgeristraße, Salzstraße, Stubengasse und weiteren kleineren Nebenlagen eine stabile Netzstruktur mit einem hochqualifizierten Angebot. In eine eher kleinteilige und inhabergeführte Handelsstruktur fügen sich einige große Warenhäuser wie Galeria Kaufhof, Galeria Karstadt oder SportScheck und das großflächige Einkaufszentrum „Münster-Arkaden“ ein. Weitere Magnetbetriebe, wie die Textilkaufhäuser Peek & Cloppenburg, C&A und Primark komplettieren das Sortiment im zentralen Bereich.

Top-Passantinnen-/Passantenfrequenzen	2018	2019	2020	2021	2022	5-Jahres-Trend	
						Ø 2018-2022	2022 zu Ø 2018-2022
Prinzipalmarkt (Höhe Rathaus)	4.923	6.708	5.649	4.056	5.802	5.428	106,9 %
Ludgeristraße (Höhe Arkaden)	5.916	5.913	4.647	4.659	4.401	5.107	86,2 %
Ludgeristraße (Höhe C&A)	3.498	3.438	2.802	2.607	3.018	3.073	98,2 %
Rothenburg (Höhe Arkaden)	2.181	3.303	3.390	2.547	3.111	2.906	107,0 %
Salzstraße (Höhe Extrablatt)	3.492	3.447	2.655	2.655	2.724	2.995	91,0 %
Stubengasse	2.739	2.343	2.406	2.253	2.715	2.491	109,0 %

Abb. 35: Entwicklung der Top-Passantinnen- und Passantenfrequenzen (samstags im Mai, 12-13 Uhr) (Quelle: Wirtschaftsförderung Münster GmbH, 2022)

Diese Anziehungskraft zeigt sich u. a. auch in den gemessenen Top-Passantinnen- und Passantenfrequenzen aus dem Jahr 2022. Die Bereiche Ludgeristraße (Höhe Arkaden) mit 4.401 und Prinzipalmarkt (Höhe Rathaus) mit 5.802 Besucherinnen und Besuchern erzeugen eine viel höhere Frequenz als die Salzstraße (Höhe Extrablatt) mit 2.724 sowie die Ludgeristraße (Höhe C&A) mit 3.018 Passantinnen und Passanten.



Abb. 36: links: Prinzipalmarkt (Foto: Stadt Münster); rechts: Ludgeristraße (Foto: scheuven + wachten plus)

Die große Stärke der Innenstadt Münsters liegt in eben dieser Kompaktheit. Innerhalb eines Bereiches von nur rd. 350 m x 550 m befinden sich sowohl die wichtigen Magnetbetriebe und Frequenzerzeuger als auch verschiedene Handelslagen mit unterschiedlichen Prägungen. Die angesprochene Netzstruktur wird durch eine Vielzahl von Verbindungen, oft ohne Handelscharakter, erzeugt. Häufig handelt es sich dabei um kleine Gassen zwischen Haupt- und Nebenlagen, wie bspw. die Begingasse und die Syndikatsgasse, die lediglich für den Fuß- und Radverkehr geeignet sind. Verbindungsachsen wie die Königsstraße und der Alte Steinweg sind hingegen durch starken motorisierten Individualverkehr (MIV) belastet und weisen wenig bis keine Aufenthaltsqualität auf. Durch das komprimierte Raumgefüge in Verbindung mit diesen zahlreichen Verbindungen lässt sich in kurzer Zeit und auf kurzen Wegen eine Vielzahl von Geschäften und Lagen erreichen.



Abb. 37: Salzstraße (Fotos: Stadt Münster)

Eine Einteilung in Top- und Nebenlagen lässt sich in der Münsteraner Innenstadt wie folgt vornehmen:

#### Toplagen:

- Der Prinzipalmarkt
  - Aushängeschild und Gesicht der Innenstadt
  - hochwertiges Angebot, auch inhabergeführte Geschäfte mit niedriger Fluktuation

- Die Ludgeristraße
  - hoher Filialisierungsgrad mit vielen bekannten Marken-Shops sowie dem Einkaufszentrum Münster Arkaden und Warenhaus der Galeria Karstadt Kaufhof GmbH (Kaufhof)
- Die Salzstraße
  - Verbindung zwischen Prinzipalmarkt und Servatiiplatz/Bahnhof
  - Magnetbetriebe Primark und Warenhaus der Galeria Karstadt Kaufhof GmbH (Karstadt)
- Die Stubengasse
  - solitäres Gebäudeensemble auf der Fläche eines ehemaligen Parkplatzes mit Platzcharakter
  - Magnetbetrieb SportScheck
- Die Rothenburg
  - Fortführung des Prinzipalmarktes bis zum Aegidiimarkt mit kleinen gemischten Geschäften
- Drubbel – Bogenstraße – Roggenmarkt
  - Fortführung des Prinzipalmarktes bis zum Kiepenkerl mit ähnlichem, hochwertigem Besatz

#### Nebenlagen:

- vielfältiges Bild von ergänzenden Nebenlagen
- teilweise als Fortführung der Toplagen (z. B. südliches Ende der Salzstraße und Ludgeristraße)
- teilweise als Verbindungen der Toplagen (z. B. Klarissengasse, Hötteweg, Heinrich-Brüning-Straße)
- teils in Übergangsbereichen zu anderen Innenstadtquartieren (z. B. Windthorststraße, Verspoel, Alter Fischmarkt, Aegidiistraße, Rosenstraße)
- im Gegensatz zu den Toplagen treten häufig verkehrliche Probleme (z. B. Aegidiistraße, Königsstraße, Alter Steinweg) oder Nutzungsschwächen auf (z. B. Salzstraße)

Aufgrund der immensen Strahlkraft des innersten Handelszentrums ist mit zunehmender räumlicher Entfernung hierzu eine Abnahme dieser Wirkung in den umliegenden Handelsstraßen zu erkennen. Die Einkaufsstraßen Salzstraße, Königsstraße und Aegidiistraße haben sich in den vergangenen Jahren strukturell verändert und teils individuelle Lageprobleme zu bewältigen.

In der Salzstraße sind einige Einzelhandelsstandorte einem jetzt dort befindlichen Angebot an (System-)Gastronomie gewichen. Hierdurch verändert sich in diesem Bereich die Struktur der Besucherinnen und Besucher, da diese Lokale oftmals ein jüngeres Publikum anziehen. Auch die Erdgeschossnutzung im Warenhaus Galeria Karstadt Kaufhof (Karstadt) hat sich in jüngerer Zeit verändert. Aktuell sind dort in einige Teilflächen Filialisten (Drogerie-Markt, Bäckerei) eingezogen. Die Zukunft der beiden Kaufhäuser der Galeria Karstadt Kaufhof GmbH ist aktuell ungewiss. Sollte ein Kaufhaus perspektivisch nicht als solches weitergeführt werden, besteht eine bedeutende Zukunftsaufgabe darin, eine städtebaulich und funktional verträgliche Folgenutzung für eine solche Großimmobilie im Herzen der Altstadt zu gestalten.

Im östlichen Bereich der Salzstraße wartet mit dem Salzhof eine größere Handelsfläche auf eine neue Nutzung. Der angrenzende Alte Steinweg ist stark durch den motorisierten Individualverkehr belastet.

Auch in der Königsstraße sind ähnliche Entwicklungen zu beobachten. Sie ist in ihrer funktionalen Ausrichtung nicht als typische Einkaufsstraße zu bewerten und ebenfalls stark durch den MIV beeinträchtigt.

Die stärker auch durch eine Wohnnutzung geprägte Aegidiistraße hebt sich in ihrer Ausrichtung von den o. g. Straßenzügen ab, da sie vor allem Quartiersversorgungsfunktion besitzt. Mit zwei Nahversorgern und mehreren Gastronomie- sowie Imbissbetrieben steht der eigentliche Handel nicht im Mittelpunkt. Hier besteht ein Entwicklungspotenzial in der Stärkung dieser Neben- bzw. B-Lage und der Erdgeschoss-Nutzungen.

Nebenlagen	2018	2019	2020	2021	2022	5-Jahres-Trend (2018 -2022)	
						Ø 2018- 2022	2022 ZU Ø 2018- 2022
Windthorststraße (zwischen Engelenschanze & Achtermannstraße)	1.974	2.082	1.176	1.368	2.187	1.757	124,4 %
Salzstraße (Höhe Erbdrostenhof)	1.962	2.067	1.542	1.419	1.776	1.753	101,3 %
Aegidiistraße	759	699	726	531	795	702	113,2 %
Verspoel	696	852	678	630	714	714	100,0 %

Abb. 38: Entwicklung der Passantinnen- und Passantenfrequenzen in Nebenlagen (samstags im Mai, 12-13 Uhr), (Quelle: Wirtschaftsförderung Münster GmbH, 2022)

Die Windthorststraße als Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Altstadt fungiert vor allem als ein mit Handel und Gastronomie- bzw. Imbissangeboten besetzter Transitraum mit abschnittswiseen Qualitätsunterschieden. Vorzufinden sind hier überwiegend niedrigpreisiger Einzelhandel, Dienstleistungen (Imbissangebote, Friseurgeschäfte, Kosmetikstudios, etc.) sowie mehrere Hotels.



Abb. 39: links: Ladenbesatz Aegidiistraße; rechts: Ladenbesatz Windthorststraße (Fotos: Stadt Münster)

Neben den Handelslagen in der Altstadt und im Bahnhofsumfeld weisen die Hammer Straße, die Warendorfer und die Wolbecker Straße vielfältige City-Ergänzungsfunktionen und Angebote zur Quartiersversorgung auf. Hier existiert ein bunter Mix verschiedener Handelsangebote, jedoch auch einige Leerstände. Eine Stärkung der Erdgeschosslagen und der Quartiersgemeinschaften bietet hier Potenziale.

Insgesamt ist die Innenstadt Münsters gut aufgestellt und aufgrund ihrer dichten Netzstruktur in den meisten Bereichen stabil und funktionstüchtig. Einige Bereiche weisen jedoch gestalterischen, verkehrlichen oder angebotsseitigen Handlungsbedarf auf. Besonders betroffen sind die bereits angesprochenen auslaufenden Enden des Hauptgeschäftsbereiches (z. B. Windthorststraße, Salz-

straße, Aegidiistraße). Einige Münsteranerinnen und Münsteraner wünschen sich zudem mehr individuelle Angebote und weniger Ladenlokale großer Handelsketten (vgl. Bürgerumfrage 2021, 2023, s. auch Kap. 2, Beteiligungsformate 1. Phase).

Aktuelle Messzahlen der digitalen Passantinnen- und Passantenfrequenzmesser zeigen, dass die Frequenzen wieder die Vor-Corona-Situation erreicht haben. Händlerinnen und Händler beklagten jedoch teils eine Verringerung der Umsätze. Der mittelfristige 5-Jahres-Trend zeigt aber auch, dass durchaus auch Top-Lagen wie die Ludgerstraße oder Salzstraße mit einem langfristigen Verlust an Frequenzen konfrontiert sind. Der langfristige 10-Jahres-Trend bestätigt und verdeutlicht dies.

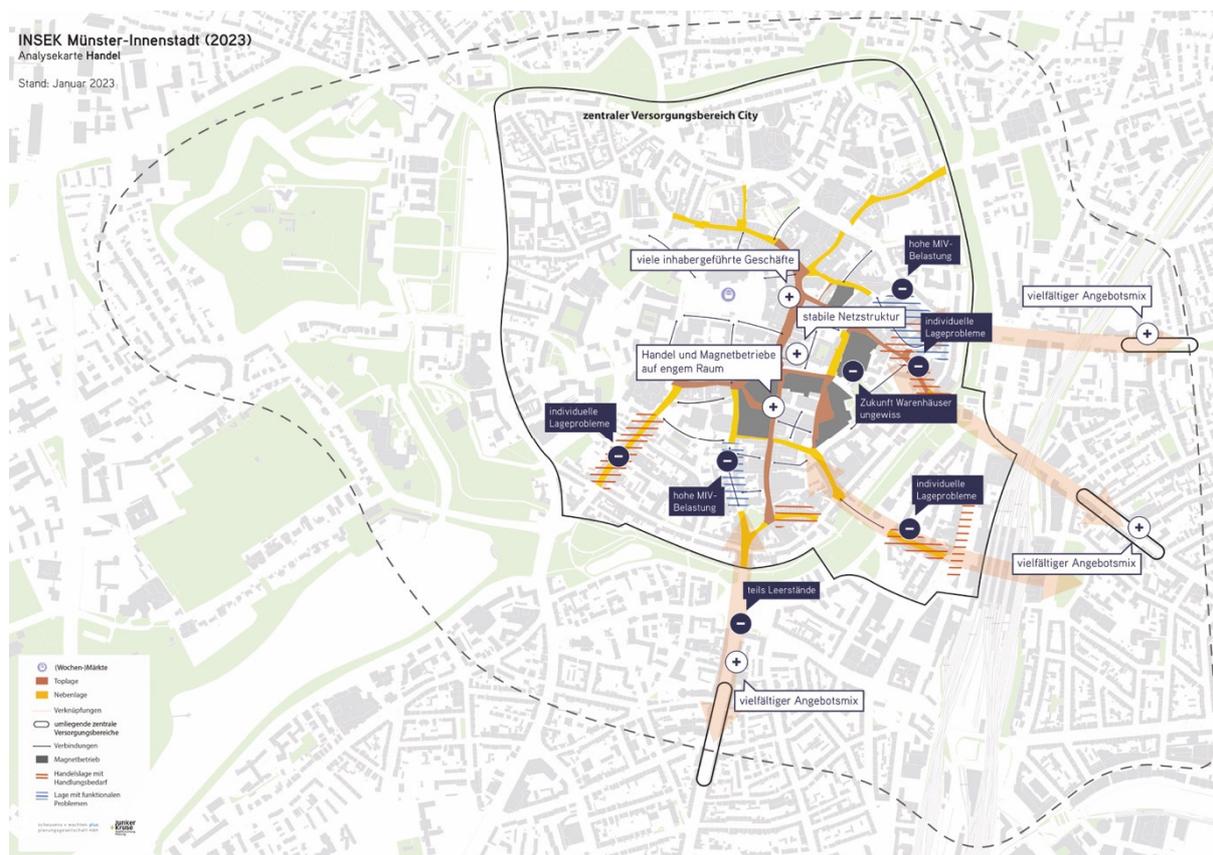


Abb. 40: Analysekarte Handel (Stand: Januar 2023) – s. auch größere Darstellung im Anhang 2, S. 190 (Quelle: Plangrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuvens + wachten plus, Junker + Kruse)

## Zum Hintergrund: Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Innenstadt

Mit der seit fast Jahren andauernden Corona-Pandemie verstärkte sich die Sichtbarkeit des auch in der Münsteraner Innenstadt existenten gesellschaftlichen sowie wirtschaftlichen Veränderungsprozesses. Besonders die Innenstadt als dynamisches und multifunktionales Zentrum steht unter dem Einfluss eines durch die Corona-Krise beschleunigten Strukturwandels. Neben dem betroffenen Sektor des Einzelhandels rücken in Münster vor allem die alltäglichen Nutzungen im Innenstadtbereich sowie das quantitative und qualitative Angebot der öffentlichen Räume in den Fokus. So zeigten die Auswirkungen der Pandemie auf der einen Seite bestehende Problemlagen auf, bieten jedoch auf der anderen Seite vielfältige Chancen auf eine gezielte Entwicklung der Langlebigkeit und Attraktivität der Innenstadt.

### Innenstadt als Alltagsort

Wie bereits in Kapitel 2.6 dargelegt, weist die Münsteraner Innenstadt besonders durch ihre Wohnfunktion ein hohes Maß an Alltäglichkeit auf. Selbst während der Lockdown-Phasen in der Pandemie war die Innenstadt positiverweise nicht gänzlich „ausgestorben“. Für eine langfristige

Tauglichkeit dieses alltäglichen Geschehens muss eine Balance zwischen der Zentrenfunktion sowie dem Alltag der Anwohnerinnen und Anwohner hergestellt werden. Der Innenstadt als Wohnstandort sollte dementsprechend ein höherer Stellenwert beigemessen werden, um auch die Grundfrequenz sowie das Angebot abseits der hochfrequentierten Bereiche zu erhöhen.

### **Auswirkungen auf den Einzelhandel**

Besonders der Einzelhandel wird nach wie vor von einem durch die Corona-Pandemie deutlich beschleunigten Strukturwandel auf die Probe gestellt. Der Online-Handel hat eine noch größere Bedeutung erlangt und Trading-Down-Effekte werden schneller sichtbar. Hier offenbart sich einmal mehr die Stärke der Münsteraner Innenstadt: ihre Vielfalt. Trotz der schwierigen Jahre zeigt sich, dass Münster nach wie vor ein gefragter Standort für Handel, Gastronomie sowie Kultur ist und durch das vielfältige und qualitativ hochwertige Angebot robust durch die Krise gekommen ist. Vereinzelt Leerstände konnten durch attraktive Konzepte rasch nachvermietet werden, wodurch ein großer Umbruch in der Innenstadt ausblieb. So sind Münsters Einkaufsstraßen auch nach den Lockdown-Phasen wiederbelebt und haben sich erholt. Insgesamt verzeichnet jedoch auch die Münsteraner Innenstadt langfristig sinkende Passantinnen- und Passantenfrequenzen. Abzuwarten bleibt auch, welche Auswirkungen die Ukraine- bzw. die Energiekrise mit sich bringen werden.

### **Öffentlicher Raum im Fokus**

Auch die Bedeutung von öffentlichen Grün- und Freiräumen hat sich durch die Corona-Pandemie deutlich erhöht. Während der Lockdown-Phasen wurden verschiedenste Angebote, Treffen mit Freundinnen und Freunden und der Familie sowie die eigenen Hobbys aufgrund der Restriktionen, aber auch um Ausgleich zum Home-Office oder der fehlenden Abwechslung im Alltag zu schaffen, ins Freie verlegt. Hierbei wurde das Erfordernis nach neuen Qualitäten für Plätze, Fußgängerzonen und Straßenräume, zum anderen aber auch nach neuen Angeboten sichtbar. Dabei spielen vor allem Aufenthaltsqualitäten, nicht-kommerzielle Aufenthaltsangebote aber auch Erlebnis- und Kommunikationsorte für Veranstaltungen und Events eine wichtige Rolle. Ersteres gilt es flächendeckend im Innenstadtbereich besonders in den Fokus zu rücken. Vor dem Hintergrund der starken Zentrenfunktion der Altstadt benötigt es Orte des Ausgleichs und der Ruhe, die multifunktional und ohne kommerziellen Einfluss genutzt werden können. Großflächige Potenziale bieten sich vor allem auf dem Schlossplatz und dem Hörster Parkplatz.

### **Events im Freien**

Während der Phasen umfassender Restriktionen wurden Veranstaltungen selbst im Freien eher vermieden oder in reduziertem Umfang umgesetzt, um große Menschenansammlungen zu vermeiden. Eine Ausnahme stellt der Wochenmarkt dar, der sich als systemrelevante Veranstaltung im Freien großer Beliebtheit erfreute (wenngleich auch dieser räumlich entzerrt wurde). Bedingt durch Lockerungen und gleichzeitig zunehmende Sorgen um die Zukunftsfähigkeit der Innenstadt wurden neue Veranstaltungsformate geschaffen, die im Freien stattfanden. Diese neue Vielfalt gilt es auch nach der Corona-Pandemie weiterzuführen.

### **Digitalisierung in Zeiten von Corona**

Die Plattform „Münster bringt's“ wurde in der frühen Hochphase der Pandemie durch die Initiative starke Innenstadt e. V. ins Leben gerufen, um die Schließung der Ladenlokale (insbesondere in der Innenstadt) durch Belieferung nach Hause zu kompensieren. Dieses Angebot wurde in Kombination mit dem Motiv, die Münsteraner Wirtschaft zu stärken, gerne angenommen. Mit zunehmender Zurücknahme der Restriktionen sank jedoch auch die Notwendigkeit und die Plattform wurde eingestellt. Dennoch gewinnen digital buchbare Lieferdienstleistungen für den lokalen Handel immer stärker an Bedeutung.

## 2.8 Verkehr und Mobilität

Die Innenstadt Münsters wurde in der Wiederaufbauzeit, wie in Kapitel 2.1 beschrieben, auf dem historischen Stadtgrundriss mit Übernahme der alten Straßennetze wiederaufgebaut. Mit dem Leitbild der autogerechten Stadt wurden einige Straßenzüge verbreitert. Der Straßenzug Bült wurde nach dem zweiten Weltkrieg neu angelegt, schneidet den nördlichen Teil der Altstadt vom restlichen Altstadtgebiet ab und stellt damit eine räumlich-funktionale Barriere dar. Noch heute prägen teilweise große öffentliche Stellplatzflächen den öffentlichen Raum. Zur Reduktion großer Verkehrsflächen und der Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität setzte die Stadt Münster bereits Maßnahmen, wie die Umgestaltung des ehemaligen Stubengassenparkplatzes zu einem öffentlichen Platzraum mit stadtbildprägenden angrenzenden Gebäuden um. In diesem Zusammenhang wurden auch im September 2021 verschiedene Reallabore durchgeführt, bei denen beispielsweise Spuren und/oder straßenbegleitende Stellplätze für den motorisierten Individualverkehr gesperrt bzw. eingeschränkt oder eine Busspur eingerichtet wurden.

Im aktuell in Erarbeitung befindlichen Masterplan Mobilität Münster 2035+ wurde die bereits gute Verteilung der klimafreundlichen Verkehrsarten im gesamtstädtischen Modal Split der Stadt Münster hervorgehoben. Insbesondere der hohe Anteil an Radfahrenden zeigt das Bild von Münster als Fahrradstadt auf. Der Anteil an klimaschonenden Verkehrsarten liegt bezogen auf die Anzahl der zurückgelegten Wege in der Gesamtstadt bei über 65 %, der Radverkehrsanteil beträgt dabei über 43 %. Es ist ein kontinuierlicher Rückgang des MIV-Anteils bei gleichzeitiger Zunahme des Radverkehrs- bzw. ÖPNV-Anteils zu registrieren (vgl. Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+, 2022).

Anteil der Verkehrsmittel an zurückgelegten Wegen  
(Modal Split in %)

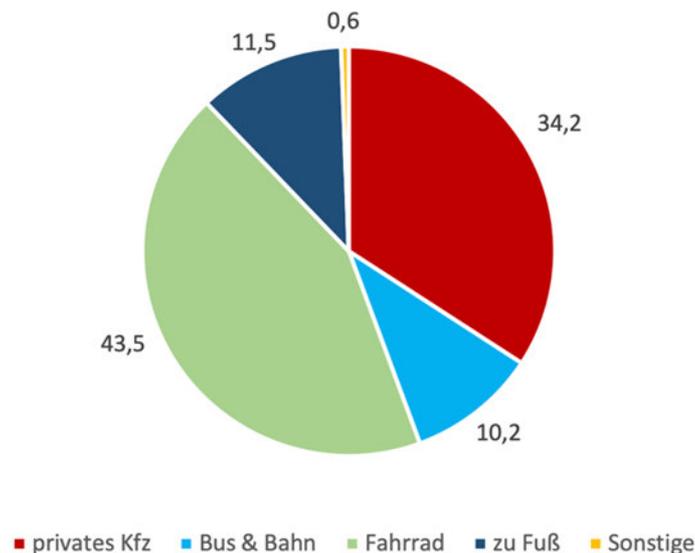


Abb. 41: Modal Split der Stadt Münster (Quelle: Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+ (2022), Bearbeitung: scheuven + wachten plus)

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Anbindung der Innenstadt an das überörtliche Straßennetz erfolgt in Richtung Süden über die Weseler Straße (Anbindung A43 und A1) und Hammer Straße, nach Osten über die Warendorfer und über die Wolbecker Straße, nach Norden über die Steinfurter Straße (Anbindung A1) sowie die Grevener Straße und nach Westen über die Einsteinstraße. Mit diesem Netz ist insgesamt eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt für den MIV vorhanden.

Quell- und Zielverkehre über die Stadtgrenze hinaus finden hauptsächlich im MIV (76 %) und ÖPNV (22 %) statt (vgl. Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+, 2022). Rund 40 % der Münsteranerinnen und Münsteraner nutzen in der Regel das Auto, um in die Innenstadt zu gelangen. Besonders hoch ist dieser Anteil bei den Bewohnerinnen und Bewohnern der Außenstadtteile Nienberge, Sprakel, Gelmer-Dyckburg, Wolbeck und Amelsbüren (über 75 %). Aber auch in den innenstadtnäheren Stadtteilen Kinderhaus-West, Mecklenbeck, Berg Fidel und Gremmendorf-West liegt dieser Anteil noch bei 45-75 % (vgl. Bürgerumfrage 2021, 2023).

Während im Binnenverkehr die Bedeutung des MIV über die Jahre abnimmt, ist bei den Pendelverkehren eine Zunahme erkennbar. Die Leistungsfähigkeitsgrenzen des Hauptverkehrsstraßennetzes werden dabei teils erreicht bzw. überschritten. Da sich die Straßenquerschnitte in Richtung Zentrum verringern, gleichzeitig allerdings fast die Hälfte der Pendler (41 %) den Bezirk Mitte und weitere 21 % den Bezirk der Alt- bzw. Innenstadt erreichen wollen, bestehen hier besondere Engpässe (vgl. Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+, 2022).

Auch die die Innenstadt durchquerenden Straßenzüge Weseler Straße – Schlossplatz, Von-Steuben-Straße – Eisenbahnstraße, Moltkestraße – Ludgeriplatz – Hafenstraße sowie Münzstraße – Voßgasse – Bült – Mauritzstraße weisen ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Zudem sind einige in die Altstadt führenden (Quartiers-)Straßen in der Innenstadt vom MIV belastet, wie z. B. die Königsstraße, die Aegidiistraße, die Universitätsstraße – Bispinghof oder die Pferdegasse mit Domplatz.



Abb. 42: Königsstraße (Foto: Stadt Münster)

Oftmals ist hierfür der Parksuchverkehr bzw. der Rückstau durch wartende Autos an den zentralen Parkhäusern Auslöser. In diesen Straßen fehlt es an Aufenthaltsqualitäten und ebenso an Barrierefreiheit, wodurch auch die Attraktivität dieser Räume für den Einzelhandel gemindert wird. Dies belegt auch die Bürgerumfrage 2021. Die meisten Nennungen zur Frage „Was gefällt Ihnen an der Innenstadt überhaupt nicht?“ entfallen auf den Aspekt „Zu viele Autos“.

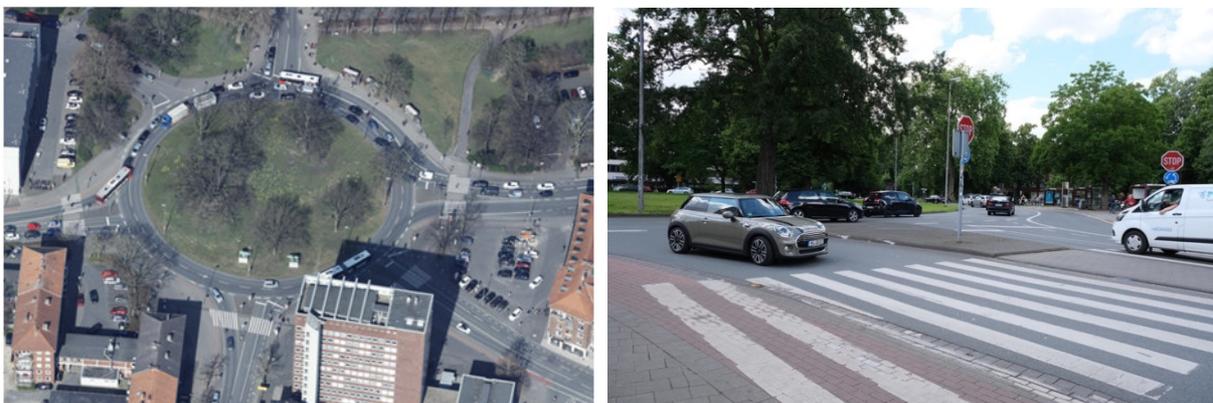


Abb. 43: Ludgeriplatz (Fotos: Stadt Münster (links), scheuven + wachen (rechts))

Vor allem der Ludgeriplatz ist aufgrund seiner zentralen Verteilerfunktion für die Innenstadt und einer unübersichtlichen Verkehrsführung für MIV, Busse und Fahrräder oft sehr konfliktbelastet (vgl. Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+, 2022). An seinen Rändern sind mehrere Parkplatzflächen vorhanden. Er weist aufgrund seiner verkehrlichen Funktion so gut wie keine Aufenthaltsqualitäten auf.

Die Straßenzüge Bahnhofstraße – Eisenbahnstraße im Osten, Münzstraße – Bült – Mauritzstraße im Norden sowie die Straße am Schlossplatz im Westen der Altstadt wirken aufgrund ihrer Dimension und ihres hohen Verkehrsaufkommens wie Barrieren im Übergang zu den angrenzenden Quartieren. Engpässe stellen auch die Bahnunterführungen im Bereich Warendorfer Straße, Wolbecker Straße und Hafensstraße dar.

### Ruhender Verkehr

Insgesamt sind im Bereich der Altstadt und des Bahnhofs über 7.600 öffentliche Stellplätze vorhanden, weitere kommen im angrenzenden weiteren Innenstadtbereich und entlang der Cityergänzungsstraßen hinzu. Zehn Parkhäuser bzw. Tiefgaragen in zentralen Lagen (v. a. im Südosten) bieten zwar eine gute Stellplatzversorgung, erzeugen jedoch eine hohe Verkehrsfrequenz bis in die innersten Altstadtbereiche hinein. Große Plätze wie der Schlossplatz, die Randbereiche des Domplatzes und der Hörster Parkplatz sind öffentliche bewirtschaftete und/oder Anwohnerinnen und Anwohner-Parkplätze und dadurch hoch versiegelt. Sie besitzen wenig Aufenthaltsqualität und wenige qualitativ hochwertige und zukunftsresiliente Grünstrukturen. Gemäß Beschluss des Rates der Stadt Münster vom 14.12.2022 sollen die frei zugänglichen öffentlichen Stellplätze im Bereich des Domplatzes im zweiten Quartal 2023 aufgegeben und die Pferdegasse für die Durchfahrt von Fahrzeugen jeglicher Art (Freigabe ausschließlich für Berechtigte) gesperrt werden. Eine ausreichende Zahl an Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen soll dort vorgehalten werden (vgl. Ratsantrag A-R/0074/2022).

Ebenso finden viele kleine private und öffentliche Stadträume und hinterhofähnliche Platzsituationen als Parkplätze Verwendung. Zu nennen sind hier beispielsweise der Raum zwischen den WWU-Gebäuden am Bispinghof und der Aa, die Plätze rund um den Ludgeriplatz, der Harsewinkelplatz, der Bereich zwischen Königsstraße und Krumme Straße, Flächen hinter der Bezirksregierung am Geisbergweg, die Straßenränder an Roggenmarkt, Spiekerhof, Königsstraße oder Verspoel. Diese Räume bieten ein Potenzial für eine Erhöhung von Aufenthaltsqualitäten und Begrünung bei gleichzeitiger Verminderung der Parksuchverkehre.

Das Thema Pkw-Parken wird in der Bürgerschaft durchaus heterogen bewertet. Manche Münsteranerinnen und Münsteraner empfinden das Stellplatzangebot in der Innenstadt als zu klein (vor allem Bewohnerinnen und Bewohner der Außenstadtbezirke), manche als zu groß und das kombiniert mit dem gleichzeitig grundsätzlich geäußerten Wunsch nach weniger Autoverkehr im Zentrum (vgl. Bürgerumfrage 2021, 2023).

Aktuell wird ein Integriertes Parkraumkonzept erarbeitet. Hierbei stehen Fragen rund um Parkraummanagement, Bewohnerinnen- und Bewohnerparken, Fahrradparken, der Umgang mit Ordnungswidrigkeiten und eine effiziente Nutzung des Straßenraumes für das Parken im Fokus. Aber auch Qualitäts-, Quantitäts- und Sicherheitsstandards sind hiermit festzulegen. Grundsätzlich bieten die Parkhäuser ein Potenzial zur Integration alternativer Mobilitätsangebote, wie z. B. einer Nutzung als Mobilitätsstation oder als Quartiersgarage.

Eine besondere städtebauliche Situation liegt mit dem baulich als Parkpalette ausgeführten Parkhaus Georgskommende (Ecke Stadtgraben/Georgskommende) am westlichen Rand der Altstadt vor. Das Gebäude mit weiteren es umgebenden Stellplatzflächen beeinträchtigt funktional und stadtgestalterisch den historisch und ökologisch sensiblen benachbarten Raum der Aa mit Aa-Seitenweg. Ein attraktiver Altstadteingang ist an diesem Ort derzeit nicht gegeben.



Abb. 44: links: Parkpalette Georgskommende (Foto: scheuven + wachten plus); rechts: Hörster Parkplatz (Foto: Stadt Münster)

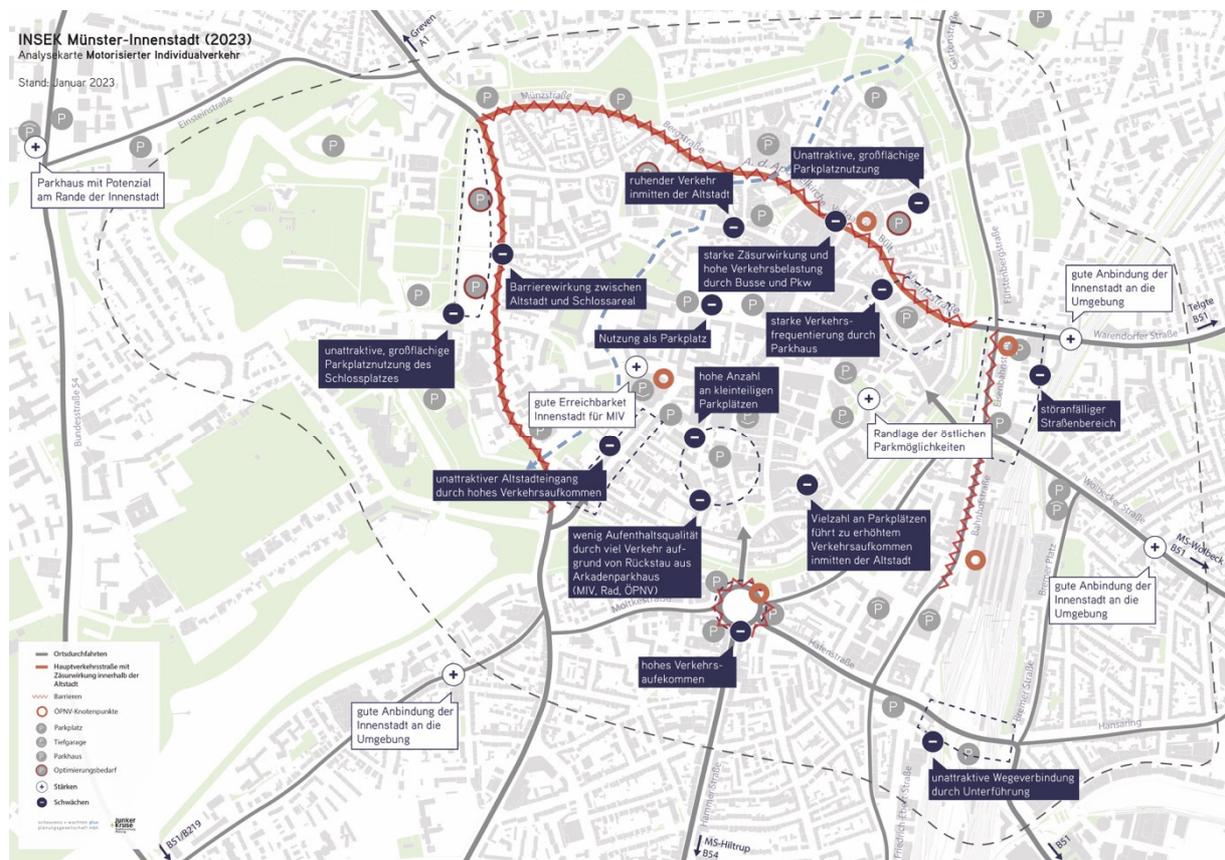


Abb. 45: Analysekarte Motorisierter Individualverkehr (Stand: Januar 2023) – s. auch größere Darstellung im Anhang 2, S. 191 (Quelle: Plangrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuven + wachten plus)

### Umweltverbund in der Innenstadt

Der Umweltverbund setzt sich aus umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, i. d. R. nicht-motorisierten Verkehrsträgern (Rad und Fuß), dem ÖPNV sowie Carsharing zusammen. Diese Angebote können zur Verminderung des MIV und damit zu einer Verminderung des Verkehrs in Richtung Innenstadt beitragen. Der Zwischenbericht zum Masterplan Mobilität Münster 2035+ macht für die Stadtbezirke Altstadt und Innenstadtring deutlich, dass der Anteil der Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds hier mit über 80 % besonders hoch ist. Die Rad- und Fußanteile liegen jeweils über, der MIV-Anteil deutlich unter dem städtischen Durchschnitt. Dies ist zurückzuführen auf die insgesamt geringen Entfernungen bei höherer Wegehäufigkeit, einer verhältnismäßig hohen Studierendenzahl (höherer Radanteil) sowie der Lage des Hauptbahnhofs in diesem Bezirk. Der Stadtteil Martini weist den höchsten ÖPNV-Anteil des Altstadtbereichs auf, da sich u. a. dort die stark frequentierte Haltestelle Altstadt/Bült befindet. Für die dicht besiedelten Innenstadtbezirke resultieren

(neben dem Universitätsumfeld und einigen Außenstadtteilen) die besten Erreichbarkeitsqualitäten für den Umweltverbund (v. a. Fuß- und Radverkehr) (vgl. Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+, 2022). Eine verkehrsmittelübergreifende Mobilitäts-App zur informatorischen Verknüpfung multimodaler Wegeketten ist in Münster noch nicht im Betrieb jedoch in der Entwicklung.

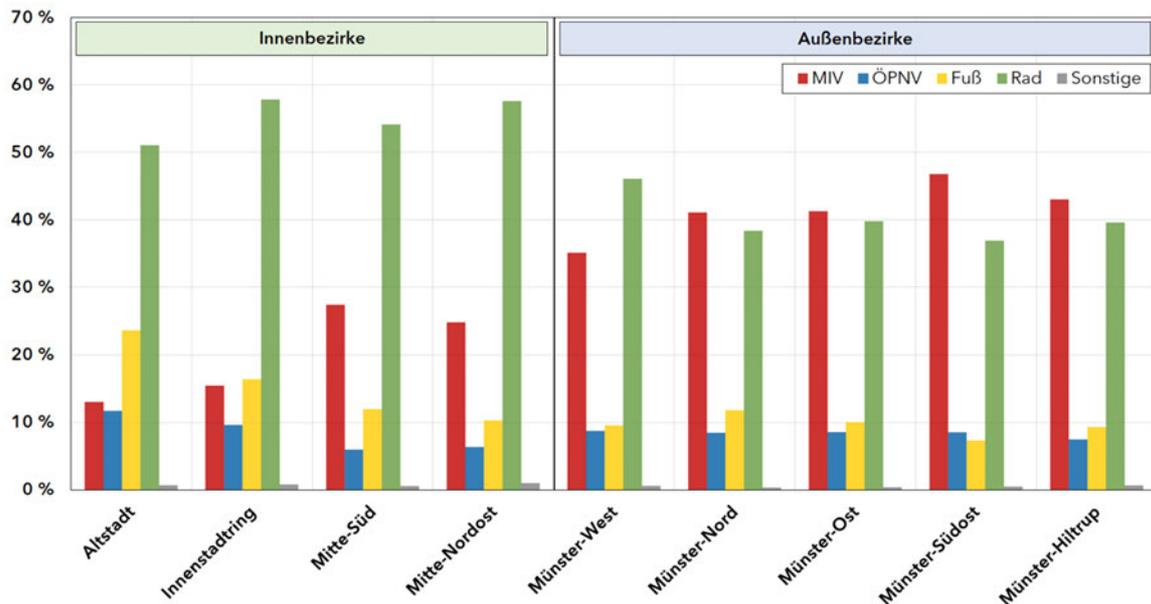


Abb. 46: Modal Split auf Stadtbezirksebene, Binnenverkehr im Stadtgebiet (Quelle: Zwischenbericht Masterplan Mobilität 2035+ Münster, 2022)

In der gesamten Stadt Münster bieten verschiedene Anbieter an ca. 70 Stationen Carsharing an. Rund 20 Stationen mit teils auch E-Fahrzeugen befinden sich in der Innenstadt. Weitere Standort sollen zukünftig ausgewiesen werden. Das Angebot an alternativen Mobilitätssystemen wird durch Fahrrad-Sharing-Anbieter erweitert. Die Stadt Münster beabsichtigt zudem, ein öffentliches Leih-radsystem zu etablieren. Auch Lastenräder, die in Münster oftmals als Alternative zum Auto genutzt werden, können bei verschiedenen Anbieterinnen und Anbietern gemietet werden.

Weiterhin werden von verschiedenen Unternehmen E-Tretroller im Sharing-System angeboten. Die Elektro-Kleinroller werden oftmals als Alternative zu Bus oder Fahrrad genutzt und führen deshalb kaum zum Ersatz des MIV. Das zwischenzeitlich vorhandene Überangebot an Elektro-Kleinrollern ist mit negativen Begleiterscheinungen verbunden, wie unkontrolliertes Abstellen und Gefährdung und Behinderung anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Die Stadt erarbeitet in Kooperation mit den Verleih-Unternehmen entsprechende Verbots- und Abstellzonen und erhebt eine Sondernutzungsgebühr für den Betrieb der Roller. Ein modellhaftes Projekt zur weiteren Verbesserung der Situation durch den Abruf von Echtzeitdaten zu den abgestellten Elektro-Kleinrollern und die Darstellung in einem Dashboard wird aktuell ausgeführt.

### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr ist wichtig, um die Stadtteile Münsters untereinander als auch mit der Innenstadt zu verbinden. Der ÖPNV in Münster wird vorrangig durch einen Linienbusverkehr erbracht. Dabei führen die Linien vorwiegend von den Stadtteilen radial auf die Innenstadt zu und verbinden die meisten Stadtteile im 20-Minuten-Grundtakt umsteigefrei mit der Innenstadt. Durch Überlagerung von Linien ergibt sich in der Normalverkehrszeit abschnittsweise ein dichteres Fahrtenangebot, in der Innenstadt teils alle fünf Minuten. Die Fahrgastnachfrage im städtischen ÖPNV konnte in den letzten Jahren deutlich gesteigert werden. Aufgrund des starken Radverkehrs und des Fehlens von attraktiven schienengebundenen Verkehrsmitteln ist die ÖPNV-Nutzung (Anteil an Wegen) jedoch weiterhin geringer als in vergleichbaren Städten (vgl. Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+, 2022). Im Rahmen der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung wurde mehrfach

der subjektive Wunsch nach einer weiteren Verbesserung der Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt über den ÖPNV, insbesondere bezogen auf Taktung und Fahrzeiten, geäußert (s. Kap. 2, Beteiligungsformate 1. Phase).

Der in der Innenstadt befindliche Hauptbahnhof ist mit 65.000 Ein- und Aussteigenden je Werktag der zentrale Umsteigeknoten des Münsterlandes sowohl für den SPNV- als auch für den Regionalbusverkehr. Viele Pendler erreichen hier werktäglich die (Innen-)Stadt. Die großen ÖPNV-Knotenpunkte befinden sich am Hauptbahnhof und an der Eisenbahnstraße im Osten, am Bült im Norden, am Ludgeriplatz im Süden und am Aegidiimarkt/LWL-Museum im Süd-Westen der Altstadt. Insgesamt befinden sich in der Innenstadt Münsters zahlreiche weitere Bushaltestellen, die eine gute Erreichbarkeit gewährleisten, jedoch nicht alle barrierefrei ausgebaut sind. Es besteht zudem eine unübersichtliche Gestaltung der zentralen Verknüpfungsstellen z. B. am Hauptbahnhof und am Ludgeriplatz mit zum Teil langen Umsteigewegen, die einen Umstieg vor allem für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen beschwerlich machen. An der Ecke Hafenstraße/Friedrich-Ebert-Straße befindet sich ein zentraler Omnibusbahnhof, an dem Fernbusse (z. B. Flixbus) ihre zentrale Haltestelle haben. Dieser Platz bedarf einer funktionalen und stadtgestalterischen Verbesserung.

Die innerstädtischen Busse fahren oftmals auf denselben Straßen und Spuren wie der MIV und müssen vulnerable Strecken bzw. Stellen mit hoher Verkehrsfrequenz wie die Aegidiistraße, die Königsstraße, den Ludgeriplatz oder den Bült passieren. Viele Buslinien durchfahren auch den innersten historischen Altstadtbereich mit Klemensstraße, Domplatz, Rothenburg und Königsstraße, teils sogar den Prinzipalmarkt. In der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung wurde dies oftmals bemängelt. Der Busverkehr in der innersten Altstadt wurde dort oftmals als hohe Verkehrsbelastung und somit als störend empfunden.



Abb. 47: links: Busverkehr am Drubbel; rechts: Haltestelle Bült (Fotos: Stadt Münster)

## Radverkehr

Münster ist eine Fahrradstadt. Das lässt sich auch an dem hohen Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege im Modal Split mit über 43 % sehen. Der Anteil steigt seit dem Jahr 1982 stetig an und zeigt, dass im Radverkehr bereits viel getan wurde. Die Fahrradverfügbarkeit liegt mit 2,8 Rädern pro Haushalt in der Stadt Münster deutlich über dem NRW-Durchschnitt von 1,7 Fahrrädern (vgl. Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+, 2022).

Die Stadt verfügt über ein über rund 480 km langes Radwegenetz. Um die Radverkehrsinfrastruktur zukunftsgerecht und angebotsorientiert weiterzuentwickeln, wird im Zuge der „Fahrradnetzplanung 2.0“ aktuell erstmalig ein lückenloses, systematisches und hierarchisches Fahrradnetz erarbeitet. Wichtiger Bestandteil ist der die Altstadt umschließende Promenadenring, der für den innerstädtischen Radverkehr eine große Bedeutung hat. Er fungiert als autofreier „Verteilerring“ und verbindet auf ca. 4,5 km Länge die von außen kommenden Radwege der Hauptverkehrsstraßen mit der frei mit dem Rad befahrbaren Altstadt und darüber hinaus auch die Stadtteile untereinander. Jedoch gibt es an einigen Querungsstellen der Promenade noch keine übersichtliche Verkehrsführung (z. B.

Aegidiitor, Ludgeristraße, Neubrückentor, Salzstraße, etc.). Dies wurde auch in der Öffentlichkeitsbeteiligung deutlich. Die Stadt erarbeitet jedoch bereits Konzepte für diese neuralgischen Punkte.



Abb. 48: Promenadenring für Fuß- und Radverkehr (Foto: Stadt Münster)

Innerhalb des Innenstadtrings befinden sich derzeit sechs Fahrradstraßen mit Vorrang für den Radverkehr: Bismarckallee und Annette-Allee mit Anschluss an die Promenade, Hittorfstraße, Bohlweg und Goldstraße. Die Frauenstraße in der Altstadt, die Wilhelmstraße sowie die Schillerstraße sind weitere Fahrradstraßen innerhalb des Innenstadtrings, wenngleich noch nicht nach den Qualitätsstandards 2.0 umgestaltet. Hochqualitative im Ausbau befindliche Velorouten verbinden Außenstadtteile und das Umland mit der Innenstadt. Verbesserungsbedarfe bestehen diesbezüglich auf den Cityergänzungsstraßen Wolbecker Straße, Warendorfer und Hammer Straße und der Hafenstraße.



Abb. 49: links: Fahrräder an der Salzstraße (Foto: scheuven + wachen), rechts: Fahrradstation (Foto: Stadt Münster)

Laut Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+ ereignen sich insbesondere entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen viele Konflikte von Radfahrenden mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Gründe dafür sind durch den ruhenden Verkehr oder abgestellte Fahrräder versperrte Wege, das Ausweichen von Radfahrenden auf die Gehwege oder von zu Fuß Gehenden auf die Radwege. Häufig genügt die Radverkehrsinfrastruktur nicht mehr den heutigen Anforderungen der gültigen Regelwerke und ist für das tatsächliche Radverkehrsaufkommen unterdimensioniert. Erforderlich ist hier oftmals eine Neugestaltung und -aufteilung des Straßenraums.

Die insgesamt vier großen Radstationen am Bahnhof (Ost- und Westseite), der Stubengasse und an den Münster Arkaden haben eine gute Erschließungsfunktion für die großen Haupteinkaufsbereiche und bieten rd. 6.000 (kostenpflichtige) Fahrradstellplätze an. Das oftmals als chaotisch empfundene Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Raum ist auch darin begründet, dass der Fahrradbestand

das Angebot an Abstellanlagen deutlich übertrifft. Hinzukommen aber auch sog. „Schrotträder“, die die Abstellanlagen und Verkehrsräume blockieren. In der weiteren Optimierung der bestehenden Infrastruktur sowie der Beseitigung von aktuellen Problemen (Falschparkerinnen und -parker, Verkehrssicherheit, Schrotträder) bestehen weitere Potenziale (vgl. Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+, 2022). Auch die Bürgerumfrage 2021 bestätigt diese Herausforderung. Auf die Frage, was in der Innenstadt fehlt, wird am dritthäufigsten der Aspekt „Fahrradabstellmöglichkeiten“ genannt (vgl. Bürgerumfrage 2021, 2023).

### Fußverkehr

Die zu Fuß Gehenden sind im innerstädtischen Verkehr die vulnerabelste Gruppe, insbesondere Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen. Im Modal Split der Stadt Münster nehmen sie mit einem Anteil von 11 % bezogen auf die Wegeanteile einen recht kleinen Anteil ein (vgl. Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+, 2022). Dies liegt vor allem an dem hohen Anteil an Radfahrenden und ist eine Besonderheit der Stadt Münster. In der Altstadt ist der Wert der zu Fuß Gehenden mit rd. 24 % jedoch mehr als doppelt so hoch. Insbesondere die Altstadt ist auf kurze Wege und eine schnelle, fußläufige Erreichbarkeit ausgerichtet. Dies liegt auch an dem bereits beschriebenen kompakten Handelsbereich.

Innerhalb des Promenadenrings in der Altstadt bestehen große zusammenhängende Räume mit ausgewiesenen Fußgängerzonen wie z. B. die Bereiche Ludgeristraße/Stubengasse/Harsewinkelplatz und Salzstraße mit Hermann-Brüning-Straße und Syndikatsplatz. Hinzu kommen weitere kleinere Fußgängerbereiche, die sich in der Altstadt verteilen. Bereiche wie der Prinzipalmarkt, Roggenmarkt, Domplatz oder die Windthorststraße sind zwar für den Radverkehr, den ÖPNV und teils für den MIV freigegeben, aber dennoch zentrale Fußwege und Verbindungen innerhalb der Altstadt sowie auf dem Weg in die angrenzenden Stadtteile.



Abb. 50: Fußgängerzone und Einkaufsstraße Ludgeristraße (Foto: scheuvens + wachten plus)

Der Zwischenbericht Masterplan Mobilität Münster 2035+ hebt nochmals deutlich hervor, dass sich aufgrund des starken Radverkehrs öfter auch Konflikte mit dem Fußverkehr an vielen Stellen in der Innenstadt sowohl durch Radfahrende als auch durch im öffentlichen Raum abgestellte Fahrräder, ergeben. Ebenso wie Elektro-Kleinroller blockieren diese häufig Gehwege und stellen Barrieren dar. Auch ist die Qualität der Fußwege hinsichtlich der Wegequalität, der Barrierefreiheit und der Beleuchtung zu verbessern (s. Kap. 2, Beteiligungsformate 1. Phase). Daher ist es wichtig, neben der Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur, die Infrastruktur für die zu Fuß Gehenden weiterzuentwickeln und auszubauen. Wichtige neue Erkenntnisse und Impulse lieferten die im Jahr 2021 durchgeführten Reallabore und ein in der Innenstadt durchgeführter Fußverkehrsscheck NRW 2021 sowie das Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt (2022), das zur Vertiefung dieses Themas für das INSEK Münster-Innenstadt (2023) erstellt wurde.

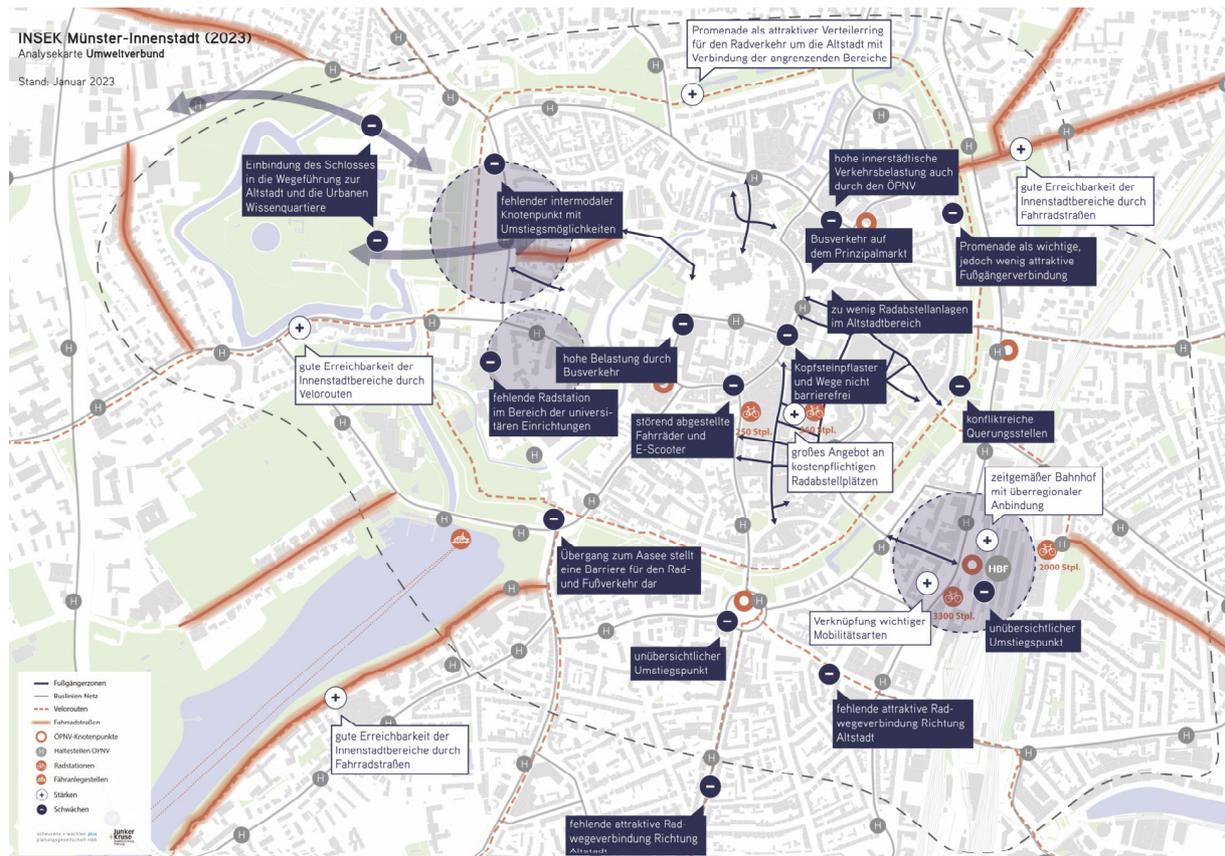


Abb. 51: Analysekarte Umweltverbund (Stand: Januar 2023) – s. auch größere Darstellung im Anhang (Quelle: Plangrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuvsens + wachten plus)

## 2.9 Gesamtschau der Potenziale und Mängel

Die Münsteraner Innenstadt hat sich durch zahlreiche Aktivitäten in den letzten Jahren bereits positiv entwickelt. So wurden beispielsweise durch das Citymanagement stetig viele neue Impulse gesetzt. Die bereits in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Potenziale sollen in den nächsten Jahren genutzt werden, um diesen positiven Entwicklungstrend fortzuführen und neuen Zukunftsherausforderungen aktiv zu begegnen. In diesem Zusammenhang sollen die Chancen und Potenziale genutzt aber auch die weiterhin bestehenden Mängel thematisiert und durch gezielte Maßnahmen sukzessive abgebaut werden.

Der Bereich des Bahnhofs hat als Ort des Ankommens eine wichtige Bedeutung für Münster. Mit der 2017 abgeschlossenen Renovierung konnte der Bahnhof zeitgemäß angepasst werden und bildet in Verbindung mit den zwei Fahrradparkhäusern einen wichtigen multimodalen Verkehrsknotenpunkt in der Innenstadt. Seine Randlage nahe des Promenadenringes macht ihn darüber hinaus zu einem wichtigen Knotenpunkt auf der Achse zwischen Altstadt und Hafen. Die jedoch mangelnden Verknüpfungsqualitäten über die Windthorststraße Richtung Altstadt und über die enge Bahnunterführung der Hafenstraße bzw. über die Bremer bzw. Soester Straße in Richtung Hafen bedürfen sowohl funktionaler als auch gestalterischer Verbesserungen und Qualifizierungen. Die bauliche Entwicklung des östlichen Hansators in Verbindung mit der Neugestaltung des Bremer Platzes bietet das Potenzial, diesen Mängeln als städtebauliches Verknüpfungselement entgegenzuwirken. Als Pendant dazu kann eine funktionale Stärkung und städtebauliche Umgestaltung des westlichen Bahnhofsvorbereichs und der Windthorststraße die Anbindung an die Altstadt attraktivieren.

Das Herzstück der Altstadt ist sein starker und kompakter Kern mit einer attraktiven Handelslage. Der Prinzipalmarkt bildet dabei mit seiner markanten städtebaulichen Gestalt einen besonderen historischen Abschnitt. Die verbindenden Stadträume mit Gassen und Plätzen zwischen den Handlagen bieten das Potenzial zu punktuellen Eingriffen zugunsten einer Erhöhung von Aufenthalts-

und Gestaltungsqualitäten. Durch ergänzendes barrierefreies Mobiliar und angemessene Gestaltungen können die öffentlichen Räume deutlich mehr Aufenthalts- anstatt Transitcharakter erhalten. Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit einer gezielten Qualifizierung nicht-kommerzieller Aufenthaltsorte innerhalb dieses Kernbereichs. Eine große Stärke der Handelsstruktur der Münsteraner Innenstadt liegt in der Konzentration der Handelslage auf einen recht kleinen Raum mit einer attraktiven Wegenetzstruktur. Auch der Mix aus Magnetbetrieben und vielen individuellen und inhabergeführten Geschäften, ergänzt durch ein vielfältiges Gastronomieangebot erzeugt eine hohe Attraktivität und Resilienz. Ungewiss ist jedoch perspektivisch die Zukunft der Warenhäuser. Auch bedarf es aufgrund der generellen Transformation der Handelslandschaft neuer innovativer Angebote und Nutzungen. Auch auf mögliche Auswirkungen der aktuellen Energiekrise gilt es zu reagieren.

Die auslaufenden Ränder der innersten Altstadt wie beispielsweise die östliche Salzstraße mit dem Alten Steinweg sowie die Aegidiistraße weisen derweil spezifische strukturelle Herausforderungen und individuelle Lageprobleme auf. Hier bedarf es einer Qualifizierung der Erdgeschossnutzungen, sowie der Etablierung individueller Quartiersidentitäten. So können diese Orte als attraktive Zu- und Ausgänge zur Altstadt gestaltet und gestärkt werden. Eine Chance besteht hier in den vorhandenen City- bzw. Zentrenmanagementstrukturen und -aktivitäten, die eine solche Entwicklung unterstützen können.

Der westliche Randbereich der Altstadt mit dem Schlossplatz birgt ein außerordentliches Potenzial für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt. Der heutige Parkplatz sollte aufgrund seiner prominenten Lage ein zentrales Bindeglied zwischen Altstadt und den Urbanen Wissensquartieren der Hochschulen sein. Städtebaulich sind diese Verbindungen und Verflechtungen heute nicht ablesbar. Der Schlossgarten und die Gebäude der Universität wirken als räumliche Barriere in Richtung Westen. Eine attraktive Wegeverbindung ist hier zu schaffen. Der aktuell aufgrund seiner fehlenden funktionalen Prägung und der fehlenden stadtgestalterischen Qualitäten eher wie eine Barriere im Stadtgefüge wirkende Schlossplatz bedarf einer neuen funktionalen Programmierung und birgt gleichzeitig ein großes Potenzial für neue Nutzungen. In diesem Zusammenhang sind auch die Frauen- und Überwasserstraße als westliche Altstadtzugänge zu verbessern. Mit neuen Aufenthalts- sowie Gestaltungsqualitäten der heutigen Straßenräume können zudem Impulse für weitere funktionale Entwicklungspotenziale gesetzt werden, z. B. zur Steigerung der Angebots- und Nutzungsvielfalt in den Erdgeschosslagen der dortigen Gebäude.

Neben dem Schlossplatz als großer innerstädtischer Freiraum mit Entwicklungspotenzial sind mit der heutigen Justizvollzugsanstalt, dem Hörster Parkplatz, dem Musik-Campus-Areal, dem Bereich der heutigen Blücherkaserne sowie dem Gleisdreieck am Albersloher Weg bzw. an der Hafenstraße große innerstädtische Flächen- und Entwicklungspotenziale vorhanden. All diese Orte bedürfen einer sorgfältigen individuell auf sie zugeschnittenen städtebaulichen und funktionalen Entwicklung. Sie beinhalten ein großes Potenzial zur Bereicherung des Facettenreichtums der Innenstadt und auch als räumlich-funktionale Verbindungselemente zwischen Innenstadt und den umliegenden Quartieren und Funktionsbereichen der Stadt.

Mit dem Promenadenring verfügt die Stadt über ein unschätzbares ökologisches und klimatisches Potenzial. Als von Radfahrenden intensiv genutzte Ringverbindung um die Altstadt hat sie auch eine hohe verkehrliche Erschließungs- und Verteilfunktion. Dieser historisch wertvolle Grünraum ist jedoch sanierungsbedürftig. Im Zuge einer Sanierung lässt sich auch die Aufenthaltsqualität auf den die Promenade begleitenden Grünflächen deutlich erhöhen. Darüber hinaus besteht ein Bedarf an einer Verbesserung der Übersichtlichkeit und Sicherheit der Übergänge des zentralen Rings für Radfahrende und zu Fuß Gehende an den Stellen, an denen sie von Straßen gekreuzt wird. Hier ist es nötig, Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zu minimieren.

Neben der Promenade hat auch die innerstädtische Aa ein hohes Potenzial als Grünraum und Gewässer. Jedoch entspricht das kanalisierte Aa-Bett nicht den aktuellen Anforderungen an den Hochwasserschutz. Ebenso ist der Innenstadtfluss im Stadtraum kaum wahrnehmbar. Es besteht derzeit keinerlei räumliche sowie funktionale Integration der Aa in den Stadtraum. Möglichkeiten bestehen, neben der wasserwirtschaftlichen und ökologischen Aufwertung des Gewässers, hier vor allem in der Ausbildung grüner und großzügiger auch als ruhige Aufenthaltsorte nutzbarer Uferbereiche sowie deren Einbindung in die bestehenden Stadtstrukturen. Der nicht barrierefreie Aa-Seitenweg kann durch eine Neugestaltung der Aa für alle Menschen zugänglich gestaltet werden. Langfristig besteht die Chance, einen vollständig begrünten und zugänglichen Aa-Verlauf durch die Altstadt mit einer verbesserten Wege-Anbindung an den Aasee zu schaffen.

Im Hinblick auf die Klimagerechtigkeit der Innenstadt besteht ein Potenzial in der Beseitigung von Hitzeinseln wie dem Schlossplatz, dem Domplatz oder dem Hörster Parkplatz, z. B. durch eine stärkere Begrünung. Hier sind die vorhandenen Grün- und Wasserflächen mit Aasee, Schlossgarten und Promenade positiv hervorzuheben. Zum Schutz der Menschen vor Hitze fehlt es neben schattigen Plätzen auch an öffentlichen Trinkbrunnen. Eine Herausforderung ist es ebenfalls, den zukünftigen Erfordernissen des Hochwasserschutzes und der Vorsorge vor Starkregenereignissen zu entsprechen. Zahlreiche als Grünflächen oder für Photovoltaik geeignete Dachflächen bieten eine große Chance auf die zusätzliche Generierung von nachhaltig erzeugter Energie.

Eine besondere Stärke der Münsteraner Innenstadt liegt in ihrer hohen Bedeutung als Wohn-, Arbeits- und Alltagsort. Dies spiegelt sich auch in der hohen Anzahl dort vorhandener Alltagsangebote wie Kitas, Schulen, Nahversorgungsgeschäften, den Wochenmärkten oder auch Pflegeeinrichtungen wider. Diese Struktur gilt es zu erhalten und zu stärken. Vor allem steigende Mietpreise sind diesbezüglich sowohl für die Innenstadtbewohnerinnen und -bewohner als auch für gemeinwohlorientierte Einrichtungen ein Risiko. Als weitere Schwäche sind fehlende Bewegungs- und Spielangebote bzw. nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum sowie eine zu verbessernde Barrierefreiheit zu nennen. Positiv hervorzuheben ist die große Zahl der Hochschuleinrichtungen in der Innenstadt. Die sie besuchenden Studierenden tragen in großem Maße zur Belebung der Altstadt bei. Insgesamt liegt in der Lebendigkeit und Vielfältigkeit der heutigen Innen- und Altstadt als Alltagsort ein großes Potenzial. Dieses gilt es zu ergreifen, um die dort befindlichen Quartiere weiterhin zu lebenswerten und inklusiven Lebensräumen für alle Menschen, auch solchen in prekären Lebenslagen, Kinder, Jugendliche, Seniorinnen und Senioren sowie für Menschen mit Behinderungen, auszugestalten und zu stärken. Hier kann auch die Einbindung des Ehrenamtes wertvolle Beiträge leisten.

Das Thema Mobilität ist ein bedeutendes Zukunftsthema und hat somit einen hohen Stellenwert. Eine große Stärke der gesamten Stadt Münster aber auch der Innenstadt liegt diesbezüglich in der hohen Anzahl an Radfahrenden. Fahrradstraßen und Velorouten ermöglichen den Radfahrenden schnelle und direkte Verbindungen innerhalb der Stadt und auch ins Umland. Dennoch bestehen den Radverkehr betreffende Verbesserungserfordernisse. Die vorhandene Fahrradinfrastruktur entspricht oftmals nicht den nötigen und gewünschten Standards und kommt an ihre Belastungsgrenze. Das betrifft sowohl die Wege als auch die Fahrradabstellangebote in der Innenstadt.

Auch mit dem ÖPNV ist die Innenstadt gut erreichbar. Jedoch besteht auch hier ein Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Angebotsstrukturen sowie der Attraktivierung und barrierefreien Ausgestaltung von Haltestellen und zentralen Knoten- bzw. Umstiegspunkten wie dem Bahnhof oder dem Ludgeriplatz.

Trotz der intensiven Nutzung des Fahrrades, ist der Innenstadtraum stark durch den Kfz-Verkehr beansprucht. Die Vielzahl von Parkmöglichkeiten und -angeboten innerhalb des Promenadenrings sowie die damit verbundene Öffnung vieler Altstadtstraßen für den MIV bringt eine sehr hohe Verkehrsbelastung in vielen innerstädtischen Erschließungsstraßen mit sich. Auch Busse durchqueren den innersten Altstadtbereich. Hervorzuheben sind zusätzlich die größeren Straßenzüge Mauritz-

straße – Bült – Voßgasse – An der Apostelkirche – Bergstraße – Münzstraße im Norden, der Straßenzug Schlossplatz – Stadtgraben im Westen, der Ludgeriplatz im Süden sowie die Bahnhof- und Eisenbahnstraße im Osten der Altstadt, die auch von Durchgangsverkehr belastet sind. Städtebaulich zerschneiden diese Verkehrsräume das Beziehungsgeflecht zwischen Altstadtvierteln und wichtigen umliegenden innerstädtischen Funktionsbereichen.

Zum Thema Mobilität sind Lösungen zu finden, die Münsters Altstadt vom Kfz-Verkehr entlasten ohne an Erreichbarkeit einzubüßen. Die teils sehr groß dimensionierten Verkehrsräume bieten ein Potenzial für eine Neuaufteilung des Raumes, eine Umgestaltung mit mehr Platz für Menschen und Grünflächen. Eine Chance besteht hier in einer möglichen Reduzierung der vorhandenen Verkehrsflächen sowohl für den fahrenden als auch für den ruhenden motorisierten Verkehr bei gleichzeitigem Ausbau von klimaschonenden Mobilitätsalternativen. Um solche Potenziale zu ermitteln werden ein Integriertes Parkraumkonzept sowie der Masterplan Mobilität Münster 2035+ erarbeitet.

Eine besondere Bedeutung kommt hier dem Domplatz zu. Die dort vorhandenen Parkplätze bieten Raum für eine vielfältigere und nachhaltige Nutzung. Gleichzeitig gilt es, diesen zentralen Ort in der Altstadt für die Menschen erleb- und nutzbarer zu machen und dabei auch den Erfordernissen einer klimagerechten und barrierefreien Gestaltung nachzukommen.



Abb. 52: Überblick Potenziale und Mängel (Stand: Januar 2023) – s. auch größere Darstellung im Anhang 2, S. 193 (Quelle: Plangrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuvens + wachten plus)

## 2.10 Fazit: Münsteraner Prägungen

Münsters Innenstadt soll im Laufe des nächsten Jahrzehnts noch vielfältiger werden und noch mehr großstädtisches Flair erhalten, ohne seine Behaglichkeit zu verlieren und an Lebensqualität einzubüßen: Großstadt, Gemütlichkeit und Herzlichkeit zugleich.

Dafür sollen die „Grenzen“ der Altstadt innerhalb des Promenadenrings überschritten werden. Mit Vorrang gilt es, die Verknüpfungen mit dem Hafenviertel sowie dem Messe- und Eventquartier auf der einen und mit den Wissens- und Hochschulquartieren auf der anderen Seite zu verbessern, damit besonders diese Quartiere mit ihren großstädtischen Funktionen in engere Wirkungszusammenhänge mit der Altstadt gebracht werden und damit auch selbst vielfältiger und urbaner werden. In diesem Sinne tragen attraktivere Verbindungen der Altstadt mit ihren angrenzenden Wohnquartieren und deren Versorgungslagen ebenfalls dazu bei, die Innenstadt umfassender und facettenreicher wahrnehmen und erleben zu können. All diese Verknüpfungsambitionen entfalten ihre erwartete Wirkung aber nur, wenn die Altstadt selbst ihre Attraktivität, ihren stadträumlichen und baukulturellen Reichtum, ihre gut bestückten Handelslagen, ihre Breite an gastronomischen Angeboten und die Präsenz ihrer kulturellen und wissenschaftlichen Einrichtungen stärkt und ausbaut. Für diese Ziele sind nicht nur die bisherigen Aktivitäten der Innenstadtentwicklung fortzusetzen, sondern auch neue Akzente zu setzen.

Eine Orientierung gibt dafür das gesamtstädtische „Integrierte Stadtentwicklungskonzept Münster 2030“ mit dem Leitthema „Innenstadt ist mehr...“, womit gemeint ist: Mehr unterschiedliche stadträumliche Atmosphären, mehr unterschiedliche Nutzungsangebote, mehr unterschiedliche Frei- und Grünräume, mehr unterschiedliche Aufenthaltsqualitäten, mehr konsumfreie Räume, mehr unterschiedliche Handelslagen, mehr Qualitäten für den Alltag, mehr autofreie Räume, mehr nachhaltige Mobilität, mehr Beiträge zu einer klimagerechten Entwicklung, mehr Barrierefreiheit, ..., einfach mehr Vielfalt und mehr großstädtisches Flair.

Um dieses „Mehr“ umzusetzen, bedarf es auch eines vergrößerten Betrachtungsraums, der über die Altstadt hinaus ebenso die Lagen einbezieht, die eine Bereicherung für die innerstädtischen Funktionen und Räume sind.

Doch schon heute besitzt die Innenstadt eine hohe Strahlkraft und hat gute Voraussetzungen, ihre Bedeutung und Attraktivität noch zu steigern:

- Denn sogar die komplett wirkende Altstadt bietet noch Spielräume, Standorte und Flächen für neue Nutzungsangebote mit einem neuen Flair, mit einem weniger normierten Charakter, Orte einer neuen Form von Handwerk, Präsentation und Verkauf, kreative Produktion, Beratung und Dienstleistung.
- Die Qualitäten der Stadt- und Freiräume lassen sich deutlich erhöhen und können eine noch größere Bandbreite unterschiedlicher Stadtatmosphären eröffnen, insbesondere die großen Stadtplätze vor dem Dom und dem Schloss, dem Hörster Parkplatz, der Raum entlang der Aa sowie die kleinen Plätze um die Stadtkirchen herum.
- Durch mehr attraktive Verknüpfungen über den Promenadenring hinaus können in die Innenstadt Quartiere mit großstädtischen Funktionen und einer entsprechenden atmosphärischen Note eingebunden werden: Hafen, Messe, Hochschulen und Aasee.
- Auf diesem Weg zu mehr Vielfalt und großstädtischem Flair stellen wesentliche Zukunftsaufgaben zusätzliche Herausforderungen für die Entwicklung der Innenstadt dar: Klimagerechte, inklusive, interkulturelle, barrierefreie und offene Innenstadt, Wandel der City-Funktionen und Verkehrswende.

Münsters Innenstadt steht im Vergleich zu vielen anderen Innenstädten gut da. Garanten für dieses gute Zeugnis sind vor allem:

- Die historisch geprägte Stadtstruktur mit ihrem pittoresken Stadtbild, mit dem Netz lebendiger Stadträume, dem stadträumlich ablesbaren Grünring und der Promenade, die für die heutige Innenstadt ein reiches Erbe darstellt,
- die kompakte, gut bestückte Handelslage, die kaum Lücken aufweist und lediglich an ihren Rändern flüchtig ist,
- die vitale Ausstrahlung, das Stadtleben, das zusätzlich von vielen Studierenden geprägt ist und die Universitäts- und Bildungsstadt darin abfärben lässt,
- und in diesem Zusammenhang auch die Vielfalt an Kultur- und Bildungseinrichtungen,
- der vergleichsweise hohe Wohnanteil mit Schulen und Angeboten zur Kindertagesbetreuung, die mit zur Lebendigkeit und Sicherheit beitragen und der Innenstadt eine Alltagsnote geben und schließlich auch
- eine aktive und interessierte Stadtgesellschaft, die eine gute Balance von Werten bewahrenden Prinzipien und dem Neuen gegenüber offenen Einstellungen zeigt.

Trotz der guten Ausgangslage gilt es für zukünftige Veränderungen und Herausforderungen gewappnet zu sein. So ist es weniger die Beseitigung von Mängeln, die das Handlungserfordernis für die Entwicklung der Innenstadt bestimmt. Vielmehr sind es unausgeschöpfte Potenziale, neue gesamtgesellschaftliche Herausforderungen, das Bewahren der jetzigen Stärken und zukunftsorientierte Akzentsetzungen, welche die Notwendigkeit des Planens und Handelns auslösen.

## Bedeutung der Innenstadt im Vergleich zur Gesamtstadt



### Steckbrief Betrachtungsraum Innenstadt:

Der Betrachtungsraum Innenstadt (blaue Fläche) liegt zentral im Stadtgebiet Münsters (äußere Umrisslinie). Er umfasst mit ca. 400 Hektar nur 1,3 % des Stadtgebiets.



### Steckbrief Bevölkerung:

Mit ca. 63.600 Bewohnerinnen und Bewohnern (2021) leben in der Innenstadt rund 20 % der gesamten Münsteraner Bevölkerung (rd. 314.000). Die vergrößerte Fläche des Betrachtungsraumes gibt dies grafisch wieder.



### Steckbrief Betriebe:

In der Innenstadt befinden sich ca. 48 % der Münsteraner Betriebe (2020). Der Betrachtungsraum stellt sich innerhalb der Gesamtstadt entsprechend größer dar.



### Steckbrief Verkaufsfläche:

Die Innenstadt beinhaltet ca. 34 % der Münsteraner Verkaufsfläche (2020). Die vergrößerte Darstellung der Innenstadt (blau) entspricht dem Anteil im Vergleich zur Gesamtstadt.



### Steckbrief Schülerinnen und Schüler:

Im Schuljahr 2022/2023 verzeichneten die allgemeinbildenden Schulen in Münster rd. 32.500 Schülerinnen und Schüler. Rund 15 % davon, das sind 4.750 Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, besuchen eine Schule in der Innenstadt. Die blaue Fläche verdeutlicht die Relation.



### Steckbrief sozialversicherungspflichtig Beschäftigte:

In Münster sind im Jahr 2021 rund 126.691 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte registriert. In der Innenstadt arbeiten davon rd. 22 %, das sind ca. 28.400 Menschen. Auch hier vergrößert sich anteilsgemäß die blaue Fläche.

### 3 Handlungsfelder und Entwicklungsziele

Aus der thematisch gegliederten Stärken-Schwächen-Analyse sowie den umfangreichen und vielfältigen Partizipationsformaten wurden die wesentlichen Zukunftsaufgaben und Zielstellungen für die Münsteraner Innenstadt abgeleitet. Insgesamt wurden sechs zentrale Handlungsfelder mit jeweils mehreren Zielstellungen identifiziert und formuliert. Die Handlungsfelder und Zielformulierungen bilden die Grundlage für die drauf folgende Ableitung, Sammlung und Erarbeitung von konkreten Einzelmaßnahmen, mit denen die jeweiligen Ziele erreicht werden können. Die Handlungsfelder mit ihren Zielen wurden vom Rat der Stadt Münster am 18. Mai 2022 als wichtiger Meilenstein der IN-SEK Münster-Innenstadt-Erarbeitung beschlossen.

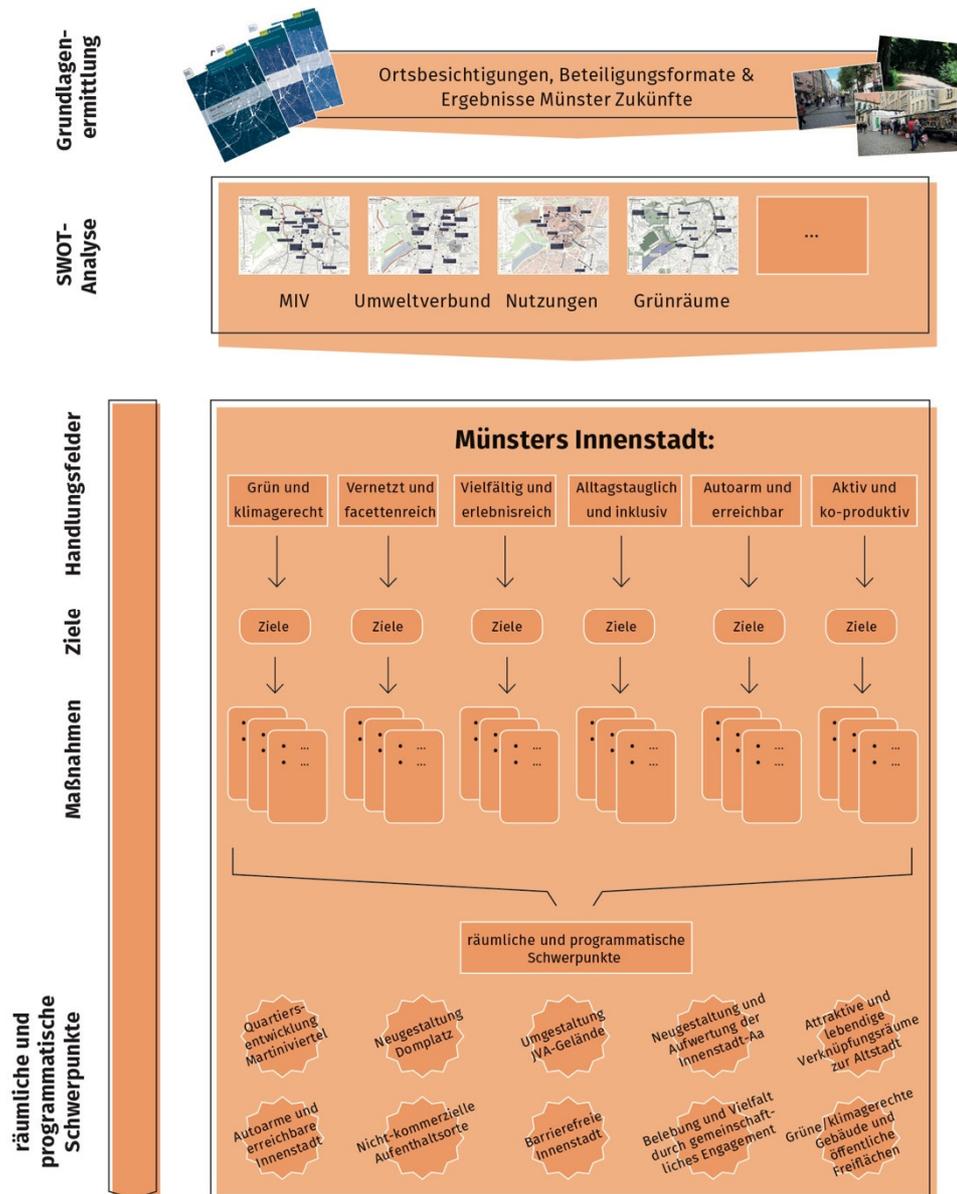


Abb. 53: Systematik der Konzepterstellung mit Ableitung von Handlungsfeldern, Zielen und Maßnahmen (Darstellung: scheuven + wachen plus)

## Beteiligungsformate

### 2. Phase: Handlungsfelder und Ziele

Nach dem Abschluss der Analysephase erfolgte die Ableitung und Formulierung von Handlungsfeldern und dazugehörigen Entwicklungszielen. Die Analyseergebnisse zeigten, dass für verschiedene Themen eine vertiefende Betrachtung sinnvoll erschien, um die Handlungsfelder und Ziele weiter zu vervollständigen. Dies betraf insbesondere die Themenblöcke „Bildung, Soziales und Kultur“ sowie „Klima, Grün, Energie und Wasser“. Daher wurden dazu im Februar 2022 digitale Fachgespräche durchgeführt. Zusätzlich fand ein weiteres Gespräch mit Mitgliedern des Jugendrates statt, um auch die Ansichten der jüngeren Generationen mit aufzunehmen.

#### Fachgespräch Bildung, Soziales und Kultur // 01. Februar 2022

Für den Themenblock „Bildung, Soziales und Kultur“ waren Vertreterinnen und Vertreter aus folgenden Fachressorts der Stadtverwaltung eingeladen: Gleichstellung, Theater, Stadtbücherei, Volkshochschule, Behindertenbeauftragte, Amt für Kinder, Jugendliche und Familien, Sozialamt, Kulturamt, Schulamt, Ordnungsamt, Stadtplanungsamt und Münster Marketing.

*Folgende Themen und Aspekte wurden intensiv diskutiert:*

- *Qualitäten öffentlicher Räume: nicht-kommerzielle Räume und Orte, barrierefreie Sitzmöglichkeiten, temporäre Formate, Sicherheit (Beleuchtung, Angsträume), Ordnung (Abfallproblematik, Ruhestörung), ...*
- *Inklusive Stadt: Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten, Spielplätze, Barrierefreiheit in Gebäuden, inklusives Wohnen, öffentliches barrierefreies, gendergerechtes Toilettenangebot, ...*
- *Verkehr in der Innenstadt: Kfz- und Busverkehr in der Altstadt, Sicherstellung der Erreichbarkeit für weniger mobile Menschen, Rad- und Fußverkehr stärken, Fahrradservice, Verkehrsüberwachung, ...*
- *Alltagsorte: hybride Nutzung von Schulhöfen (Chancen und Probleme), ...*
- *Zielgruppen der Innenstadt: Internationalität, mehr vielfältige Angebote schaffen, mehr Überraschungselemente, Orte für Wohnungslose und sozial schwächere Gruppen, Sicherung von Standorten von (sozialen) Beratungsstellen, Sichtbarmachung von LGBTQI\* im Stadtbild, Vermeidung Gentrifizierung, ...*
- *Kultur, Bildung und Wissenschaft: Ko-Produktion, Einbindung Kulturschaffender, Begegnungsräume und „wilde“ Freiräume, Kreativwirtschaft und Manufakturen, Kulturorte bewahren, Bedeutung Hochschulen für die Innenstadt, Dritte Orte ...*

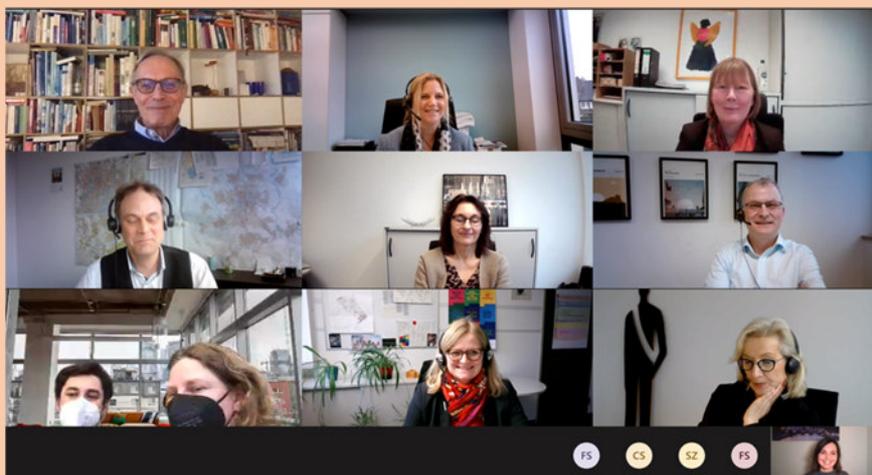


Abb. 54: Digitales Fachgespräch Bildung, Soziales und Kultur (Foto: scheuven + wachten plus)

## Fachgespräch Klima, Grün, Energie und Wasser // 01. Februar 2022

An dem Fachgespräch zum Themenblock „Klima, Grün, Energie und Wasser“ nahmen folgende Fachressorts der Stadtverwaltung Münster teil: Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit, Amt für Mobilität und Tiefbau, städtische Koordinierungsstelle für Klima und Energie (jetzt Stabsstelle Klima).

Folgende Themen und Aspekte wurden intensiv diskutiert:

- *Klimaschutz und -anpassung: CO<sub>2</sub>-Vermeidung, Innenstadt als Hitzeinsel, ...*
- *Klima und Verkehr: hohes Potenzial für Erreichung Klimaziele, Fokusraum Ludgeriplatz, Fokusraum Wolbecker Straße, Entsiegelung/Grün/Wasser zusammen denken, ...*
- *Grünräume und öffentlicher Raum: Bedeutung Promenade hervorheben, ruhige Orte bewahren, Schutz vorhandener Qualitäten, Bäume bewahren und neue pflanzen, Fokusräume Schlossplatz, Domplatz, Hörster Parkplatz, ...*
- *Wassersensible Stadtgestaltung & blaue Infrastruktur: Nutzung von Regenwasser, Anforderungen an Starkregen-/Hochwasserschutz, Grün und Wasser gemeinsam denken, Wasser als kühlendes Element, Brunnen und Teichanlagen, ...*
- *Energie: energetisches Sanierungspotenzial von (Altbestands-)Gebäuden, leitungsgebundene Energieversorgung, Stärkung regenerativer Energien, ...*



Abb. 55: Digitales Fachgespräch Klima, Grün, Energie und Wasser (Foto: scheuven + wachten plus)

## Fachgespräch mit Mitgliedern des Jugendrates // 01. Februar 2021

Die Einbindung vielfältiger Akteurinnen und Akteure und Expertinnen und Experten im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts Münster-Innenstadt (2023) ist ein wichtiger Schritt, um viele verschiedene fachliche Belange und Einschätzungen einzuholen. Neben Personen aus der Stadtverwaltung und lokalen Innenstadtakteurinnen und -akteuren wurde in die Erarbeitung von Handlungsfeldern und Entwicklungszielen auch der Jugendrat eingebunden. Mit zwei Mitgliedern fand ein gesondertes Gespräch statt. Durch diesen intensiven Austausch konnten auch bedeutende Aspekte jüngerer Menschen einbezogen werden.

Folgende Themen und Aspekte wurden intensiv diskutiert:

- *Innenstadtnutzung von Jugendlichen: Ort der Begegnung und Verabredungen, Aktivitäten ergeben sich oft spontan, eingeschränkt durch nicht ausreichende ÖPNV-Verbindungen, ...*
- *Öffnung von Schulhöfen: für andere Nutzerinnen- und Nutzergruppen/Nutzungen gute Idee, Attraktivität von Schulhöfen oft nicht gut, ...*

- *Spiel und Sportflächen: multifunktionale „Mehrzwecksportplätze“ (nicht nur auf Fitness ausgerichtet) gewünscht, Einbeziehung von vorhandenen Orten (z. B. Schulhöfe, Turnhallen), leider Probleme mit Nachbarschaften, ...*
- *Kulturangebot in der Innenstadt: intensive Nutzung von Museen, Theaterkarten für Schulen, Zugang zu kulturellen Angeboten für sozial schwächere Gruppen schwieriger, ...*
- *Weitere Themen: Reduzierung von Parkplätzen zugunsten des Stadtbildes, Fokus auf Radverkehr, Innenstadt schafft soziale Verbindungen, ...*

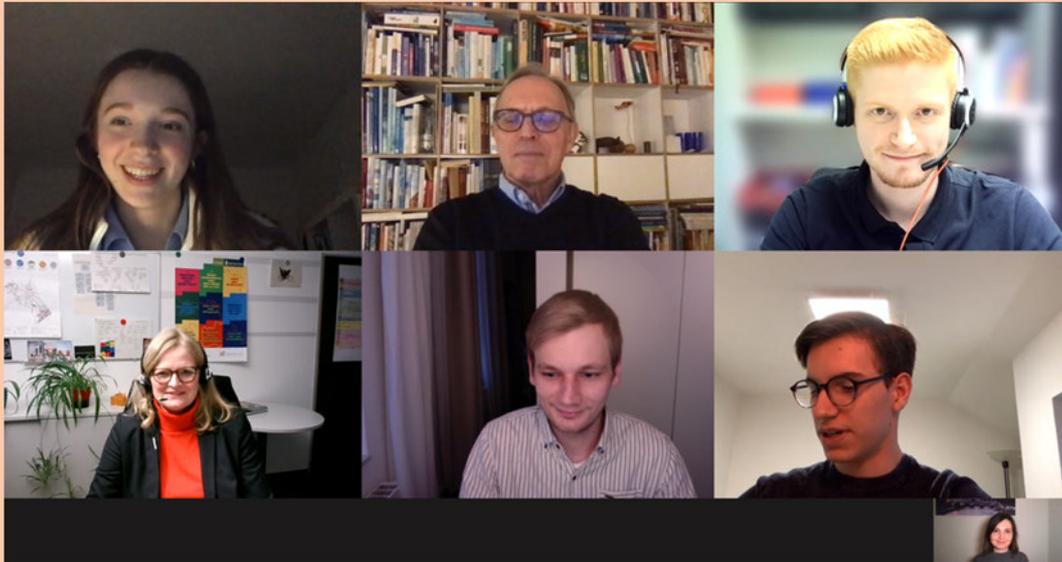


Abb. 56: Digitales Fachgespräch mit Mitgliedern des Jugendrates (Foto: scheuvens + wachten plus)

Alle teilnehmenden Akteurinnen und Akteure hatten im Nachgang der Fachgespräche die Gelegenheit weitere Anregungen mitzuteilen.

### **Abstimmung mit dem Interfraktionellen Arbeitskreis Innenstadt // 16.03.2022**

Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurden die Handlungsfelder und Leitziele nochmal angepasst und anschließend dem Interfraktionellen Arbeitskreis Innenstadt am 16.03.2022 vorgestellt und dort diskutiert. So konnten sie im Mai 2022 dem Rat der Stadt Münster als bedeutender Zwischenschritt der Erstellung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) zur Beschlussfassung vorgelegt werden, wo sie am 18.05.2022 beschlossen wurden.

Nachfolgend werden die sechs Handlungsfelder mit den dazugehörigen Entwicklungszielen dargestellt.

### 3.1 Handlungsfeld 1: Grün und klimagerecht

Das erste Handlungsfeld „Grün und klimagerecht“ folgt der Notwendigkeit, die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung in der Innenstadtentwicklung stärker in den Blick zu nehmen und die bisherigen grünen und blauen Strukturen zu stärken, auszubauen sowie Neue zu schaffen. Klimaanpassungsmaßnahmen stehen dabei in einem engen Zusammenhang mit der Bewahrung und Weiterentwicklung von Grün- und Wasserflächen, mit der Stärkung einer zukunftsgerichteten Mobilitätsentwicklung und der Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Bestandsgebäuden und Neubauten. Dazu zählt auch der Ausbau einer klimaneutralen und umweltgerechten Energieversorgung.

Trotz bzw. wegen ihrer historischen oftmals steinernen Stadtgestalt kann und soll auch die Innenstadt Münsters einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leisten. Auch kommt ihr aufgrund ihrer gesamtstädtischen und regionalen Ausstrahlung eine hohe Bedeutung in diesem Themenfeld zu. Durch die dichte Bebauung in der Altstadt lassen sich nur wenige Grünflächen finden, weshalb die Innenstadt derzeit eine große Hitzeinsel ausbildet. Daher ist es für eine klimagerechte Innenstadt wichtig, die bestehenden Grünstrukturen wie die Promenade und den Botanischen Garten zu bewahren und darüber hinaus an weiteren ausgewählten Orten im Einklang mit der historischen Struktur neue Grünstrukturen zu schaffen.

Neben der Stärkung von Grün ist aber auch die Kühlung durch Wasser in den Fokus zu rücken. Hier nehmen die Innenstadt-Aa sowie der Aasee aber auch eine veränderte Wasserbewirtschaftung des Regenwassers eine besondere Rolle ein. Die Aa fließt zwar mitten durch die Innenstadt Münsters, entspricht aber nicht mehr den aktuellen Anforderungen an den Hochwasserschutz. Auch ökologische und stadtgestalterische Potenziale sollen im Zuge eines zukunftsgerichteten Umbaus der Aa stärker genutzt werden.

In der Altstadt lassen sich eine Vielzahl von Stellplatzanlagen im öffentlichen Raum finden, die derzeit keinen Beitrag zur klimaangepassten Innenstadtentwicklung leisten. Ziel ist es, Verkehrsräume und Stellplatzflächen als Stadträume für neue Grünflächen und Aufenthaltsorte zurückzugewinnen.

Folgende Handlungsfeldbeschreibung mit dazugehörigen Entwicklungszielen wurde vom Rat der Stadt Münster zum Handlungsfeld 1 „Grün und Klimagerecht“ beschlossen:

„Auch in der Innenstadt Münsters sollen Beiträge zur Klimaneutralität geleistet werden, wenngleich ihr klimagerechter Umbau und eine prägnantere Begrünung ungleich schwieriger als in den anderen Stadtteilen zu leisten sind. Denn es gilt, diesen Umbau im Einklang mit den historischen Prägungen der Stadtstruktur und der erhaltenswerten Gebäude zu vollziehen. Dass die Altstadt von dem grün-blauen Band der Aa durchzogen wird und vom Promenadenring prägnant grün gesäumt ist, kommt dem Ziel entgegen. Es gibt aber noch weitere Potenziale, denn Grün in der Innenstadt fördert die Aufenthaltsqualität und sorgt für eine Verminderung der Überhitzung.“

- Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln
- Bewahrung und Aufwertung der Promenade als integrierendes Alleinstellungsmerkmal der Stadt Münster für Grün, Klima und Erholung
- Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine
- Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum

- Steigerung der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der Flächen entlang der Innenstadt-Aa und deren wasserwirtschaftliche, grüne und stadtgestalterische Umgestaltung
- Sicherung bestehender grüner und blauer Infrastrukturen sowie der Wasserqualität
- Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Errichtung neuer Gebäude und Reduzierung durch die Sanierung des Bestands
- Erhöhung des Anteils klimaneutraler und umweltverträglicher Energie in der Erzeugung und Verteilung sowie in der Gebäudeversorgung“

### 3.2 Handlungsfeld 2: Vernetzt und facettenreich

Aufbauend auf dem Leitthema „Innenstadt ist mehr ...“ aus dem bereits benannten Zukunftsprozess und dem ISEK Münster 2030 für die gesamte Stadt (s. Kapitel 1) thematisiert das zweite Handlungsfeld notwendige räumliche und funktionale Verknüpfungen der Innenstadt: zum einen mit den außerhalb der Innenstadt befindlichen großräumlichen Funktionsbereichen wie beispielsweise den im Westen der Stadt befindlichen Hochschulstandorten mit dem geplanten Musik-Campus und der Potenzialfläche Blücherkaserne, dem Hafenaereal und dem Gebiet der heutigen Justizvollzugsanstalt, zum anderen zwischen den unterschiedlichen heterogenen Quartieren innerhalb der Innenstadt selbst. Durch eine optimierte Anbindung von Hafen und Wissenschaftsstadt an die Innenstadt können sich die unterschiedlichen Gebiete gegenseitig bereichern. Die Innenstadt gestaltet sich dadurch noch facettenreicher. Aber auch innerhalb der Altstadt sind räumlich-funktionale Verknüpfungen zu optimieren, wie z. B. mit einer besseren Anbindung des Martiniviertels an den Kern der Altstadt.

In den Fokus dieses Handlungsfeldes rücken somit Orte und Räume, die eine Scharnierfunktion besitzen bzw. benötigen und an denen städtebauliche und funktionale Missstände zu beseitigen sind, damit positive wechselseitige Impulse auf die angrenzenden Bereiche erzielt werden können. Ziel ist es, durch eine solche Verbesserung von Schlüsselräumen das Wirkungsgefüge der Innenstadt in die angrenzenden Funktionsbereiche hinein zu erweitern und sie dadurch weiter im Profil zu stärken und facettenreicher zu gestalten.

Die Bindeglieder zwischen Altstadt und den umliegenden Nachbarquartieren außerhalb des Promenadenrings sind in diesem Handlungsfeld von besonderer Bedeutung. Wichtige Straßenzüge wie bspw. die Windthorststraße, Frauenstraße, Überwasserstraße und Aegidiistraße werden ihren Aufgaben als stadtgestalterisch attraktive Altstadtzugänge und wichtige funktionale Verflechtungsbereiche nicht gerecht. Für diese Straßen gilt es, die räumlich-funktionale Verknüpfung über den Altstadtrand hinaus in die benachbarten Quartiere zu qualifizieren sowie gleichermaßen durch eine Umgestaltung der Straßenräume neue Standortqualitäten und eine erhöhte stadtgestalterische Qualität zu erzeugen. Neben einer klimagerechten und nutzerinnen- und nutzerfreundlichen Umgestaltung bedarf es in diesen Bereichen vor allem standortgerechter Profilierungen mit angepassten Nutzungsangeboten, primär auch in den Erdgeschossen.

Eine übergeordnete Verknüpfungsfunktion besitzen auch die angrenzenden Stadtteilversorgungsanlagen an der Hammer Straße, Wolbecker und Warendorfer Straße. Der vielfältige Handels- und Dienstleistungsbesatz ist besonders mit Blick auf die Alltäglichkeit der Innenstadt von großer Bedeutung und muss besser mit deren zentralem Bereich verknüpft werden. So gilt es auch hier diese Achsen aufzuwerten, um durch die ergänzenden Angebote eine bessere Ausgewogenheit an alltäglichen Nutzungen im direkten Umfeld der Altstadt herzustellen.

Das Martiniviertel gilt aufgrund seiner Flächenreserven, den damit verbundenen Entwicklungsmöglichkeiten und seiner Nutzungsdurchmischung als lebendiges Altstadtquartier mit vielen Impuls-Potenzialen im Bereich der Innenstadtentwicklung. Aufgrund seiner abgetrennten Lage durch den Straßenzug Mauritzstraße – Bült – Voßgasse – An der Apostelkirche lassen sich diese Potenziale derzeit nicht vollends ausschöpfen. Daher müssen besonders in diesem Bereich die (verkehrlichen)

Barrieren abgebaut werden, um das Viertel als wichtigen Impulsgeber an den zentralen Bereich der Altstadt anzuschließen.

Mit dem Verlauf der innerstädtischen Aa verfügt die Altstadt über eine wichtige historische Konstante, die jedoch nur punktuell an die umliegenden Bereiche angebunden ist. Durch eine freiräumliche Aufwertung der Aa sowie ihrer umliegenden Uferbereiche kann ein übergeordnetes Verbindungselement durch viele Altstadtquartiere geschaffen werden. Neben einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität muss der Fokus vor allem auf die Herstellung barrierefreier Zu- und Übergänge gerichtet werden.

Neben städtebaulichen Veränderungen muss sich eine facettenreiche Innenstadt auch durch digitale Angebote und Strategien mehr „vernetzen“, weiterentwickeln und etablieren. Dabei muss vorrangiges Ziel sein, einen niederschweligen Zugang zu digitalen Angeboten für verschiedene Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen. Neben themenübergreifenden Ansätzen für digitale Angebote aller Art sollten auch Ansätze zur Aktivierung und Inszenierung verschiedener (Altstadt-)Quartiere sowie ihrer räumlichen Verknüpfung über digitale Instrumente und Tools mitgedacht werden. Auch der Ausbau eines freien WLAN-Netzes in der Innenstadt ist nach wie vor ein Ziel.

Folgende Handlungsfeldbeschreibung mit dazugehörigen Entwicklungszielen wurde vom Rat der Stadt Münster zum Handlungsfeld 2 „Vernetzt und facettenreich“ beschlossen:

„Die Quartiere der Innenstadt zu stärken, zu profilieren und besser miteinander zu verknüpfen, ist ein wesentliches Ziel der Innenstadtentwicklung, um aus dem Miteinander der Quartiere Synergien zu schöpfen. Nicht für alle innerstädtischen Quartiere ist dies gleichbedeutend. Aber insbesondere für die Quartiere der Altstadt, die die Brücke zu den großstadtrelevanten Quartieren jenseits des Promenadenrings schlagen sollen, gilt dies mit Vorrang.

- Stadträumliche und funktionale Aufwertung der Stadträume Windthorststraße, Hafenstraße, Frauenstraße, Überwasserstraße und Aegidiistraße, die die Verknüpfungen mit großstadtrelevanten Funktionsbereichen (z. B. Bahnhof, Hafenviertel, Messe, Universität, Aasee) leisten
- Städtebauliche Aufwertung der Verbindungsachsen mit den angrenzenden Stadtteil-Versorgungslagen als Ergänzung der Altstadt (Wareндorfer Straße, Wolbecker Straße und Hammer Straße)
- Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren
- Stärkung der Verknüpfung der Altstadtquartiere untereinander insbesondere mit dem Martiniviertel und Breul
- Intensivierung der freiräumlichen Vernetzung des Aa-Raums mit den angrenzenden Grünflächen sowie dem Aasee
- Ausbau der digitalen Angebote und Lösungen zur Stärkung der Innenstadt, z. B. digitale Lieferkonzepte“

### Zum Hintergrund: Digitalisierung

Die Digitalisierung hat mittlerweile Auswirkungen auf alle Lebensbereiche und Themenfelder der Stadtentwicklung. Sowohl in Gebäuden, im Verkehr, auf Veranstaltungen als auch im öffentlichen Raum werden digitale Anwendungen tagtäglich genutzt und angewendet. Damit werden (Tages-)Abläufe, Prozesse und Informationsflüsse verändert und in der Regel vereinfacht, beschleunigt oder komfortabler gestaltet. Ziel ist es, Städte mit Hilfe unterschiedlicher Instrumente, Tools und Apps lebenswerter, klimafreundlicher, gesünder, sozialer und sicherer zu machen, in dem allen Menschen entsprechend gute Angebote gemacht werden.

Auch auf die Entwicklung von Innenstädten hat die Digitalisierung Auswirkungen. Beispielsweise beeinflusst der wachsende Online-Handel den stationären Handel, das zunehmende Arbeiten von zu Hause (Home-Office) verlagert die Arbeitsplätze und beeinflusst damit die Frequenzen in der Innenstadt und digitale Mobilitätsangebote verändern insgesamt das Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Die damit verbundenen zunehmenden Ortsunabhängigkeiten führen zu sich verändernden Flächenansprüchen in den Innenstädten.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Münster 2030 formulierte „Digitalisierung findet Stadt ...“ als eines von zehn maßgeblich relevanten Leitthemen. Mit dem gleichnamigen Stadtforum im November 2019 startete die Stabsstelle Smart City ihre Arbeit. Seitdem hat sich viel getan und seit dem Jahr 2022 ist Münster eine von derzeit 73 Smart City-Modellkommunen in Deutschland. Um die Themen, Handlungsfelder und Projekte zu ordnen und zu systematisieren, wird derzeit eine ganzheitliche Strategie unter Beteiligung der Stadtgesellschaft und der Bevölkerung erarbeitet.

*„Alle Aktivitäten, Prozesse und Projekte im Rahmen der Smart City Münster dienen dazu, unsere Stadt besser zu machen. Maßstab ist die Steigerung der Lebensqualität für die Menschen und die Stärkung Münsters als Wirtschaftsstandort. Dabei wollen wir Nachhaltigkeit und Effizienz gewährleisten, indem wir durch die intelligente Vernetzung von Systemen und Menschen Ressourcen schonen, Kosten reduzieren und eine bessere Steuerung der Stadt ermöglichen.“*

*(Stadt Münster 2021: Smart City-Strategie der Stadt Münster – Beta-Version)*

Die Aktivitäten der Smart City Münster wurden in sechs Handlungsfelder eingeteilt, um dem ganzheitlichen Konzept einen strategischen Rahmen zu geben:

- Umwelt, Energie und Klima,
- Mobilität und Verkehr,
- Wohnen und Leben,
- Teilhabe und Kultur,
- Wirtschaft und Wissenschaft,
- Management und Infrastruktur.

Neben der Erarbeitung der Strategie werden durch die Stadt, städtische Töchterunternehmen und weitere Akteurinnen und Akteure bereits erste konkrete Maßnahmen realisiert, die räumliche Bezüge zur Innenstadt aufweisen bzw. das Innenstadterleben und -erreichen verbessern sollen:

- Leezenflow für die Stadtregion: Weiterentwicklung des Grüne-Welle-Assistenten „Leezenflow“ und Installation von 10 weiteren Geräten vorrangig an den Velorouten und künftigen Haupttrouten in Münster,
- Energiehelden: Unser Klima 2030: Entwicklung eines digital gestützten Bildungs- & Informationsangebotes zum Thema Klimaschutz und erneuerbare Energien,
- App Explore Münster – Dein Stadtrundgang: Vermittlung von wichtigen Themen der Stadtgeschichte, Interessantes zu Kunstwerken und Architektur durch Augmented Reality,
- Digitallabor 2.0: Entwicklung eines „Dritten Ortes“ für das Anwenden und Ausprobieren von Techniken und digitalen Lösungen zum Erwerb von Medien- und Digitalkompetenz,
- Mobilitätsplattform Münster: Entwicklung einer App, die Informieren, Buchen, Nutzen und Abrechnen aus einer Hand bietet und weitere Mobilitätsservices und -angebote einbindet,
- Leezen LOOPmünster: zwei Rikscha-Busse fahren on-demand (Bestellung über die LOOP-Münster App) und bringen Fahrgäste im Anschluss an eine klassische Busfahrt an ihr gewünschtes Ziel, ohne feste Fahrpläne und Linien.

Das Handlungsfeld 6 „Aktiv und ko-produktiv“ des INSEK Münster Innenstadt (2023) stellt die Mitwirkung an Prozessen bereits in den Fokus und zielt auf eine gemeinschaftliche Innenstadtentwicklung auf Augenhöhe mit allen relevanten Akteurinnen und Akteuren ab (s. Kap. 3.6). Digitale Plattformen können den Austausch zwischen Beteiligten unterstützen und Kommunikationswege sowie Informationsflüsse vereinfachen. Zudem lässt sich auch die Mitwirkung für die Öffentlichkeit über digitale und niedrigschwellige Angebote erleichtern.

Das Themenfeld Digitalisierung ist handlungsfeldübergreifend zu betrachten. Denn auch in anderen Handlungsfeldern finden sich Elemente der Digitalisierung wieder, so z. B. im Handlungsfeld 1 „Autoarm und erreichbar“. Eine intelligente Mobilität verfolgt das Ziel, den Verkehr zu steuern und zu reduzieren, um so die Umwelt zu entlasten. Aus diesem Grund sollen mit Hilfe von Smart City-Lösungen unterschiedliche Verkehrsmittel miteinander vernetzt werden und Angebote „auf einen Blick“ wahrnehmbar sein, um so eine individuelle und den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer angepasste Mobilität zu ermöglichen.

Münster ist mit verschiedenen Maßnahmen auf dem Weg zu einer Smart City und erprobt und erkundet Lösungen für unterschiedliche Lebensbereiche, denn die Digitalisierung wird sich zukünftig immer stärker auf das Stadtbild, die Nutzungen und die Bevölkerung der Stadt auswirken.

### 3.3 Handlungsfeld 3: Vielfältig und erlebnisreich

Die Transformation der Innenstadt in den Bereichen Handel, Klima oder Mobilität erfordert sowohl eine andere Gestaltung des öffentlichen Raumes als auch neue kommerzielle und nicht-kommerzielle Angebote. Das dritte Handlungsfeld „Vielfältig und erlebnisreich“ fokussiert sich deshalb im Kern auf deren Weiterentwicklung.

Mit öffentlichen Räumen wie dem Hörster Parkplatz, dem Domplatz und allen voran dem Schlossplatz besitzt Münster in der Innenstadt prominente Entwicklungsräume, die Potenzial für eine ganzheitliche neue Nutzungs- und/oder Gestaltungsperspektive bieten.

Trotz der ausgeprägten Handelsfunktion in der Altstadt werden Teilbereiche wie z. B. der Verspoel, der Alte Fischmarkt, Drubbel und der Alte Steinweg nach wie vor vom Verkehr belastet. Hier gilt es den Autoverkehr auf ein Minimum zu reduzieren, um mehr Aufenthaltsqualitäten und Erlebnisreichtum zu schaffen und den Fokus zurück auf die historischen Stadträume zu lenken.

Neben der Entwicklung öffentlicher Räume tragen im Wesentlichen Handel und Gastronomie, Kunst, Kultur und Tourismus aber auch zahlreiche nicht-kommerzielle Einrichtungen zur Vielfalt der Innenstadt bei. Diese gilt es zu bewahren, zu stärken, auszubauen und wo möglich auch untereinander zu vernetzen.

Neben der Etablierung neuer Nutzungsstrukturen müssen auch weiterhin der Handel und die für Münster typischen kleinteiligen lokalen Einzelhändlerinnen und -händler unterstützt werden. Durch verschiedene Programme und Ansätze können bestehende Strukturen gestärkt, ausgebaut und vielfältiger gestaltet werden. Zudem setzen Überlagerungen aus Handel, Gastronomie, Kultur sowie Tourismus neue Impulse für einzelne Stadträume frei.

Folgende Handlungsfeldbeschreibung mit dazugehörigen Entwicklungszielen wurde vom Rat der Stadt Münster zum Handlungsfeld 3 „Vielfältig und erlebnisreich“ beschlossen:

„Die zentralen Funktionen der Innenstadt durch eine stadträumliche Vielfalt zu unterstützen und das Erleben der Innenstadt reicher zu machen, ist ein Ziel, dem das historisch geprägte Gewand der Innenstadt sehr zugute kommt. Deshalb müssen der Pflege und behutsamen Weiterentwicklung der Struktur und des Bildes der Innenstadt besondere Aufmerksamkeit zukommen. Darüber hinaus zeigt sich ein großes Potenzial, wichtige Stadträume durch neue Nutzungsangebote und Gestaltung des Raumes aufzuwerten. Dabei gilt es auch ein Augenmerk auf die Vielfalt der Nutzerinnen- und

Nutzergruppen der Innenstadt zu richten und der Vielfalt der Nutzungsangebote mehr Raum zu geben.

- Ausbildung von Teillagen und Quartieren mit eigenem Profil, dazu Qualifizierung und Imageprägung bestehender Räume wie z. B. Schlossareal, Martiniviertel und Hafenstraße
- Unterstützung und Qualitätssicherung bestehender Angebote in Handel und Gastronomie, Förderung der Vielfalt kleiner und lokaler Einzelhändlerinnen und -händler
- Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht-kommerziellen Angeboten (z. B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)
- Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z. B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)
- Stärkung und Bewahrung des spezifischen kulturellen und touristischen Angebots sowie der Kultureinrichtungen in der Innenstadt
- Reduzierung des Autoverkehrs in stadhistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses
- Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren“

### 3.4 Handlungsfeld 4: Alltagstauglich und inklusiv

Die Innenstadt Münsters profitiert durch ihr vielfältiges Nutzungsprofil und ist mehr als nur Zentrum für Handel, Dienstleistung, Kultur und oberzentrale Einrichtungen. Durch ihre stark ausgeprägte Wohnfunktion bedarf es neben den typischen City-Nutzungen auch eines gewissen Maßes an Alltäglichkeit, um Bedürfnisse des täglichen Lebens der Anwohnerinnen und Anwohner sicherzustellen. Als langfristig angelegte Aufgabe muss eine ausbalancierte Integration dieser Alltäglichkeit in die mehrheitlich vorzufindenden herkömmlichen Innenstadtstrukturen gelingen.

Aufgrund der wachsenden unterschiedlichen Lebenswirklichkeiten und ihren heterogenen Zukunftsaussichten ist es von Bedeutung diesen Prozess unter inklusiven Aspekten zu betrachten. Im Rahmen dieser Entwicklung müssen daher die Aufgaben unter Berücksichtigung verschiedener Zielgruppen vorgenommen werden. Dazu gehören vor allem die Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt und die damit einhergehende Sicherstellung der alltäglichen Versorgung sowie eine adäquate Entwicklung von Aufenthalts-, Freizeit- und Erholungsangeboten.

Vor allem die Münsteraner Altstadt besticht durch ihre vielseitigen Quartiere mit unterschiedlichen Charakteristiken in Nutzungsschwerpunkten, städtebaulicher Erscheinung und Nutzerinnen- und Nutzergruppen. Diese eigenen Identitäten gilt es zwingend zu bewahren, aber auch durch neue kooperative Projektansätze mit Anliegerinnen und Anliegern sowie Bewohnerinnen und Bewohnern weiter zu profilieren.

Insbesondere gilt es auch, Orte bzw. Räume aber auch Angebote und Nutzungen in der Innenstadt so zu gestalten, dass auch (soziale) Bedarfe von Menschen in prekären Lebenslagen, z. B. geflüchtete, wohnungslose und/oder von Armut bedrohter Personen aber auch von Kindern, Seniorinnen und Senioren sowie von Menschen mit Behinderungen Berücksichtigung finden. Die Potenziale der Innenstadtentwicklung gilt es zu aktivieren, um die dortigen Quartiere zu lebendigen, attraktiven und inklusiven Lebensräumen für alle Menschen auszugestalten. Hier kann auch die Einbindung des Ehrenamtes wertvolle Beiträge leisten.

Die aktuellen und auch zukünftig andauernden Entwicklungen auf dem angespannten Wohnungsmarkt zeigen sich auch im Innenstadtbereich. Mit Blick auf den vorhandenen Wohnraum in sämtlichen Marktsegmenten muss bezahlbarer, aber vor allem inklusiver Wohnraum geschaffen werden.

Neben einer Einbeziehung gemeinwohlorientierter Trägerschaften und zielorientierter Finanzierungsmodelle muss die vorhandene (rechtliche) Instrumentenpalette zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums genutzt und ggf. weiterentwickelt werden, um das Wohnen im Innenstadtbereich weiterhin für alle Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen.

Neben der Wohnnutzung sind auch das Schul- und Bildungsangebot, eine bedarfsgerechte Kinder- und Jugendarbeit und -betreuung sowie grundlegende alltägliche Nutzungen sicherzustellen. Wie bereits erläutert, bilden alltägliche Nutzungen den Gegenpol zu den überwiegenderen City-Funktionen und müssen in ihrer Qualität und Quantität gesichert, ausgebaut und weiterentwickelt werden.

Besonders die Altstadt bietet ein breites Angebot an Platzsituationen und verschieden qualifizierten öffentlichen Räumen. Diese beschränken sich jedoch mehrheitlich durch fehlende Aufenthaltsqualitäten auf ihre Funktion als Durchgangsraum. Ziel sollte es sein, durch gezielte Umgestaltungen unterschiedliche Raumcharaktere in Bezug auf ihre Nutzung zu schaffen. Neben Spiel-, Sport- und Freiraumangeboten sollten ausreichend nicht-kommerzielle Räume unter den Gesichtspunkten der Inklusivität und Barrierefreiheit geschaffen werden.

Folgende Handlungsfeldbeschreibung mit dazugehörigen Entwicklungszielen wurden vom Rat der Stadt Münster zum Handlungsfeld 4 „Alltagstauglich und inklusiv“ beschlossen:

„Die Tauglichkeit der Innenstadt für das alltägliche Geschehen zu verbessern, muss auch ein Ziel für eine Innenstadt sein, in der in erheblichem Umfang gewohnt wird und die eine besondere Rolle als zentraler Schul-, Bildungs- und Arbeitsstandort spielt. Dafür sind die Alltagsfunktionen von der Nahversorgung bis hin zu Angeboten der wohnortnahen Kindertagesbetreuung zu stabilisieren und die Alltagsräume für alle Menschen sicher und gut benutzbar zu gestalten. Zudem sind in den Wohnquartieren die bestehenden Wohnverhältnisse zu sichern, die Nachbarschaften im Sinne eines sozialen Miteinanders zu stärken und der gemeinschaftlichen Begegnung mehr Raum zu geben: inklusiv und interkulturell.

- Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität
- Erhalt von bezahlbarem Wohnraum sowie Etablierung neuer Wohnangebote für gemeinschaftliche Lebensformen, für inklusives Wohnen
- Stärkung der bestehenden und Förderung von neuen Nachbarschaften in innerstädtischen Wohnquartieren
- Sicherung der für das Wohnen notwendigen alltäglichen Versorgung
- Stärkung des Schul- und Bildungsstandorts Innenstadt mit Sicherung der Anforderungen an Erreichbarkeit und Umfeldqualität
- Erweiterung einer gelenkten hybriden Nutzung von Schulhöfen
- Erhöhung der Versorgung an Spiel-, Sport- und Freiraumangeboten für unterschiedliche Generationen und Nutzergruppen
- Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote
- Stärkung nicht-kommerzieller Raumangebote unter geschlechts-, herkunfts- und alterssensiblen Gesichtspunkten
- Vermeidung und Beseitigung von Angsträumen
- Weiterentwicklung der bedarfsgerechten Infrastruktur- und Angebotsplanung der offenen Kinder- und Jugendarbeit und der aufsuchenden Jugendsozialarbeit
- Erhalt von bezahlbaren Räumlichkeiten für freie gemeinnützige Träger“

## Zum Hintergrund: Barrierefreie Innenstadt Münster

Aus der demographischen Entwicklung, die mit einer deutlichen Steigerung der Anzahl älterer Menschen und somit auch einer wachsenden Zahl mobilitäts- oder aktivitätseingeschränkter Personen einhergeht, ergeben sich neue Bedürfnisse und Herausforderungen für Städte und Gemeinden. In diesem Zusammenhang hat auch eine barrierefreie Gestaltung der Stadtzentren stark an Bedeutung gewonnen.

Die Stadt Münster legt einen besonderen Wert auf die Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des historisch gewachsenen Stadtzentrums für alle Menschen. Als Stadt der Wissenschaft und Lebensart hat sie ideale Voraussetzungen, Barrierefreiheit kreativ und angemessen im Sinne eines „Design für Alle“ in ihr Stadtbild zu integrieren und die damit verbundenen Vorzüge und Komfortgewinne allen Bürgerinnen und Bürgern, Besucherinnen und Besuchern zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der hohen Bedeutung der Barrierefreiheit für die Innenstadtentwicklung wurde ein dieses Thema vertiefendes „Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt Münster“ (2022) erstellt.

Grundlage für das Handlungskonzept ist eine Bestandsanalyse mit der Erfassung der Ist-Situation. Dafür wurde eine Referenzstrecke ausgewählt und sogenannte „Raumelemente“ identifiziert, die für die Barrierefreiheit der Innenstadt relevant sind und Beispielcharakter aufweisen. Die Raumelemente sind z. B. Bushaltestellen, Promenadenquerung, Park- bzw. Stellplätze, eine Straße mit begleitendem Fuß- und Radweg, Fußgängerzone, Furten, Stadtmöbel oder Leitelemente.



Abb. 57: Raumelemente mit Piktogrammen, in der zu erwartenden Reihenfolge des Auftretens auf der Referenzstrecke (Darstellung: NeumannConsult, 2022)

Ausgewählt wurde eine Referenzstrecke vom Ludgeriplatz über Königsstraße und Rothenburg bis zum Domplatz, von dort über den Prinzipalmarkt und Ludgeristraße zurück zum Ausgangspunkt. Diese präferierte Referenzstrecke wurde gewählt, da sie typische Ströme von Besucherinnen und Besuchern sowie Pendlerinnen und Pendlern von relevanten Startpunkten auf dem ersten Tangenterring (Ludgeriplatz an der Promenade) in die Innenstadt abbildet und eine möglichst umfassende Anzahl für Münster typischer Situationen oder Objekte der bereits oben identifizierten Raumelemente enthält.



17	Verbesserung Übergänge Kreisverkehr
	<b>Raumelement Höhenüberwindung</b>
18	Barrierefreie Umgestaltung des Geisbergweg-Areals
	<b>Raumelement Stadtmobiliar</b>
19	Barrierefreie Toiletten in neuem Toilettenkonzept einplanen
20	Programm "100 Bänke für die Innenstadt" auflegen
21	Konzept "Spiel-, Freizeit- und Bewegungsangebote in der Innenstadt" erstellen
22	"Barrierefreie Klimaoasen" in die Planungen für den öffentlichen Raum integrieren
	<b>Raumelement Rückzugsorte</b>
23	"Barrierefreie Rückzugsorte" einplanen
24	Gezielte Kommunikation von/zu "Rückzugsorten"

Zusätzlich zu den o.g. Handlungsempfehlungen, die sich auf konkrete Orte und Raumelemente beziehen, werden drei Aktionsprogramme vorgeschlagen:

- „Sensibilisieren – Interagieren – Kontrollieren“: Auseinandersetzung mit Nutzerinnen und Nutzern bzw. Akteurinnen und Akteuren, wo immer möglich in einer positiven, informierenden und motivierenden Art und Weise, um auf die Vielzahl von Barrieren hinzuweisen, die überwiegend durch Unwissenheit und fehlende Sensibilität entstehen.
- „Planung und Ausschreibung“: Menschen mit Behinderung möglichst frühzeitig in Planungen einbinden, verschiedene Ämter und Planungen verstärkt vernetzen und an der Formulierung von Ausschreibung beteiligen sowie Ausschreibungen mit möglichst detailliert benannten Anforderungen an die Barrierefreiheit ausformulieren.
- „Informationen“: existierende Informationen wie z. B. zu barrierefreien WCs, Behindertenparkplätzen, zu Barrierefreiheit für Reisende und für Einheimische gebündelt und leicht zugänglich und technisch zeitgemäß nutzbar machen.

### 3.5 Handlungsfeld 5: Autoarm und erreichbar

Mobilitäts- und Innenstadtentwicklung stehen in einem engen Zusammenhang zueinander. Die Entwicklung von Verkehrsnetzen und -formen und die Siedlungstätigkeit bedingen sich gegenseitig – Mobilität formt Städte. Die Innenstadt Münsters ist bislang durch verschiedene Trends der Verkehrsplanung geprägt worden, wie z. B. durch das Leitbild der „autogerechten Stadt“ oder „Münster als Fahrradstadt“. Die aktuelle Mobilitätswende mit einer kontinuierlichen Veränderung von Verkehrsnetzen, -formen und -angeboten führt dazu, dass auch räumliche Anpassungen angestrebt werden sollen, mit denen Umgestaltungs- und Umnutzungspotenziale entstehen und die ebenso einen Beitrag zur klima- und umweltgerechten Innenstadtentwicklung leisten können.

Eine Förderung des multimodalen Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs sowie eine Erhöhung der Barrierefreiheit bei Reduzierung des Autoverkehrs stehen hier im Fokus. Gleichzeitig ist die Erreichbarkeit der Innenstadt aus Stadt und Region, insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Personen, sicherzustellen.

In ausgewählten Räumen bietet sich die Chance neue Mobilitätsangebote zu integrieren oder mehr Fläche für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Eine Verknüpfung von verschiedenen Verkehrstypen an Mobilitätsstationen – sowohl vom Umweltverbund als auch vom MIV – fördert den multimodalen Verkehr in der Innenstadt, bietet Angebote für verschiedene Nutzerinnen- und Nutzeransprüche und sichert somit die Erreichbarkeit der Innenstadt. Digitale Angebote, wie Apps etc. und Elemente der intelligenten Verkehrssteuerung sollen hierbei ebenfalls in den Blick genommen werden.

Straßenzüge wie die Straße am Schlossplatz, der Ludgeriplatz, die Bahnhofstraße oder die Tangente Bült – Voßgasse – An der Apostelkirche – Bergstraße – Münzstraße stellen aufgrund ihrer hohen Verkehrsfrequenz und des breiten Straßenquerschnitts Barrieren in der Innenstadt Münsters dar. Daher ist es das Ziel, diese Barrieren zu reduzieren, um die Verknüpfungen der Quartiere untereinander zu stärken sowie die abgeschnittenen Stadträume und Funktionsbereiche (Martiniviertel, Hafen, Schlossareal, Urbane Wissensquartiere, Südviertel) stärker in die Innenstadt bzw. Altstadt zu integrieren.

Folgende Handlungsfeldbeschreibung mit dazugehörigen Entwicklungszielen wurde vom Rat der Stadt Münster zum Handlungsfeld 5 „Autoarm und erreichbar“ beschlossen:

„Ziel einer autoarmen Innenstadt ist vorrangig ein Zugewinn an stadträumlicher Qualität, die Verbesserung der Umweltqualität und ein Beitrag zur klimagerechten Entwicklung der Innenstadt. Dafür ist eine schrittweise Reduzierung des Autoverkehrs und des Parkens zu ebener Erde vorgesehen, deren Takt und Umfang maßgeblich durch die Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit bestimmt ist. Eine besondere Bedeutung ist dadurch dem Fuß- und Radverkehr zuzusprechen. Letzterer ist durch attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen und -infrastrukturen in der gesamten Innenstadt zu fördern.“

- Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen
- Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas
- Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u. a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize
- Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche“

### 3.6 Handlungsfeld 6: Aktiv und ko-produktiv

Eine aktive Zukunftsgestaltung der Innenstadt kann nur gemeinsam von und mit der gesamten Stadtgesellschaft gelingen. Daher wird das Ziel verfolgt, die bereits seit vielen Jahren gelebte produktive Zusammenarbeit von zivilgesellschaftlichem, privatwirtschaftlichem und öffentlichem Engagement weiter zu stärken und auszubauen.

Der Dialog zwischen den Akteurinnen und Akteuren der Münsteraner Innenstadt, der Verwaltung und der Politik bildet die Basis für eine zukunftsfähige und gemeinschaftlich getragene Innenstadtentwicklung. Auch sind große Institutionen wie die Kirchen und die Hochschulen sowie Studierende, Anwohnende, Kinder und Jugendliche sowie die Seniorinnen- und Seniorenvertretungen etc. adäquat und über bewusst ausgewählte Formate miteinzubinden.

Das bereits etablierte Citymanagement der Stadt Münster – eine Kooperation der Stadt Münster mit der Initiative starke Innenstadt e. V. (ISI) und der Wirtschaftsförderung Münster GmbH – engagiert sich seit vielen Jahren für die Weiterentwicklung und das Image der Innenstadt. Doch das Bewältigen der Zukunftsaufgaben kann nur im Schulterschluss mit allen relevanten Akteurinnen und Akteuren geschehen. Um diese zusammenzubringen wird derzeit das Zentrenmanagement für die Innenstadt Münsters auf- und damit das Citymanagement ausgebaut.

Zu einer vielfältigen innerstädtischen Nutzungsstruktur gehört auch die Vielfalt an kulturellen Angeboten. Die Ressource „Raum“ ist in einer wachsenden zunehmend diversen Stadt von großer Bedeutung für ein strukturell verankertes Kultur(er)leben. Die vorhandenen Kulturorte und Angebote gilt es zu sichern, weiter zu entwickeln und zu stärken. Dabei ist ein vorrangiges Ziel die Intensivierung des Dialogs mit den Kulturschaffenden. Dabei sollten kulturelle Angebote und Veranstaltungen nicht nur in festen Einrichtungen, sondern auch im öffentlichen Raum gedacht werden.

Folgende Handlungsfeldbeschreibung mit dazugehörigen Entwicklungszielen wurde vom Rat der Stadt Münster zum Handlungsfeld 6 „Aktiv und ko-produktiv“ beschlossen:

„Die Innenstadt gemeinsam in eine Zukunft zu führen, ist ein Ziel, dem die Stadt Münster sich schon seit langer Zeit in der Organisation von Prozessen mit der Stadtgesellschaft und der Privatwirtschaft verpflichtet sieht. Öffentliche Maßnahmen, Unterstützungen und Anreize entfalten nur in dem Maße ihre Wirkung, wie sie auch von denen getragen werden, die tagtäglich die Innenstadt „machen“ – die Händlerinnen und Händler, die Dienstleisterinnen und Dienstleister, die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, Bürgerinnen und Bürger und viele mehr – und auch nur in dem Maße wie die Entwicklung der Innenstadt von diesen Akteurinnen und Akteuren auch wirtschaftlich und emotional mit verantwortet wird.

Die Stadt Münster sollte sich neben den hoheitlichen Kernaufgaben insbesondere auf die innerstädtischen Räume konzentrieren, in denen der Wandel privatwirtschaftlich und zivilgesellschaftlich angestoßen werden kann.

- Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe
- Intensivierung und Verstärkung des Dialogs mit den Stakeholderinnen und Stakeholdern der Innenstadt, insbesondere mit den großen Akteurinnen und Akteuren wie Kirchen oder Hochschulen aber auch mit Studierenden, Jugend- und Seniorinnen- und Seniorenvertretungen und weiteren (zivilgesellschaftlichen) Gruppen
- Steigerung des Angebots an adäquaten Prozessen und Formaten für das produktive Zusammenwirken von zivilgesellschaftlichem, privatwirtschaftlichem und öffentlichem Engagement
- Verstärkung und Stärkung des Zentrenmanagements als Motor für die ko-produktive Innenstadtentwicklung
- Stärkung der Einbindung von Kulturschaffenden“

## 4 Maßnahmenübersicht und räumliche und programmatische Schwerpunkte

Aus der Bestandsanalyse, den herausgearbeiteten Potenzialen und Mängeln, der Definition von Handlungsfeldern mit ihren Entwicklungszielen sowie aus den Ergebnissen und Anregungen der durchgeführten Beteiligungsformate, insbesondere der Fachwerkstatt im Mai 2022, wurde ein Katalog von Maßnahmen bzw. Projekten hergeleitet, mit denen die Innenstadt Münsters zukunftsfähig aufgestellt und weiterentwickeln werden soll.

Um eine Übersicht und Schlüssigkeit innerhalb des gesamten Konzeptes herzustellen, wurden die Maßnahmen den sechs definierten Handlungsfeldern zugeordnet:



Zudem wurden die Maßnahmen jeweils mit ihren Zielen und ihrer Intention beschrieben, Umsetzungshorizonte zugeteilt und mögliche Projektbeteiligte benannt.

## Beteiligungsformate

### 3. Phase: Maßnahmen und Schwerpunkte

#### Fachwerkstatt zu Maßnahmen // 25.05.2022

Alle zuvor im Zukunftsprozess für die Innenstadt durchgeführten Beteiligungsformate brachten bereits Maßnahmenvorschläge hervor. Diese wurden in einem „Maßnahmenspeicher“ gesammelt und nach den Handlungsfeldern geordnet. Im Rahmen der Fachwerkstatt wurde der umfangreiche Katalog mit der dezernatsübergreifenden Projektgruppe Innenstadt und Multiplikatorinnen und Multiplikatoren der Stadtgesellschaft diskutiert. Alle Teilnehmenden hatten bereits im Vorfeld der Veranstaltung die Möglichkeit, ihre eigenen Projekt- und Maßnahmenideen zur Zukunftsentwicklung der Innenstadt an das bearbeitende Planungsbüro zu senden. Ziel der Fachwerkstatt war es, gemeinsam die Maßnahmen zu ergänzen, anzupassen oder zu streichen.

Die Ergebnisse der Fachwerkstatt flossen in die erarbeitete Maßnahmentabelle ein.



Abb. 59: Impressionen aus der Fachwerkstatt (Fotos: Stadt Münster, scheuvens + wachten plus)

#### Werkstatt Innenstadt & Mobilität // 25.10.2022

Das Handlungsfeld „Autoarm und erreichbar“ ist ein sowohl in der Bürgerschaft als auch unter Fachleuten und Politik intensiv diskutiertes Thema. Es stellt sich die Frage, wie und mit welchen Maßnahmen eine autoarme aber dennoch sehr gut erreichbare Innenstadt umgesetzt werden kann und soll. Hierüber diskutierten am 25. Oktober 2022 ca. 80 Multiplikatorinnen und Multiplikatoren aus Stadtgesellschaft und Politik gemeinsam mit Verwaltung und externen Fachexpertinnen und -experten in einer Werkstattveranstaltung. An drei zentralen Fragestellungen wurde gearbeitet:

- **Erreichbarkeit:** Welche innenstadtverträglichen Mobilitätsangebote sollen zukünftig die Erreichbarkeit der Innenstadt sichern?
- **Parken:** Wie und wo sollen Anwohnerinnen und Anwohner, Besucherinnen und Besucher und Pendelnde aus der Region zukünftig parken? Wie können Alternativen aussehen?

- **Stadtraum:** Wo könnten jetzige Verkehrsflächen reduziert und wie kann der dann gewonnene Stadtraum in der Innenstadt neu und vielfältiger genutzt werden?

Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist sowohl für die Münsteranerinnen und Münsteraner aus den Außenstadtteilen als auch für die Menschen aus der Stadtregion von herausragender Bedeutung. Gleichzeitig muss es das Ziel sein, Pendelströme mit Zielrichtung Innenstadt zukünftig umwelt- und klimagerechter abzuwickeln als dies heute der Fall ist. Dafür bedarf es Push- und Pull-Maßnahmen. Wichtig ist dabei jedoch eine phasenweise Umsetzung, damit Münster weiterhin als gastfreundliche Stadt wahrgenommen wird. An konkreten Projektansätzen wurden unter anderem Hochleistungsachsen für den ÖPNV, Mobilstationen zur Verknüpfung der Mobilitätsangebote sowie die S-Bahn Münsterland diskutiert.

Beispielhaft für viele Orte in der Innenstadt wurden die Königsstraße, der Alte Steinweg und der Parkplatz an der Wasserstraße zur Diskussion gestellt. Flächen wurden neu verteilt, Pkw-Stellplätze herausgenommen, Bäume und Grün aufgestellt und Orte für Gastronomie und nicht-kommerziellen Aufenthalt vorgeschlagen. Es können mehr Raum für Radfahrende und zu Fuß Gehende sowie individuelle Orte entstehen: Platz für das zu Fuß Gehen und Fahrradparken in der Königsstraße wo heute Autos am Straßenrand parken, ein Raum speziell gestaltet mit und für junge Menschen auf einem Teil des dortigen Parkplatzes, einige Stellplätze für Quartiersautos an der Krümmen Straße, am Alten Steinweg mehr gastronomische Nutzungen, an der Wasserstraße mehr Grün.

Die Ergebnisse dieser Fachwerkstatt fließen gleichermaßen in die in Erarbeitung befindlichen Konzepte Masterplan Mobilität Münster 2035+, Integriertes Parkraumkonzept (2023) und das INSEK Münster-Innenstadt (2023) ein.

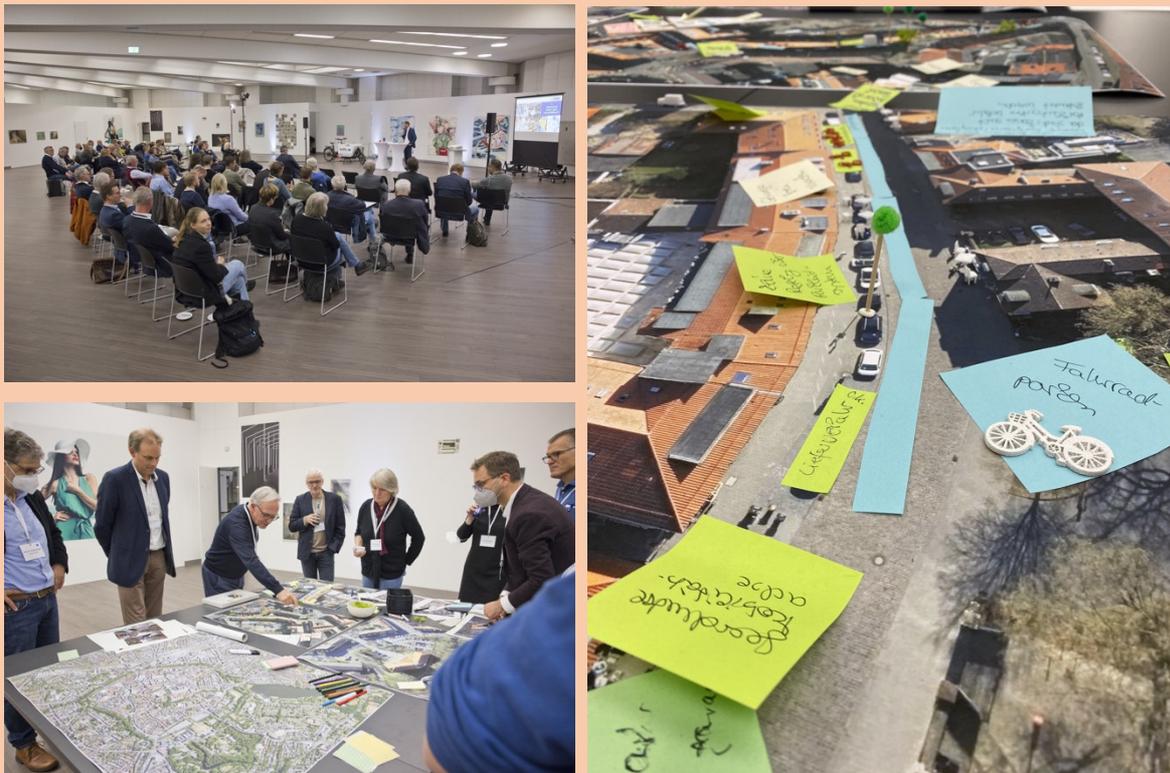


Abb. 60: Impressionen aus der Werkstatt Innenstadt & Mobilität (Fotos: Stadt Münster, Ralf Emmerich)

### Abstimmung mit dem Interfraktionellen Arbeitskreis Innenstadt // 15.11.2022

Die aus den Vorarbeiten abgeleiteten über 90 Maßnahmen wurden in einer Tabelle zusammengestellt, räumliche und programmatische Schwerpunkte wurden gebildet und in einem stadträumlichen Konzept visualisiert. Diese Ergebnisse wurden dem Interfraktionellen Arbeitskreis am 15.11.2022 vorgestellt und dort gemeinsam diskutiert.

## 4.1 Die Maßnahmen in den Handlungsfeldern

Im Folgenden werden die Maßnahmen geordnet nach den sechs Handlungsfeldern aufgeführt. Alle weiteren Informationen dazu (Maßnahmenbeschreibung, Umsetzungshorizont, Projektbeteiligte etc.) sind den Maßnahmensteckbriefen im Anhang zu entnehmen (s. A).

### Handlungsfeld 1: Grün und klimagerecht

- 1.1 Maßnahmen zur qualitätsvollen energetischen und klimagerechten Objektsanierung, Sanierungsmanagement und Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen
- 1.2 Aufstellung einer Priorisierung von Maßnahmen zur Klimaanpassung für die Innenstadt
- 1.3 Programm „Grüne und solare Dächer und Fassaden in der Innenstadt“
- 1.4 Umsetzung des Sanierungskonzepts städtischer Brunnen- und Wasserspiele und Entwicklung weiterer Standorte
- 1.5 Programm „Zukunftsbäume“
- 1.6 Erarbeitung und Umsetzung eines Sanierungs- und Entwicklungskonzeptes für die öffentlichen Grünflächen der Promenade
- 1.7 Weiterentwicklung und Umsetzung des Aa-Konzeptes für die Innenstadt-Aa
- 1.8 Intensivierung einer gezielten Bewirtschaftung von Regenwasser
- 1.9 Klima- und artenschutzgerechte Anpassung und Umsetzung „Masterplan Licht“
- 1.10 Konzept zur Weiterentwicklung und Ausbau von leitungsgebundenen Energie- und Wärmeversorgungsstrukturen im gesamten Innenstadtbereich

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept  
Münster-Innenstadt (2023)

## Maßnahmenplan

Handlungsfeld 1: Grün und Klimagerecht

Entwurf: Januar 2023



Maßnahmen zum Handlungsfeld  
"Grün und Klimagerecht"

--- Betrachtungsräum INSEK Münster-Innenstadt  
(2023)

In diesem Maßnahmenplan werden nur die  
räumlichen Maßnahmen dargestellt. Sie sind  
nicht als parzellenscharf abgegrenzt zu  
verstehen.

schwerpunkt  
planungsgesellschaft mbh

LAND  
MÜNSTER

mit  
Münster

## Handlungsfeld 2: Vernetzt und facettenreichen

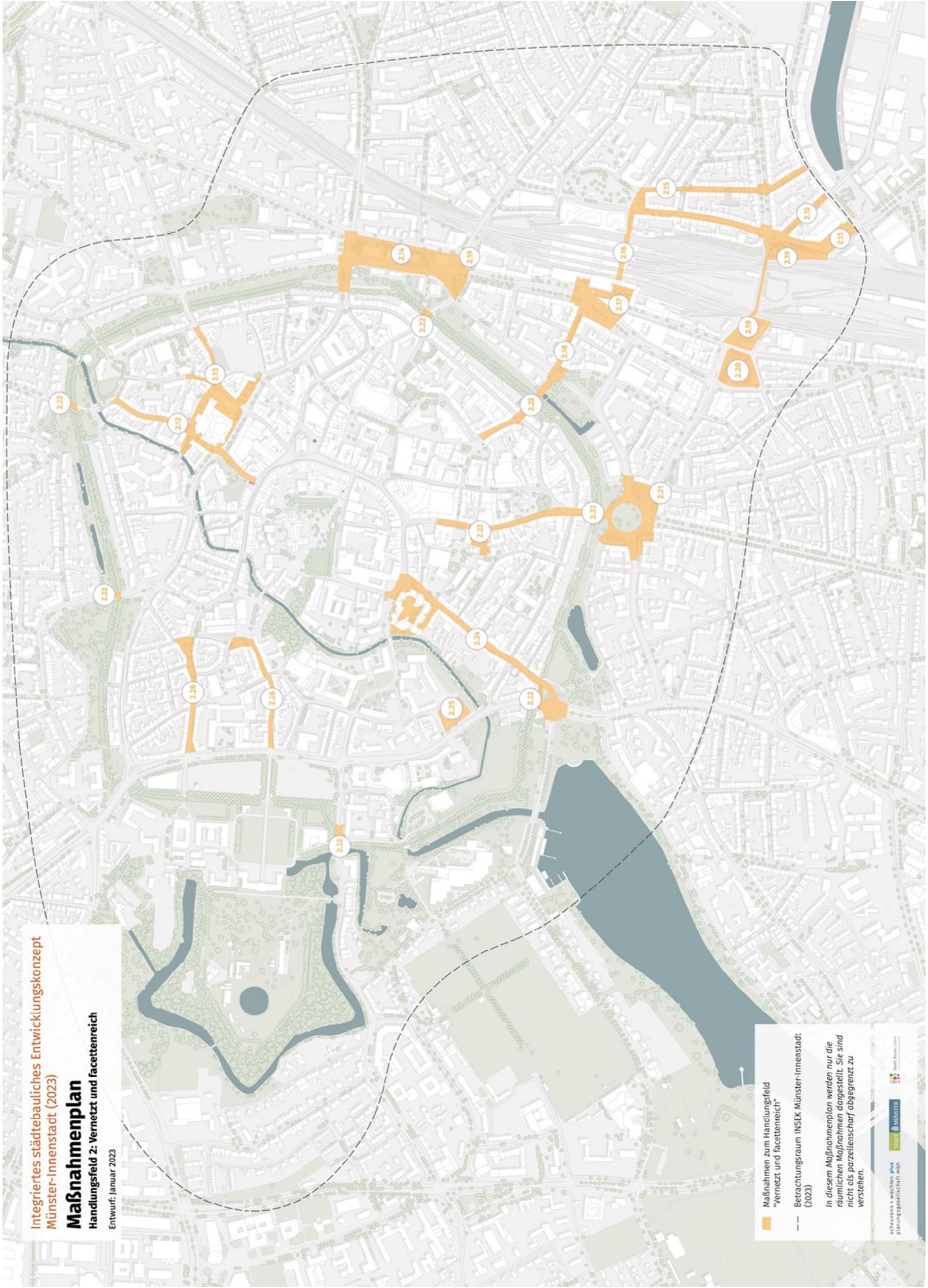
- 2.11 Ausbau/Überarbeitung eines barrierefreien (touristischen) Leitsystems für eine bessere Orientierung im gesamten Innenstadtbereich und zur Vernetzung verschiedener Stadträume/Altstadtquartiere über bereits vorhandene Highlights und „Zwischenräume“ wie z. B. Museen, Plätze, etc.
- 2.12 Umgestaltung Neubrückenstraße
- 2.13 Weitere Planung und Umsetzung des Projektes „Mikro-Kiez Martiniviertel“ mit Umgestaltung von Hörsterstraße, Martinistraße, Lotharinger Straße und Parkplatz am Bült
- 2.14 Umgestaltung Altstadteingang-Ost: Übergang Warendorfer Straße und Wolbecker Straße im Bereich Eisenbahnstraße, Parkplatz Friedrichstraße/Wolbecker Straße und Freiherr-vom-Stein-Platz
- 2.15 Umgestaltung der Verbindungsachse zwischen der Altstadt/Bahnhof Ostseite und dem Hafensreal (Hansator – Bremer Platz – Bremer Straße – Hafenplatz bzw. Hansator – Soester Straße – Hafenweg)
- 2.16 Umgestaltung des Hamburger Tunnels als Verbindungsachse zwischen Altstadt und Hansator/Ostseite Bahnhof
- 2.17 Umgestaltung Berliner Platz/Bahnhofsvorplatz
- 2.18 Umgestaltung der Windthorststraße als einladender Zugang zur Altstadt
- 2.19 Umgestaltung und -bau der Bahnunterführung Hafensstraße
- 2.20 Neugestaltung Zentraler Omnibusbahnhof Münster
- 2.21 Umgestaltung des Bereichs Ludgeriplatz als südlicher Altstadtzugang
- 2.22 Bauliche Umgestaltung Promenadenquerungen
- 2.23 Neustrukturierung der Königsstraße als Altstadtzugang
- 2.24 Neustrukturierung der Aegidiistraße als Altstadtzugang mit optimierter Anbindung an den Aasee
- 2.25 Umgestaltung und -nutzung des Bereichs Georgskommende als neuer Stadtbaustein und Zugang zum inneren Stadtkern an der Aa
- 2.26 Umgestaltung und stadtgestalterische Verbesserung der Frauenstraße zu einem einladenden westlichen Altstadtzugang mit räumlicher Verknüpfung mit dem Schloss-Areal
- 2.27 Konzeptionierung und Umsetzung einer attraktiven Radwegeverbindung von Alt-/Innenstadt mit den Urbanen Wissensquartieren im Westen der Stadt
- 2.28 Umgestaltung und stadtgestalterische Verbesserung der Überwasserstraße zu einem einladenden westlichen Altstadtzugang mit räumlicher Verknüpfung mit dem Schloss-Areal

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept  
Münster-Innenstadt (2023)

## Maßnahmenplan

Handlungsfeld 2: Vernetzt und facettenreich

Entwurf: Januar 2023



 Maßnahmen zum Handlungsfeld  
"Vernetzt und facettenreich"

 Betrachtungsraum INSEK Münster-Innenstadt:  
(2023)

*In diesem Maßnahmenplan werden nur die  
räumlichen Maßnahmen dargestellt. Sie sind  
nicht als parzellenscharf abgegrenzt zu  
verstehen.*

### Handlungsfeld 3: Vielfältig und erlebnisreich

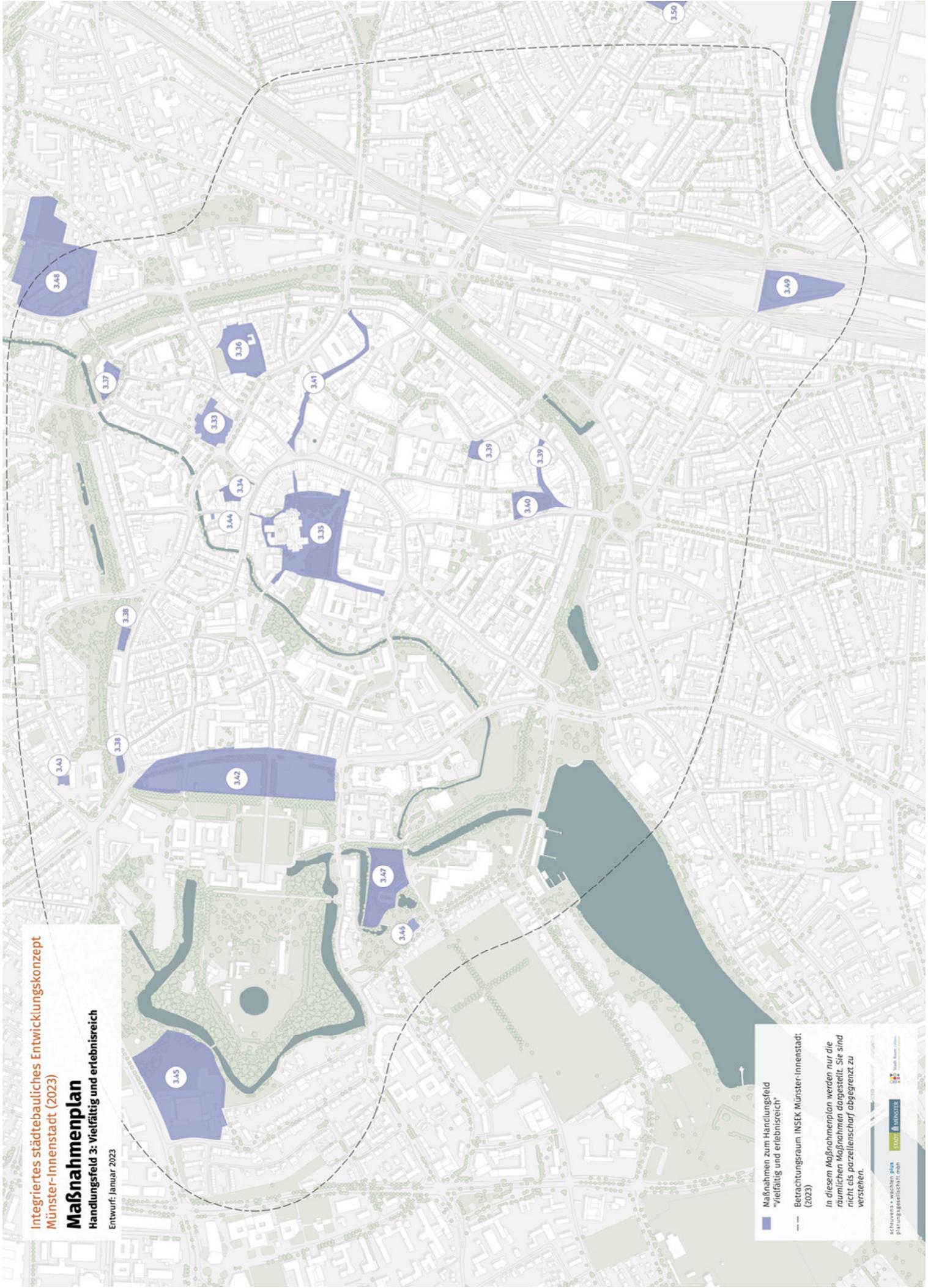
- 3.29 Entwicklung und Kuratierung eines projektübergreifenden Erdgeschoss-Programmes zur Belebung punktueller Stadträume
- 3.30 Maßnahmen des Zentrenmanagements zur Stärkung der B-Lagen der Innenstadt
- 3.31 Entwicklung und Durchführung von temporären Formaten zur Belebung der Innenstadt
- 3.32 Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für eine weitere Profilierung und Schärfung der Altstadt als Ziel für u. a. ausländische Tages- und Wochenendtouristen im Rahmen einer Konzeptionierung für die Gesamtstadt
- 3.33 Bauliche und funktionale Erweiterung des Theaters als erweiterter Kulturort
- 3.34 Umgestaltung und -nutzung des Bereichs „Apostelgarten“
- 3.35 Umgestaltung des Domplatzes und -quartieres mit Pferdegasse
- 3.36 Umnutzung und -gestaltung Hörster Parkplatz
- 3.37 Umnutzung und -gestaltung des Parkplatzes Wasserstraße/Adolph-Kolping-Berufskolleg
- 3.38 Umnutzung und -gestaltung der Parkplätze Münzstraße
- 3.39 Quartiersentwicklung Ludgeri: Verspoel/Harsewinkelplatz
- 3.40 Quartiersentwicklung Ludgeri: Umgestaltung Umfeld Ludgerikirche
- 3.41 Quartiersentwicklung Salzstraße/Alter Steinweg: Umgestaltung „Alter Steinweg“
- 3.42 Erstellung eines Nutzungskonzeptes für den Schlossplatz inklusive Verbesserung der räumlichen Anbindung an die Altstadt
- 3.43 Erarbeitung und Umsetzung eines Nutzungskonzeptes für den Lazarettbunker
- 3.44 Nutzungskonzept und denkmalgerechter Wiederaufbau Bergstr. 9
- 3.45 Musik-Campus
- 3.46 (Nach-)Nutzungskonzept Gebäude Westfälische Schule für Musik
- 3.47 Nutzungs- und Entwicklungskonzept zur Inwertsetzung des Areals „Ehemaliger Lindenhof“
- 3.48 Erstellung eines Nachnutzungskonzeptes für die JVA als neues Innenstadtquartier
- 3.49 Ehemalige Bahnflächen/Stückgutbahnhof
- 3.50 Umgestaltung der öffentlichen Grünfläche am Hansaplatz

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept  
Münster-Innenstadt (2023)

## Maßnahmenplan

Handlungsfeld 3: Vielfältig und erlebnisreich

Entwurf: Januar 2023



**Maßnahmen zum Handlungsfeld  
"Vielfältig und erlebnisreich"**

--- Betrachtungsraum INSEK Münster-Innenstadt:  
(2023)

*In diesem Maßnahmenplan werden nur die  
räumlichen Maßnahmen dargestellt. Sie sind  
nicht als parzellenscharf abgegrenzt zu  
verstehen.*

Schörrens & Weichen **plus**  
Planungsgesellschaft mbH

SOEP **MÜNSTER**

Stadt Münster

## Handlungsfeld 4: Alltagstauglich und inklusiv

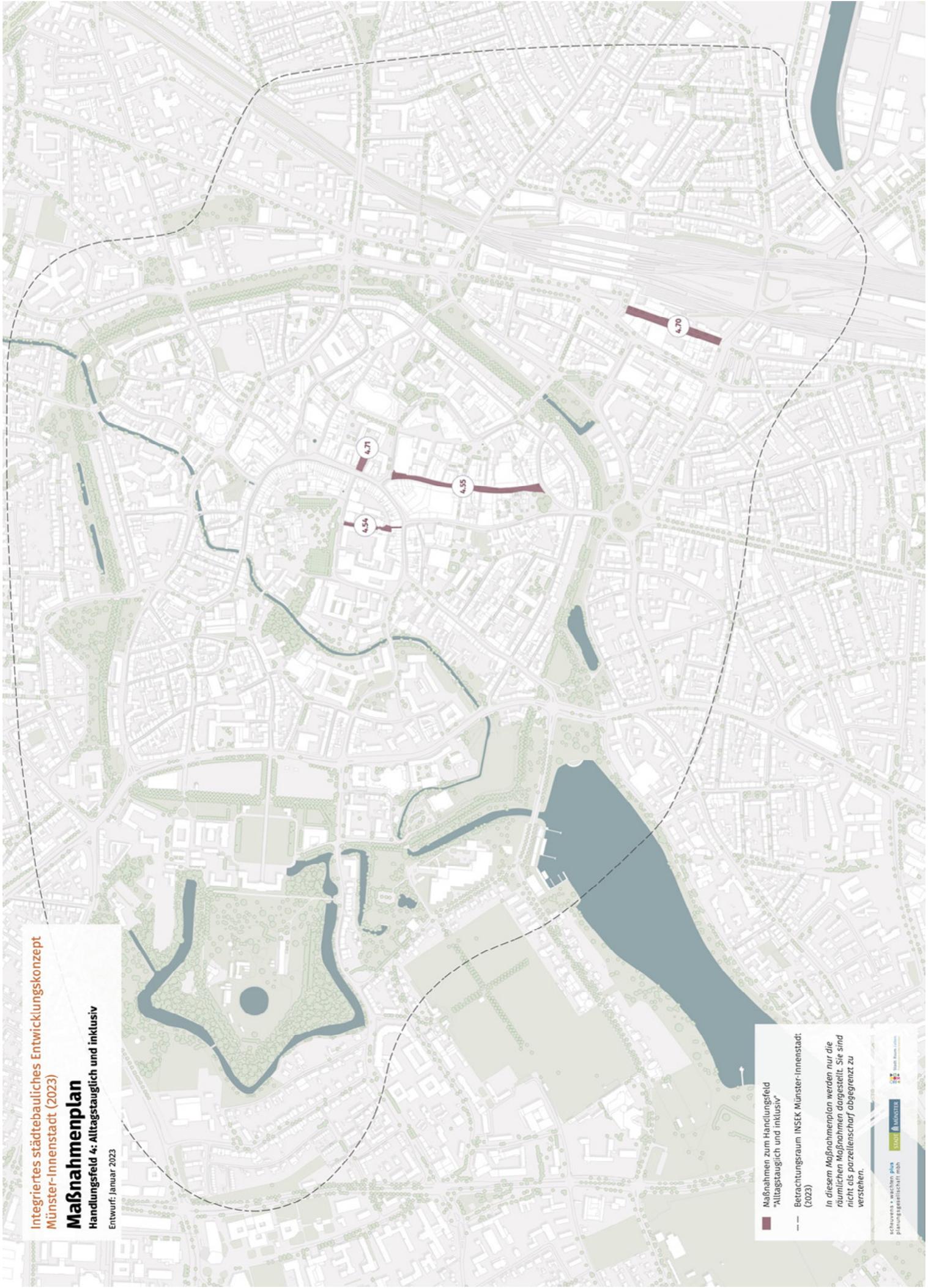
- 4.51 Programm und Katalog für nutzerinnen- und nutzergerechtes barrierefreies und stadtgestalterisch abgestimmtes Stadtmobiliar
- 4.52 Programm „100 Bänke für die Innenstadt“
- 4.53 Umsetzung Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Baustein Wege
- 4.54 Barrierefreie Umgestaltung des Bereiches Geisbergweg
- 4.55 Barrierefreie Umgestaltung und -bau Ludgeristraße
- 4.56 Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Aktionsprogramm Sensibilisieren – Interagieren – Kontrollieren
- 4.57 Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Aktionsprogramm „Informationen vernetzen & nutzbar machen“
- 4.58 Konzept und Umsetzung „Saubere Innenstadt“
- 4.59 Erstellung „Konzept gegen Angsträume“
- 4.60 Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für mehr Spiel-, Freizeit- und Bewegungsangeboten sowie für klimagerechte nicht-kommerzieller Aufenthaltsorte und Ruheoasen für alle in der Innenstadt
- 4.61 Konzept für die gelenkte hybride Nutzung von Schulhöfen
- 4.62 Weiterentwicklung, Verbesserung und Bekanntmachung der Angebote an Aufenthaltsmöglichkeiten in nicht-kommerziellen Innenräumen
- 4.63 Aufstellung und Umsetzung des Konzepts für öffentliche Toilettenanlagen
- 4.64 Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Erhaltung und Schaffung bezahlbaren und inklusiven innerstädtischen Wohnraums
- 4.65 Soziale Erhaltungssatzung für weitere (Innenstadt)-Quartiere prüfen
- 4.66 Förderung „bezahlbarer“ Immobilienangebote für Beratungsstellen zu sozialen Belangen
- 4.67 Anpassung des Angebots an Kindertagesbetreuung im Rahmen der Auswertung der Ergebnisse der Bedarfserhebung und der weiteren demographischen Entwicklung sowie bestehender Planungen
- 4.68 Das bedarfsorientierte Steuerungs- und Förderkonzept der offenen Kinder- und Jugendarbeit weiterentwickeln inklusive der Überprüfung bzw. Anpassung der Angebotszeiten an den Wochenenden (vgl. 4. Münsteraner Kinder- und Jugendförderplan 2021-2025)
- 4.69 Lichtkonzept ISG Bahnhofsviertel
- 4.70 Quartiersentwicklung Kleine Bahnhofstraße
- 4.71 Barrierefreie Erschließung des historischen Rathauses

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept  
Münster-Innenstadt (2023)

## Maßnahmenplan

Handlungsfeld 4: Alltagsnahe und inklusiv

Entwurf: Januar 2023



Maßnahmen zum Handlungsfeld  
"Alltagsnahe und inklusiv"

--- Betrachtungsraum INSEK Münster-Innenstadt:  
(2023)

In diesem Maßnahmenplan werden nur die  
räumlichen Maßnahmen dargestellt. Sie sind  
nicht als parzellenscharf abgegrenzt zu  
verstehen.

## Handlungsfeld 5: Autoarm und erreichbar

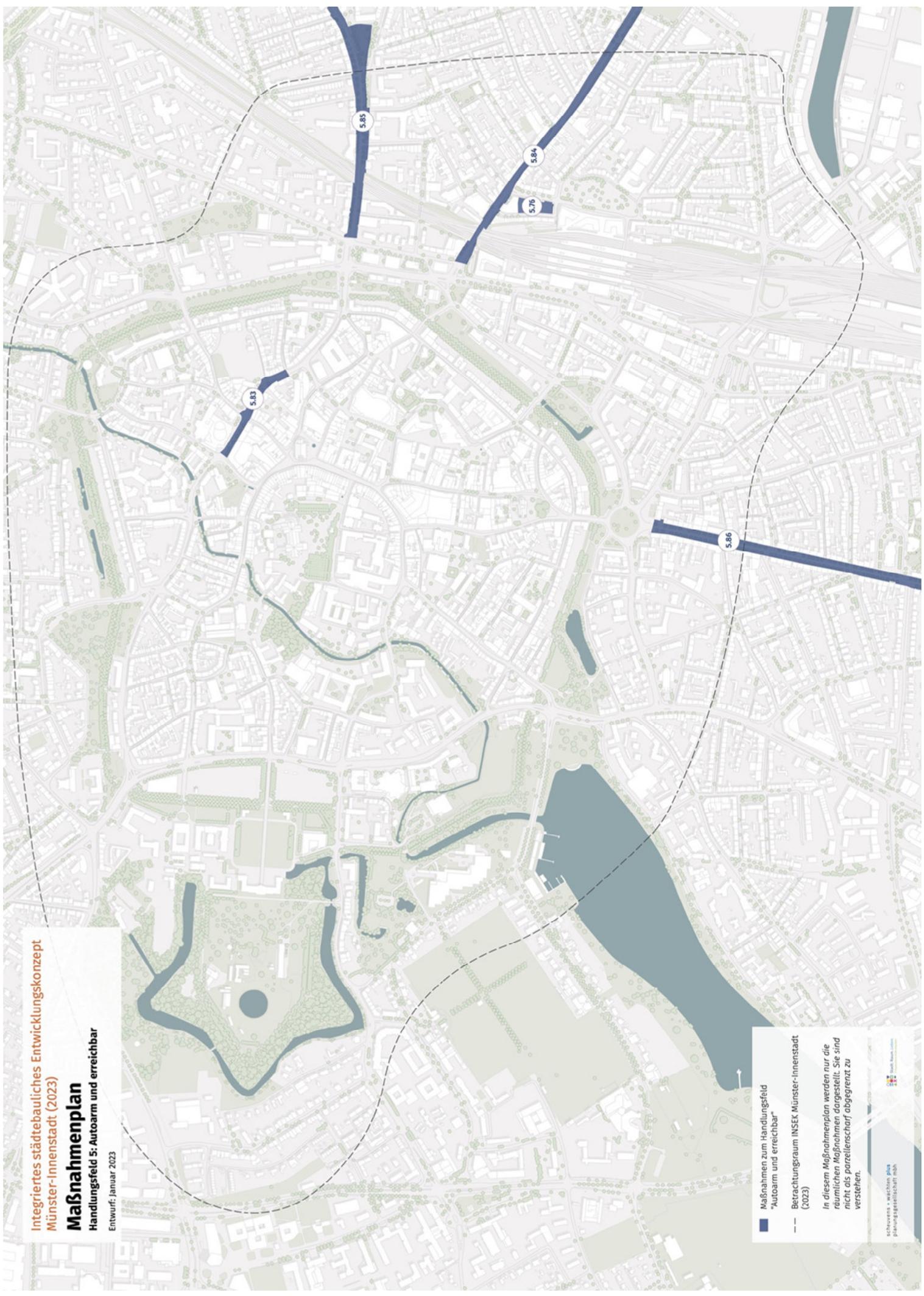
- 5.72 Erarbeitung und Umsetzung eines integrierten Verkehrskonzeptes Innenstadt mit Reallaboren und Verkehrsversuchen
- 5.73 Konzeptionierung neuer innovativer ÖPNV-Angebote für die Erreichbarkeit der Innenstadt
- 5.74 Verbesserung und Ausbau von Radwegeinfrastruktur
- 5.75 Schaffung von kostenfreien Fahrradabstellangeboten
- 5.76 Bahnhof-Ostseite: Realisierung des Mobility Hub
- 5.77 Ausbau einer umfangreichen digitalen Infrastruktur zur Erhöhung der Erreichbarkeit und Flexibilität von alternativen Mobilitätsformen (Rad-/Bike-Sharing, E-Ladesäulen, Car-Sharing, ...)
- 5.78 Umsetzung des Integrierten Parkraumkonzepts
- 5.79 Ganzheitliches Lösungskonzept „Parken für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen“
- 5.80 Konzept für eine innovative innerstädtische Liefer-Logistik
- 5.81 Ordnung von E-Rollern im öffentlichen Raum
- 5.82 Programm „Autofreie Altstadt(straßen)räume“
- 5.83 Neukonzeptionierung Bült
- 5.84 Ganzheitliche Umgestaltung Wolbecker Straße
- 5.85 Ganzheitliche Umgestaltung Warendorfer Straße
- 5.86 Ganzheitlich Umgestaltung Hammer Straße

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept  
Münster-Innenstadt (2023)

## Maßnahmenplan

Handlungsfeld 5: Autoarm und erreichbar

Entwurf: Januar 2023



■ Maßnahmen zum Handlungsfeld  
"Autoarm und erreichbar"

--- Betrachtungsraum INSEK Münster-Innenstadt  
(2023)

In diesem Maßnahmenplan werden nur die  
räumlichen Maßnahmen dargestellt. Sie sind  
nicht als parzellenscharf abgegrenzt zu  
verstehen.

## Handlungsfeld 6: Aktiv und ko-produktiv

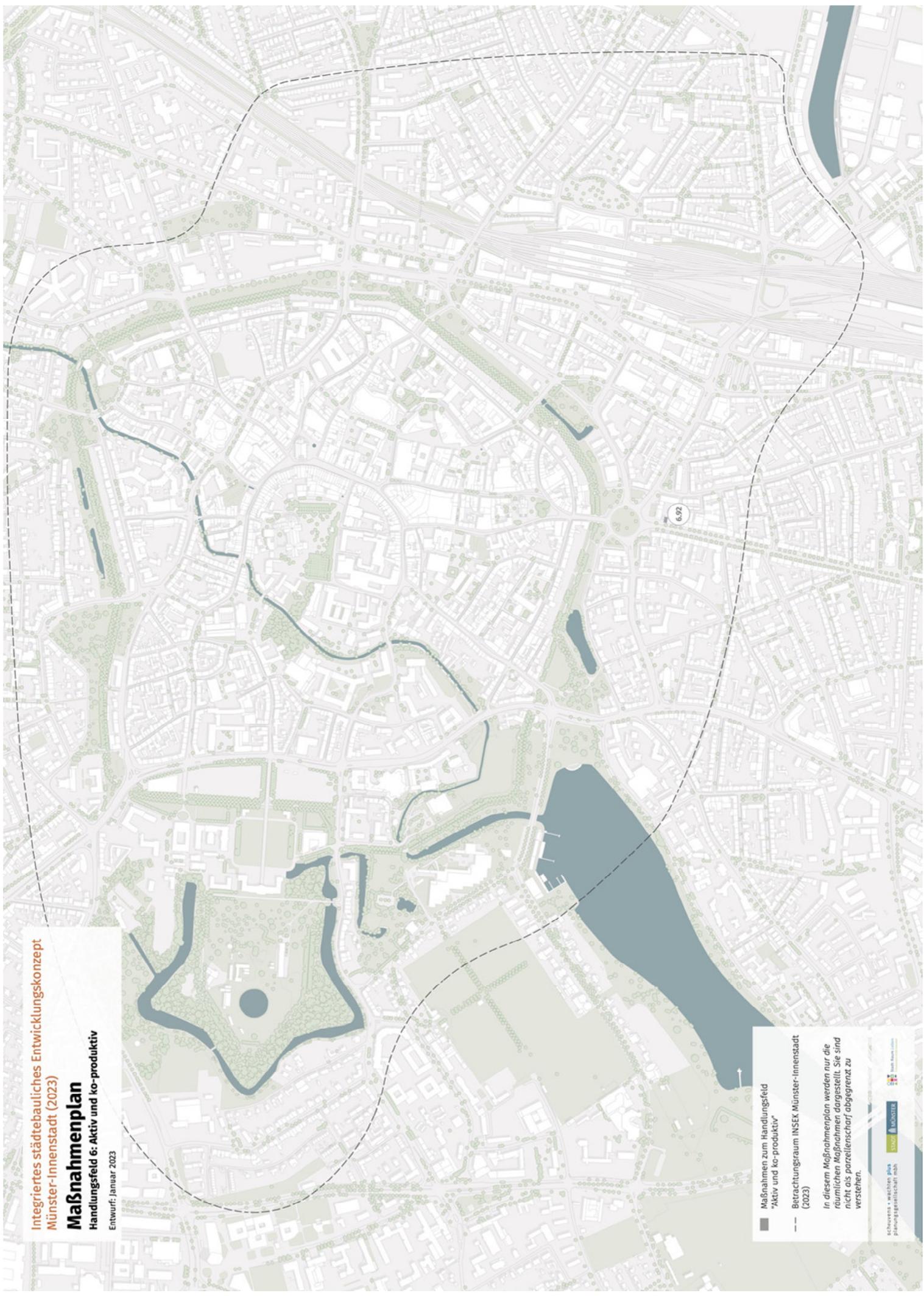
- 6.87 Weiterqualifizierung des Zentrenmanagements als Netzwerk-Organisation und Anpassung an neue gesellschaftliche Herausforderungen
- 6.88 Weiterentwicklung und Stärkung von privaten Quartiersgemeinschaften
- 6.89 Erarbeitung und Umsetzung eines Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes für die Nachtbürgermeisterin/den Nachtbürgermeister
- 6.90 Erarbeitung einer langfristig angelegten Kommunikationsstrategie „Zukunft Innenstadt“
- 6.91 Entwicklung eines Programms/einer Strategie zur Sicherung und ggf. sukzessiven zeitgemäßen Weiterentwicklung von bestehenden und etablierten Kulturorten/-einrichtungen unter Einbeziehung des öffentlichen Raums als Produktions-, Rezeptions- und Mitgestaltungsort von Kultur als integraler Bestandteil
- 6.92 Konzeption und Aktivierung „Haus der Nachhaltigkeit“ (Hammer Straße 1)
- 6.93 Einrichtung eines öffentlichen „Demokratie“-Ortes
- 6.94 Implementierung von projektübergreifenden (globalen) citizen education-Ansätzen (Bürger-Bildungs-Ansätzen) zur Wissensvermittlung von globalen und lokalen Herausforderungen
- 6.95 Freies WLAN für den Innenstadtbereich
- 6.96 Erarbeitung und Evaluation der Umsetzung des INSEK Münster-Innenstadt (2023)

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept  
Münster-Innenstadt (2023)

## Maßnahmenplan

Handlungsfeld 6: Aktiv und ko-produktiv

Entwurf: Januar 2023



■ Maßnahmen zum Handlungsfeld  
"Aktiv und ko-produktiv"

--- Betrachtungsraum INSEK Münster-Innenstadt  
(2023)

In diesem Maßnahmenplan werden nur die  
räumlichen Maßnahmen dargestellt. Sie sind  
nicht als parzellenscharf abgegrenzt zu  
verstehen.

## 4.2 Räumliche und programmatische Schwerpunkte

Um die Vielfalt der Maßnahmen weitergehend zu strukturieren, wurden räumliche und programmatische Schwerpunkte der zukünftigen Innenstadtentwicklung definiert. Diesen Schwerpunkten wurden thematisch oder räumlich miteinander „verwandte“ Maßnahmen gebündelt zugeordnet. Durch eine Bearbeitung dieser übergeordneten Schwerpunkte können Synergien erzeugt und besondere Impulse für die zukünftige Innenstadtentwicklung entfaltet werden.

Die räumlichen und programmatischen Schwerpunkte weisen mindestens eines oder mehrere der folgenden Kriterien auf:

### Integrierender Charakter

Jeder räumliche und programmatische Schwerpunkt umfasst mehrere Maßnahmen aus verschiedenen Handlungsfeldern und hat damit einen integrierenden, themen- und ressortübergreifenden Charakter.

### Synergieeffekte und besondere Mehrwerte

Zudem können durch die Umsetzung der Summe der Maßnahmen Synergieeffekte gehoben und besondere Mehrwerte für die Zukunftsfähigkeit der Innenstadt Münsters erreicht werden. Die Maßnahmen tragen dazu bei, das Profil bzw. die Identität der Münsteraner Innenstadt in besonderer Art und Weise zu schärfen, neue stadträumliche Identifikationspunkte auszubilden, die Vielfalt zu erhöhen und/oder haben eine so starke Ausstrahlung bzw. Wirkung, dass sie ihrerseits weitere positive Zukunftsentwicklungen und -projekte auslösen.

### Günstige Projektbedingungen und unmittelbare Wirkung

Weiterhin sollen die Maßnahmen der räumlichen und programmatischen Schwerpunkte mit einem überschaubaren Planungs- und Realisierungsaufwand kurz- oder mittelfristig umgesetzt werden können, was günstige Projektbedingungen voraussetzt. Mit diesen Vorhaben kann eine unmittelbare Wirkung und sichtbare Verbesserung für alle Beteiligten und die Stadtgesellschaft entfaltet werden.

Folgende räumliche und programmatische Schwerpunkte wurden definiert. Die farbigen Kennzeichnungen machen die Zuordnung der Maßnahmen zu den sechs Handlungsfeldern wie folgt erkennbar (s. auch Kap. 4).

	Handlungsfeld 1: Grün und klimagerecht		Handlungsfeld 2: Vernetzt und facettenreich
	Handlungsfeld 3: Vielfältig und erlebnisreich		Handlungsfeld 4: Alltagstauglich und inklusiv
	Handlungsfeld 5: Autoarm und erreichbar		Handlungsfeld 6: Aktiv und ko-produktiv

### Räumlicher Schwerpunkt: Quartiersentwicklung Martiniviertel

Das Martiniviertel nimmt aufgrund seines hohen Maßes an Alltäglichkeit, der starken Wohnfunktion und der Nutzungsvielfalt, der vorliegenden Flächenreserven auf dem Hörster Parkplatz und der damit verbundenen Entwicklungsmöglichkeiten einen hohen Stellenwert in der gesamten Innenstadt und insbesondere in der Altstadt ein. Der Straßenzug Bült wirkt jedoch wie eine Barriere in der Verbindung zwischen innerer Altstadt und Martiniviertel. Die Verknüpfung zwischen Martiniviertel und innerer Altstadt gilt es zukünftig zu stärken, um die Potenziale des Martiniviertels für die Altstadt und die gesamte Innenstadt nutzen zu können sowie diese im Bewusstsein der Bevölkerung und der

Besucherinnen und Besucher zu verankern. Die Umgestaltung des Hörster Parkplatzes zu einem attraktiven neuen Stadtbaustein, die Etablierung des Theaters als erweiterter Kulturort sowie die Umsetzung des Projektes „MikroKiez Martiniviertel“ mit der Umgestaltung wichtiger Straßenzüge können unter anderem wichtige Impulse für eine weitergehende positive Quartiersentwicklung im Martiniviertel auslösen.

Folgende Maßnahmen sind unter anderem bei der Bearbeitung dieses räumlichen Schwerpunktes einzubinden:

-  1.8 Intensivierung einer gezielten Bewirtschaftung von Regenwasser
-  2.13 Weitere Planung und Umsetzung des Projektes „MikroKiez Martiniviertel“ mit Umgestaltung von Hörsterstraße, Martinistraße, Lotharinger Straße und Parkplatz am Bült
-  3.30 Maßnahmen des Zentrenmanagements zur Stärkung der B-Lagen der Innenstadt
-  3.33 Bauliche und funktionale Erweiterung des Theaters als erweiterter Kulturort
-  3.36 Umnutzung und -gestaltung Hörster Parkplatz
-  4.61 Konzept für die gelenkte hybride Nutzung von Schulhöfen
-  5.73 Konzeptionierung neuer innovativer ÖPNV-Angebote für die Erreichbarkeit der Innenstadt
-  5.83 Neukonzeptionierung Bült

### Räumlicher Schwerpunkt: Neugestaltung Domplatz

Der Domplatz ist der innerste historische Kern der Altstadt und damit der gesamten Innenstadt. Während er zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch ein dicht mit Bäumen bestandener Stadtraum war, prägen seit den 1960er Jahren Parkplätze den Raum. Die durch die vorhandenen Stellplätze entstehende Verkehrsfrequenz, insbesondere in der Pferdegasse, erweist sich für diesen zentralen Stadtraum als problematisch. Zwar ist der Raum durch die Haltestelle am Domplatz gut mit dem Bus erreichbar, jedoch verstärkt sich dadurch die Verkehrsbelastung zusätzlich. Das Umfeld des Domplatzes bietet eine hohe Nutzungsvielfalt mit Handel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen, Kunst und Kultur oder Bildung. Der Domplatz selber ist der Ort der Wochenmärkte, bietet aber außerhalb der Marktzeiten wenig Vielfalt.

Trotz der zentralen Lage in der Münsteraner Innenstadt, sind die räumlichen Verknüpfungen mit den angrenzenden Altstadtquartieren eingeschränkt. Diese gilt es zukünftig zu stärken und wahrnehmbarer zu gestalten.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades des Platzes, der Parkplatznutzung und der Verkehrsbelastung bietet der zentrale Domplatz gegenwärtig wenig stadträumliche Qualitäten, nur wenige grüne Strukturen und Klimaresilienz. Daher sollen der Domplatz und sein Umfeld als zentraler Entwicklungsraum in der Münsteraner Innenstadt zukünftig vom Verkehr befreit werden und vielfältige Aufenthaltsqualitäten und -angebote sowie eine klimagerechte und barrierefreie Stadtgestaltung aufweisen.

Folgende Maßnahmen sind unter anderem bei der Bearbeitung dieses räumlichen Schwerpunktes einzubinden:

-  1.4 Umsetzung des Sanierungskonzepts städtischer Brunnen- und Wasserspiele und Entwicklung weiterer Standorte

-  1.9 Klima- und artenschutzgerechte Anpassung und Umsetzung „Masterplan Licht“ (hier St. Paulus Dom)
-  3.31 Entwicklung und Durchführung von temporären Formaten zur Belebung der Innenstadt
-  3.35 Umgestaltung des Domplatzes und -quartieres mit Pferdegasse
-  4.52 Programm „100 Bänke für die Innenstadt“
-  4.54 Barrierefreie Umgestaltung des Bereiches Geisbergweg
-  5.79 Ganzheitliches Lösungskonzept „Parken für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen“
-  6.95 Freies WLAN für den Innenstadtbereich

### Räumlicher Schwerpunkt: Umgestaltung JVA-Gelände

Die Justizvollzugsanstalt Münster an der Gartenstraße, das zweitälteste Gefängnis Deutschlands, ist ein historisch bedeutendes Erbe. Das derzeitig abgeschlossene Areal liegt am Rande der Münsteraner Innenstadt. Mit dem geplanten Umzug der JVA Münster in ein neues Gebäude steht die Zukunft dieses Areals zur Diskussion. Daraus ergibt sich für den Standort ein großes Potenzial für neue, zukunftsgerichtete innenstadtrelevante und -ergänzende Nutzungen unter Erhalt des Baudenkmals. Zudem erhalten dadurch auch die umliegenden Bereiche und Verknüpfungsräume wie beispielsweise der Parkplatz am Adolph-Kolping-Berufskolleg an der Wasserstraße eine neue Bedeutung und sollten in diesem Zusammenhang mitberücksichtigt werden.

Folgende Maßnahmen sind unter anderem bei der Bearbeitung dieses räumlichen Schwerpunktes einzubinden:

-  1.3 Programm „Grüne und solare Dächer und Fassaden in der Innenstadt“
-  1.5 Programm „Zukunftsbäume“
-  3.37 Umnutzung und -gestaltung des Parkplatzes Wasserstraße/Adolph-Kolping-Berufskolleg
-  3.48 Erstellung eines Nachnutzungskonzeptes für die JVA als neues Innenstadtquartier
-  4.64 Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Erhaltung und Schaffung bezahlbaren und inklusiven innerstädtischen Wohnraums
-  4.66 Förderung „bezahlbarer“ Immobilienangebote für Beratungsstellen zu sozialen Belangen

### Räumlicher Schwerpunkt: Neugestaltung und Aufwertung der Innenstadt-Aa

Die Aa durchfließt die Innenstadt Münsters als grün-blaues Band von Süden nach Norden. Sie hat eine wichtige wasserwirtschaftliche, ökologische und klimatische Funktion und dient gleichermaßen als Aufenthalts- und Ruheort. Dieses Band ist auch deshalb von großer Bedeutung, da sich sonst kaum weitere (großflächige) Grünräume in der Altstadt Münsters befinden. Die innerstädtische Aa ist ein grüner Verknüpfungsraum, dessen ihn begleitender Aa-Seitenweg jedoch nicht durchgehend barrierefrei gestaltet ist und nur eingeschränkte Angebote zum Verweilen bietet. Der Fluss mit den angrenzenden, zumeist sehr engen Grün- und Freiräumen sowie Wegen, ist im Stadtraum kaum

wahrnehmbar. Es fehlt an einer räumlichen, stadtgestalterischen sowie funktionalen Integration des Fließgewässers in die umliegenden Altstadträume.

Es gilt also, die Aa sensibel in die Alt- und Innenstadt zu integrieren. Dazu sollen gleichermaßen qualitativ hochwertig ausgestaltete, ökologisch wertige grüne Uferbereiche, eine Anpassung des Gewässers an die aktuellen Bedarfe des Hochwasserschutzes, barrierefreie Zu- und Übergänge sowie eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualitäten entlang der Aa geschaffen werden.

Folgende Maßnahmen sind unter anderem bei der Bearbeitung dieses räumlichen Schwerpunktes einzubinden:

-  1.7 Weiterentwicklung und Umsetzung des Aa-Konzeptes für die Innenstadt-Aa
-  2.25 Umgestaltung und -nutzung des Bereichs Georgskommende als neuer Stadtbaustein und Zugang zum inneren Stadtkern an der Aa
-  4.51 Programm und Katalog für nutzerinnen- und nutzergerechtes barrierefreies und stadtgestalterisch abgestimmtes Stadtmobiliar
-  4.52 Programm „100 Bänke für die Innenstadt“
-  4.53 Umsetzung Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Baustein Wege

### Räumlicher Schwerpunkt: Attraktive und lebendige Verknüpfungsräume zur Altstadt

Dieser Schwerpunkt baut auf dem Leitthema „Innenstadt ist mehr ...“ des gesamtstädtischen Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2030 auf. Im Fokus stehen hierbei die Stärkung und attraktive Gestaltung der räumlich-funktionalen Verknüpfungen der Altstadt mit den angrenzenden Funktionsbereichen (Hafen, Urbane Wissensquartiere, JVA, ...) sowie die Erhöhung der stadtgestalterischen Qualität der Altstadtzugänge, wie Windthorststraße, Frauenstraße, Überwasserstraße und Aegidiistraße. Mit einbezogen werden auch die Hammer Straße, Wolbecker und Warendorfer Straße, die für das alltägliche Leben der dortigen Quartiersbewohnerinnen und -bewohner mit einem vielfältigen Handels-, Gastronomie- und Dienstleistungsbesatz aber auch als Cityergänzungsstraßen von Bedeutung sind.

Die einzelnen Verknüpfungsräume haben jeweils unterschiedliche Herausforderungen und Zukunftsaufgaben zu bewältigen. Diese reichen von der Neuaufteilung und -gestaltung von Verkehrsräumen und -übergängen, der Reduzierung von Stellplätzen, der Profilierung der Erdgeschosszonen, der Schaffung nicht-kommerzieller Aufenthaltsorte, der Erhöhung der Barrierefreiheit bis hin zu einer grüneren, klimagerechten und wasserbewussten Gestaltung.

Folgend werden die jeweiligen Verknüpfungsräume genannt sowie die Maßnahmen, die unter anderem bei der Bearbeitung dieses Schwerpunktes einzubinden sind:

#### Altstadt – Kuhviertel/Überwasser – Schloss – Urbane Wissensquartiere/Westen:

-  1.5 Programm „Zukunftsbäume“
-  2.26 Umgestaltung und stadtgestalterische Verbesserung der Frauenstraße zu einem einladenden westlichen Altstadtzugang mit räumlicher Verknüpfung mit dem Schloss-Areal
-  2.27 Konzeptionierung und Umsetzung einer attraktiven Radwegeverbindung von Alt-/Innenstadt mit den Urbanen Wissensquartieren im Westen der Stadt

-  2.28 Umgestaltung und stadtgestalterische Verbesserung der Überwasserstraße zu einem einladenden westlichen Altstadtzugang mit räumlicher Verknüpfung mit dem Schloss-Areal
-  3.31 Entwicklung und Durchführung von temporären Formaten zur Belebung der Innenstadt
-  5.82 Programm „Autofreie Altstadt(straßen)räume“
-  6.88 Weiterentwicklung und Stärkung von privaten Quartiersgemeinschaften

#### Altstadt – Warendorfer Straße/Wolbecker Straße:

-  1.5 Programm „Zukunftsbäume“
-  2.14 Umgestaltung Altstadtzugang-Ost: Übergang Warendorfer Straße und Wolbecker Straße im Bereich Eisenbahnstraße, Parkplatz Friedrichstraße/Wolbecker Straße und Freiherr-vom-Stein-Platz
-  4.66 Förderung „bezahlbarer“ Immobilienangebote für Beratungsstellen zu sozialen Belangen
-  5.84 Ganzheitliche Umgestaltung Wolbecker Straße
-  5.85 Ganzheitliche Umgestaltung Warendorfer Straße

#### Altstadt – Ludgeriviertel – Hammer Straße:

-  1.5 Programm „Zukunftsbäume“
-  2.21 Umgestaltung des Bereichs Ludgeriplatz als südlicher Altstadtzugang
-  2.23 Neustrukturierung der Königsstraße als Altstadtzugang
-  3.31 Entwicklung und Durchführung von temporären Formaten zur Belebung der Innenstadt
-  3.39 Quartiersentwicklung Ludgeri: Verspoel/Harsewinkelplatz
-  3.40 Quartiersentwicklung Ludgeri: Umgestaltung Umfeld Ludgerikirche
-  4.55 Barrierefreie Umgestaltung und -bau Ludgeristraße
-  5.86 Ganzheitlich Umgestaltung Hammer Straße
-  6.88 Weiterentwicklung und Stärkung von privaten Quartiersgemeinschaften

#### Altstadt – Aegidiistraße – Anbindung Aasee

-  2.24 Neustrukturierung der Aegidiistraße als Altstadtzugang mit optimierter Anbindung an den Aasee
-  3.29 Entwicklung und Kuratierung eines projektübergreifenden Erdgeschoss-Programmes zur Belebung punktueller Stadträume
-  3.30 Maßnahmen des Zentrenmanagements zur Stärkung der B-Lagen der Innenstadt

-  4.66 Förderung „bezahlbarer“ Immobilienangebote für Beratungsstellen zu sozialen Belangen
-  6.93 Einrichtung eines öffentlichen „Demokratie“-Ortes

#### Altstadt – Bahnhofsviertel – Hafen

-  2.15 Umgestaltung der Verbindungsachse zwischen der Altstadt/Bahnhof Ostseite und dem Hafenaerial (Hansator – Bremer Platz – Bremer Straße – Hafenplatz bzw. Hansator – Soester Straße – Hafenweg)
-  2.16 Umgestaltung des Hamburger Tunnels als Verbindungsachse zwischen Altstadt und Hansator/Ostseite Bahnhof
-  2.17 Umgestaltung Berliner Platz/Bahnhofsvorplatz
-  2.18 Umgestaltung der Windthorststraße als einladender Zugang zur Altstadt
-  2.19 Umgestaltung und -bau der Bahnunterführung Hafenstraße
-  3.29 Entwicklung und Kuratierung eines projektübergreifenden Erdgeschoss-Programmes zur Belebung punktueller Stadträume
-  6.88 Weiterentwicklung und Stärkung von privaten Quartiersgemeinschaften

#### Programmatischer Schwerpunkt: Autoarme und erreichbare Innenstadt

Die Stadt Münster steht mit der Innenstadtentwicklung vor der großen Herausforderung und Zukunftsaufgabe der Mobilitätswende. Dazu sind gleichermaßen Anpassungen der verkehrlichen Infrastruktur sowie des Mobilitätsangebotes und -verhaltens gefragt und nötig, um den Pkw-Verkehr und -Stellplatzflächen zu reduzieren und gleichzeitig die gute Erreichbarkeit der Innenstadt sicherzustellen. Gleichzeitig können Umgestaltungs- und Umnutzungspotenziale, die sich hieraus ergeben, genutzt werden. Diese Aspekte gilt es durch verschiedene Maßnahmen gleichermaßen und parallel zu betrachten. Die Förderung des multimodalen Verkehrs z. B. durch Mobility-Hubs, des Fuß- und Radverkehrs sowie eine Erhöhung der Barrierefreiheit bei gleichzeitiger Reduzierung des Autoverkehrs und Parkens stehen hier im Fokus. Neue Mobilitätsangebote sind zu entwickeln, Räume, die heute dem Abstellen von Pkws dienen, zu reduzieren und gleichzeitig mehr Fläche für den Fuß- und Radverkehr zu gewinnen.

Folgende Maßnahmen sind unter anderem bei der Bearbeitung dieses programmatischen Schwerpunktes einzubinden:

-  3.34 Umgestaltung und -nutzung des Bereichs „Apostelgarten“
-  3.35 Umgestaltung des Domplatzes und -quartieres mit Pferdegasse
-  5.72 Erarbeitung und Umsetzung eines integrierten Verkehrskonzeptes Innenstadt mit Reallaboren und Verkehrsversuchen
-  5.73 Konzeptionierung neuer innovativer ÖPNV-Angebote für die Erreichbarkeit der Innenstadt
-  5.74 Verbesserung und Ausbau von Radwegeinfrastruktur
-  5.75 Schaffung von kostenfreien Fahrradabstellangeboten

-  5.76 Bahnhof-Ostseite: Realisierung des Mobility Hub
-  5.78 Umsetzung des Integrierten Parkraumkonzepts
-  5.79 Ganzheitliches Lösungskonzept „Parken für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen“
-  5.80 Konzept für eine innovative innerstädtische Liefer-Logistik
-  5.82 Programm „Autofreie Altstadt(straßen)räume“

### Programmatischer Schwerpunkt: Nicht-kommerzielle Aufenthaltsorte

In der Innenstadt Münsters befinden sich zahlreiche größere (Domplatz, Schlossplatz, ...) und kleinere Plätze (Harsewinkelplatz, Marienplatz, ...) mit stadträumlichen Qualitäten, jedoch fehlt es ihnen oftmals an (barrierefreiem) Sitzmobiliar und Spiel- bzw. nicht-kommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten. Ein Aufenthalt ist oftmals nur in den angrenzenden Gastronomiebetrieben möglich. Dieses Thema war mit eines der wichtigsten für die Bürgerinnen und Bürger in den durchgeführten Dialogformaten der ersten Beteiligungsphase und auch in der Bürgerumfrage 2021. Um mehr Lebendigkeit und Erlebnisvielfalt in die Münsteraner Innenstadt zu bringen, bedarf es Orte, die frei zugänglich, individuell zu nutzen sind und die Aufenthaltsmöglichkeiten bieten, ohne dafür bezahlen zu müssen (Spielplätze, Grünräume, zeitgemäßes und barrierefreies Mobiliar, ...).

Dies gilt insbesondere für die öffentlichen Grün- und Freiräume aber auch für Innenräume. Auch hier sollten vielfältige nicht-kommerzielle Angebote geschaffen werden, die von den Münsteraner Bürgerinnen und Bürgern sowie Besucherinnen und Besuchern genutzt werden können und der Innenstadt nutzungsstrukturell einen Mehrwert bieten. Auch die Schulhöfe der zahlreichen innerstädtischen Schulen bergen Potenziale für den nicht-kommerzielle Aufenthalt.

Folgende Maßnahmen sind bei der Bearbeitung des Schwerpunkts einzubinden:

-  1.5 Programm „Zukunftsbäume“
-  3.31 Entwicklung und Durchführung von temporären Formaten zur Belebung der Innenstadt
-  4.52 Programm „100 Bänke für die Innenstadt“
-  4.60 Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für mehr Spiel-, Freizeit- und Bewegungsangebote sowie für klimagerechte nicht-kommerzielle Aufenthaltsorte und Ruheoasen für alle in der Innenstadt
-  4.61 Konzept für die gelenkte hybride Nutzung von Schulhöfen
-  4.62 Weiterentwicklung, Verbesserung und Bekanntmachung der Angebote an Aufenthaltsmöglichkeiten in nicht-kommerziellen Innenräumen
-  6.93 Einrichtung eines öffentlichen „Demokratie“-Ortes

### Programmatischer Schwerpunkt: Barrierefreie Innenstadt

Für mobilitäts- und aktivitätseingeschränkte Personengruppen und Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Innenstadt von großer Bedeutung. Gleichzeitig ist die Erhöhung der Barrierefreiheit in einem historisch geprägten Raum wie der Münsteraner Altstadt eine Herausforderung. Neben der Verbesserung der Barrierefreiheit im

öffentlichen Raum, z. B. durch die Auswahl eines geeigneten Bodenbelages oder eines barrierefreien Stadtmobiliars (Sitzbänke etc.), spielen auch die barrierefreie Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Gebäuden eine wichtige Rolle. Auch das Angebot an barrierefreien Mobilitätsangeboten im Umweltverbund sowie speziell nur für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vorgesehene Parkmöglichkeiten und „Drop Zones“ bzw. „Kiss & Ride“-Plätze sind hier von Bedeutung. Das Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt Münster (2022) liefert dazu Maßnahmen, die in das vorliegende INSEK (2023) eingeflossen sind.

Folgende Maßnahmen sind bei der Bearbeitung dieses programmatischen Schwerpunktes unter anderem einzubinden:

-  2.11 Ausbau/Überarbeitung eines barrierefreien (touristischen) Leitsystems für eine bessere Orientierung im gesamten Innenstadtbereich und zur Vernetzung verschiedener Stadträume/Altstadtquartiere über bereits vorhandene Highlights und „Zwischenräume“ wie z. B. Museen, Plätze, etc.
-  4.53 Umsetzung Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Baustein Wege
-  4.54 Barrierefreie Umgestaltung des Bereiches Geisbergweg
-  4.55 Barrierefreie Umgestaltung und -bau Ludgeristraße
-  4.56 Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Aktionsprogramm Sensibilisieren – Interagieren – Kontrollieren
-  4.57 Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Aktionsprogramm „Informationen vernetzen & nutzbar machen“
-  4.63 Aufstellung und Umsetzung des Konzepts für öffentliche Toilettenanlagen
-  5.79 Ganzheitliches Lösungskonzept „Parken für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen“

### Programmatischer Schwerpunkt: Belebung und Vielfalt durch gemeinschaftliches Engagement

Eine kooperative Zusammenarbeit ist essentiell für eine erfolgreiche Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen und für das Gelingen einer positiven Zukunftsentwicklung der Münsteraner Innenstadt. Diese Aufgabe kann nur im Schulterschluss und durch eine Zusammenarbeit von Stadt, Politik und Stadtgesellschaft gelingen. Das Zentrenmanagement mit seinen Partnerinnen und Partnern ist hierfür von großer Bedeutung und soll fortgeführt und weiter gestärkt werden. Auch dem Wunsch nach Mitgestaltung wird nachgegangen, z. B. durch die Erprobung neuer Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligungs-Modelle und -Formate und die Durchführung von Reallaboren bzw. temporären Aktionen.

Zudem muss sich Münsters Innenstadt auch im zunehmenden Wettbewerb mit anderen Städten positionieren. Das positive Image der Münsteraner Innenstadt wird weiter gestärkt, z. B. indem das individuelle Profil der Innenstadt als Ganzes aber auch ihrer einzelnen unterschiedlichen Teilquartiere und Viertel in den Fokus genommen, Alleinstellungsmerkmale herausgearbeitet und unterstützt werden.

Vor dem Hintergrund der Transformation der Innenstadt werden vielfältige neue Angebote und Nutzungen etabliert, die zum einen ebenfalls einen Beitrag zum positiven Image der Innenstadt liefern. Andererseits gilt es auch, bestehende Einrichtungen und Funktionen zu sichern und zu erhalten und die Innenstadt z. B. auch als Wohn-, Alltags- und Kulturort zu stärken.

Folgende Maßnahmen sind bei der Bearbeitung dieses programmatischen Schwerpunktes unter anderem einzubinden:

-  3.29 Entwicklung und Kuratierung eines projektübergreifenden Erdgeschoss-Programmes zur Belebung punktueller Stadträume
-  3.30 Maßnahmen des Zentrenmanagements zur Stärkung der B-Lagen der Innenstadt
-  3.31 Entwicklung und Durchführung von temporären Formaten zur Belebung der Innenstadt
-  3.32 Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für eine weitere Profilierung und Schärfung der Altstadt als Ziel für u. a. ausländische Tages- und Wochenendtouristen im Rahmen einer Konzeptionierung für die Gesamtstadt
-  4.64 Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Erhaltung und Schaffung bezahlbaren und inklusiven innerstädtischen Wohnraums
-  4.67 Anpassung des Angebots an Kindertagesbetreuung im Rahmen der Auswertung der Ergebnisse der Bedarfserhebung und der weiteren demographischen Entwicklung sowie bestehender Planungen
-  4.68 Das bedarfsorientierte Steuerungs- und Förderkonzept der offenen Kinder- und Jugendarbeit weiterentwickeln inklusive der Überprüfung bzw. Anpassung der Angebotszeiten an den Wochenenden (vgl. 4. Münsteraner Kinder- und Jugendförderplan 2021-2025)
-  6.88 Weiterentwicklung und Stärkung von privaten Quartiersgemeinschaften
-  6.91 Entwicklung eines Programms/einer Strategie zur Sicherung und sukzessiven zeitgemäßen Weiterentwicklung von bestehenden und etablierten Kulturorten/-einrichtungen unter Einbeziehung des öffentlichen Raums als Produktions-, Rezeptions- und Mitgestaltungsort von Kultur als integraler Bestandteil

### Programmatischer Schwerpunkt: Grüne/klimagerechte Gebäude und öffentliche Freiflächen

Klimaschutz und Klimaanpassung sind besondere Zukunftsaufgaben für die gesamte Stadt Münster. Auch die Innenstadt Münsters kann dazu einen Beitrag leisten. Dies gilt zum einen für die öffentlichen Freiflächen, für die insbesondere die Stärkung und der Ausbau von grünen und blauen Strukturen mit der Bewahrung und Weiterentwicklung von Grün- und Wasserflächen sowie ein effizientes Regenwassermanagement im Vordergrund stehen. Ziel ist es unter anderem, die Innenstadt als derzeitige große Hitzeinsel sukzessive durch geeignete Maßnahmen abzukühlen und gleichzeitig Aufenthaltsqualitäten auch in Hitzeperioden zu schaffen. Zum anderen gilt es den Gebäudebestand klimagerecht zu entwickeln bzw. zu sanieren, wo möglich grüne Dächer und Fassaden zu schaffen sowie eine klimaneutrale und umweltgerechte Energieversorgung auszubauen.

Folgende Maßnahmen sind bei der Bearbeitung dieses programmatischen Schwerpunktes unter anderem einzubinden:

#### Öffentlicher Raum

-  1.2 Aufstellung einer Priorisierung von Maßnahmen zur Klimaanpassung für die Innenstadt
-  1.4 Umsetzung des Sanierungskonzepts städtischer Brunnen- und Wasserspiele und Entwicklung weiterer Standorte
-  1.5 Programm „Zukunftsbäume“

- 1.6 Erarbeitung und Umsetzung eines Sanierungs- und Entwicklungskonzeptes für die öffentlichen Grünflächen der Promenade
- 1.7 Weiterentwicklung und Umsetzung des Aa-Konzeptes für die Innenstadt-Aa
- 1.8 Intensivierung einer gezielten Bewirtschaftung von Regenwasser
- 3.50 Umgestaltung der öffentlichen Grünfläche am Hansaplatz

#### Gebäude

- 1.1 Maßnahmen zur qualitätsvollen energetischen und klimagerechten Objektsanierung, Sanierungsmanagement und Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen
- 1.3 Programm „Grüne und solare Dächer und Fassaden in der Innenstadt“
- 1.9 Klima- und artenschutzgerechte Anpassung und Umsetzung „Masterplan Licht“
- 1.10 Konzept zur Weiterentwicklung und Ausbau von leitungsgebundenen Energie- und Wärmeversorgungsstrukturen im gesamten Innenstadtbereich
- 6.87 Weiterqualifizierung des Zentrenmanagements als Netzwerk-Organisation und Anpassung an neue gesellschaftliche Herausforderungen

### 4.3 Stadträumliches Konzept

Aus den in den vorhergehenden Kapiteln dargestellten Erkenntnissen lässt sich ein gesamtheitliches stadträumliches Konzept ableiten, in dem die angestrebten Zukunftsmaßnahmen in ihrer räumlichen Ausprägung verortet und die in Kapitel 4.2 dargestellten räumlichen Schwerpunkte erkennbar werden. So entsteht eine sichtbare und vorstellbare Vision von der angestrebten stadträumlichen Zukunftsentwicklung der Innenstadt und der dafür nötigen Gestaltungsmaßnahmen.

Als großflächige Entwicklungsbereiche in der Innenstadt sind beispielsweise die Bereiche der JVA Münster, der Hörster Parkplatz, das Areal im Bereich des Gleisdreiecks an der Unterführung Hafestraße, der ehemalige Standort Lindenhof und der geplante Musik-Campus erkennbar.

Eine Qualifizierung von Grün- und Wasserflächen stellt sich insbesondere für den Verlauf der Innenstadt-Aa und den Promadenraum dar. Neue Bäume sind beispielsweise auf jetzigen Parkplätzen verortet.

Die Umgestaltung des Bereichs Georgskommende als attraktiver Stadteingang in Verbindung mit dem dortigen Aa-Raum bietet eine Chance, Synergien zwischen gebautem Raum und öffentlicher Naherholungsfläche entlang der Aa zu schaffen. Dieser derzeit als Parkhaus genutzte Stadtbau-stein am südwestlichen Stadteingang sollte auch städtebaulich und architektonisch als dieser wahrgenommen und erkennbar werden. Ein neues Gebäude könnte beispielsweise entstehen und/oder ergänzende Nutzungen im Erdgeschoss, beispielsweise kleinteiliger Einzelhandel, Gastronomieangebote oder gemeinnützige Angebote als Alternative zur jetzigen Parkhausfunktion etabliert werden.

Die Quartiere der Altstadt und der Innenstadt Münsters sollen in ihren eigenen Profilen qualifiziert und entsprechend ihrer gegenwärtigen Potenziale in ihrer Identität gestärkt werden. Zur Verbindung dieser Quartiere bedarf es einer attraktiven Vernetzung untereinander sowie mit dem Hafen im Südosten und den Urbanen Wissensquartieren im Westen. Das Thema der Wegebeziehungen und der gestalterischen Qualität der öffentlichen Räume erhält somit eine besondere Bedeutung.

Zu verbessernde Querungen befinden sich an den Altstadtzugängen, wie beispielsweise am Schlossplatz, im Bereich Himmelreichallee/Aegidiistraße, im Bahnhofsbereich in Richtung Hafen und an den Promenadenübergängen. Für die Verknüpfung der Altstadt mit dem Schloss, dem Schlossplatz und den Urbanen Wissensquartieren sind ebenso die städtebauliche und funktionale Verbesserung der Altstadtzugänge an der Frauenstraße und Überwasserstraße zentral.

Damit einher geht auch die Umgestaltung der Stadtzugänge an der Königsstraße, am Ludgeriplatz, an den Übergängen der Wolbecker- und Warendorfer Straße zur Altstadt sowie am Bült. Hier stehen eine Neuaufteilung und -gestaltung der heutigen Verkehrsräume hin zu qualitativ hochwertigen Straßenzügen mit attraktiven Grün- und/oder Aufenthaltsbereichen im Fokus.

Große öffentliche Plätze stellen Orientierungspunkte für die Bürgerinnen und Bürger sowie Besucherinnen und Besucher dar. Hierzu ist beispielsweise die Entwicklung des Schlossplatzes, des Domplatzes und auch des Hörster Parkplatzes zu nennen. Alle drei Plätze weisen unterschiedliche Profile und Potenziale auf, die es zu stärken und herauszuarbeiten gilt. Auch kleinere Plätze wie das Umfeld der Ludgerikirche, der Apostelgarten, der Parkplatz am Wasserweg oder der Harsewinkelplatz sollen eine Umgestaltung erfahren.

In der Innenstadt Münsters soll zukünftig also vieles zusammenkommen: ein lebendiger, inklusiver bunter Alltags-, Wohn- und Arbeitsort für alle Menschen, urbanes Leben auf den Plätzen, Ruhezonen, zugängliche Aa-Bereiche, neue erfolgreiche und innovative Formen des Einzelhandels und der Wirtschaft, nicht-kommerzielle und soziale sowie vielfältige Kultur- und Bildungsangebote. Mit dieser Innenstadt sollen sich insbesondere die in Münster lebenden Menschen identifizieren, gleichzeitig soll sie aber auch attraktiver Anziehungspunkt und ansprechender Aufenthaltsort für Besucherinnen und Besucher sein.

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept  
Münster-Innenstadt (2023)

# Stadträumliches Konzept

Entwurf: Januar 2023



## 5 Maßnahmen im Detail

Zur Konkretisierung und vereinfachten Übersicht der zahlreichen Maßnahmen werden diese nachfolgend in einem Maßnahmenplan und einer Maßnahmentabelle zusammengefasst dargestellt. Die Maßnahmensteckbriefe enthalten weitergehende Informationen zu den jeweiligen Vorhaben (s. Kapitel 5.3 und Anhang).

### 5.1 Maßnahmenplan

In dem Maßnahmenplan werden die räumlich zu verortenden Maßnahmen des INSEK Münster-Innenstadt (2023) zur Zukunftsentwicklung der Innenstadt nach den sechs Handlungsfeldern farblich differenziert dargestellt. Maßnahmen ohne konkreten Raumbezug sind im Maßnahmenplan nicht enthalten. Sie sind programmatischer oder kommunikativer Natur und beziehen sich daher zumeist auf die gesamte Innenstadt.

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept  
Münster-Innenstadt (2023)  
**Maßnahmenplan**  
Entwurf: Januar 2023



**Maßnahmen zum Handlungsfeld:**

- "Grün und Klimagerecht"
- "Vernetzt und facettenreich"
- "Vielfältig und erlebnisreich"
- "Alltagsstauglich und inklusiv"
- "Autoarm und erreichbar"
- "Aktiv und ko-produktiv"

Betrachtungsraum INSEK Münster-Innenstadt (2023)

In diesem Maßnahmenplan werden nur die räumlichen Maßnahmen dargestellt. Sie sind nicht als parzellenscharf abgegrenzt zu verstehen.

## 5.2 Maßnahmenliste

Die Maßnahmenliste beinhaltet eine Gesamtaufstellung aller im INSEK Münster-Innenstadt (2023) für die Zukunftsentwicklung der Innenstadt vorgesehenen Maßnahmen.

### Projektbeteiligte

Zu den einzelnen Vorhaben wurde eingeschätzt, welche potentiellen Projektbeteiligten bei einer Umsetzung der jeweiligen Maßnahme einbezogen werden könnten. Hierbei wird zwischen der Trägerschaft durch die Stadt Münster bzw. den Konzern Stadt Münster (inklusive der städtischen Tochter-Einrichtungen), weiteren öffentlichen Trägerinnen und Trägern (wie z. B. Hochschulen oder Kirchen) oder privaten Trägerinnen und Trägern unterschieden.

### Umsetzungshorizont

Für alle Maßnahmen der Tabelle wurde ein ungefährender Umsetzungshorizont eingeschätzt und vorgeschlagen. Hierbei wird unterschieden in:

kurzfristig (ca. 2023-2025): Maßnahmen, die bereits initiiert sind, für die bereits Vorplanungen, politische Beschlüsse oder ähnliches vorliegen oder die eine eher kurzfristige Umsetzungsperspektive haben.

mittelfristig (ca. 2026-2030): Maßnahmen mit einer mittelfristigen Umsetzungsperspektive bedürfen umfangreicheren Vorarbeiten und/oder sind verknüpft mit anderen für eine Umsetzung nötigen und noch nicht vorliegenden Voraussetzungen.

langfristig (ab 2031): Bei langfristigen Maßnahmen mit einer stärker zukunftsgerichteten Entwicklung ist mit der Initiierung bzw. Umsetzung des Projektes erst ab dem Jahr 2031 oder später zu rechnen. Gegebenenfalls müssen dann Anpassungen an neue Entwicklungen oder eine neue Konkretisierung der Maßnahmeninhalte erfolgen.

### Geschätzte Kosten

Zu den meisten Maßnahmen liegen noch keine verlässlichen Kostenschätzungen vor, so dass die Nennung eines Kostenrahmens im INSEK Münster-Innenstadt (2023) noch nicht möglich ist. Dieser lässt sich erst nach einer weiteren Spezifizierung und Konkretisierung der jeweiligen Vorhaben ermitteln. Für einige Maßnahmen wird dennoch ein Kostenansatz angegeben. Hierbei handelt es sich teils um politisch bereits beschlossenen Maßnahmen, für die Kostenansätze bekannt sind, oder um sehr grobe Schätzungen, die für eine spätere Beantragung von Städtebaufördermitteln bereits im INSEK Münster-Innenstadt (2023) darzustellen sind.

Maßn.-Nr.	Handlungsfeld- und Maßnahmenbezeichnung	Umsetzungshorizont				Projektbeteiligte				geschätzte Kosten
		kurzfristig (2023-2025)	mittelfristig (2026-2030)	langfristig (ab 2031)	Stadt/Konzern Münster	weitere öffentliche Träger	private Träger			
<b>Handlungsfeld 1: Grün und Klimagerecht</b>										
1.1	Maßnahmen zur qualitätsvollen energetischen und klimagerechten Objektsanierung, Sanierungsmanagement und Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen	•	•		•	•	•	•	keine Angaben	
1.2	Aufstellung einer Priorisierung von Maßnahmen zur Klimaanpassung für die Innenstadt	•			•				keine Angaben	
1.3	Programm „Grüne und solare Dächer und Fassaden in der Innenstadt“	•			•	•	•	•	keine Angaben	
1.4	Umsetzung des Sanierungskonzepts städtischer Brunnen- und Wasserspiele und Entwicklung weiterer Standorte	•	•		•	•	•	•	2.200.000 €	
1.5	Programm „Zukunftsbäume“	•	•		•	•	•	•	keine Angaben	
1.6	Erarbeitung und Umsetzung eines Sanierungs- und Entwicklungskonzeptes für die öffentlichen Grünflächen der Promenade	•	•		•	•	•	•	9.000.000 €	
1.7	Weiterentwicklung und Umsetzung des Aa-Konzeptes für die Innenstadt-Aa	•	•		•	•	•	•	keine Angaben	
1.8	Intensivierung einer gezielten Bewirtschaftung von Regenwasser	•	•		•	•	•	•	keine Angaben	
1.9	Klima- und artenschutzgerechte Anpassung und Umsetzung „Masterplan Licht“	•	•		•	•	•	•	keine Angaben	
1.10	Konzept zur Weiterentwicklung und Ausbau von leitungsgebundenen Energie- und Wärmeversorgungsstrukturen im gesamten Innenstadtbereich	•	•		•	•	•	•	keine Angaben	
<b>Handlungsfeld 2: Vernetzt und facettenreich</b>										
2.11	Ausbau/Überarbeitung eines barrierefreien (to uristischen) Leitsystems für eine bessere Orientierung im gesamten Innenstadtbereich und zur Vernetzung verschiedener Stadträume/Altstadquartiere über bereits vorhandene Highlights und „Zwischenräume“ wie z. B. Museen, Plätze, etc.		•		•	•	•	•	keine Angaben	
2.12	Umgestaltung Neubrückenstraße				•			•	keine Angaben	
2.13	Weitere Planung und Umsetzung des Projektes „Mikro-Kiez Martinviertel“ mit Umgestaltung von Hörsterstraße, Martinstraße, Lotharinger Straße und Parkplatz am Blüt	•			•	•	•	•	6.911.000 €	

Maßn.-Nr.	Handlungsfeld- und Maßnahmenbezeichnung	Umsetzungshorizont					Projektbeteiligte			geschätzte Kosten
		kurzfristig (2023-2025)	mittelfristig (2026-2030)	langfristig (ab 2031)	Stadt/Konzern Münster	weitere öffentliche Träger	private Träger			
2.14	Umgestaltung Altstadtzugang Ost: Übergang Warendorfer Straße und Wolbecker Straße im Bereich Eisenbahnstraße, Parkplatz Friedrichstraße/Wolbecker Straße und Freiherr-vom-Stein-Platz	•	•		•		•		keine Angaben	
2.15	Umgestaltung der Verbindungssachse zwischen der Altstadt/Bahnhof Ostseite und dem Hafeneck (Hansator – Bremer Platz – Bremer Straße – Hafenplatz bzw. Hansator – Soester Straße – Hafenweg)	•	•		•		•		keine Angaben	
2.16	Umgestaltung des Hamburger Tunnels als Verbindungssachse zwischen Altstadt und Hansator/Ostseite Bahnhof	•			•		•		500.000 €	
2.17	Umgestaltung Berliner Platz/Bahnhofsvorplatz			•	•		•		keine Angaben	
2.18	Umgestaltung der Windthorststraße als einladender Zugang zur Altstadt		•		•		•		keine Angaben	
2.19	Umgestaltung und -bau der Bahnunterführung Hafenstraße			•	•		•		keine Angaben	
2.20	Neugestaltung Zentraler Omnibusbahnhof Münster		•		•		•		keine Angaben	
2.21	Umgestaltung des Bereichs Ludgerplatz als südlicher Altstadtzugang		•		•		•		keine Angaben	
2.22	Bauliche Umgestaltung Promenadenquerungen		•		•		•		keine Angaben	
2.23	Neustrukturierung der Königsstraße als Altstadtzugang	•	•		•		•		4.800.000 €	
2.24	Neustrukturierung der Aegidiistraße als Altstadtzugang mit optimierter Anbindung an den Aasee		•		•		•		keine Angaben	
2.25	Umgestaltung und -nutzung des Bereichs Georgskommende als neuer Stadtbau Stein und Zugang zum inneren Stadtkern an der Aa			•	•		•		keine Angaben	
2.26	Umgestaltung und stadtegestalterische Verbesserung der Frauenstraße zu einem einladenden westlichen Altstadtzugang mit räumlicher Verknüpfung mit dem Schloss-Areal	•	•		•		•		4.000.000 €	
2.27	Konzeptionierung und Umsetzung einer attraktiven Radwegeverbindung von Alt-/Innenstadt mit den Urbanen Wissensquartieren im Westen der Stadt		•		•		•		keine Angaben	
2.28	Umgestaltung und stadtegestalterische Verbesserung der Überwasserstraße zu einem einladenden westlichen Altstadtzugang mit räumlicher Verknüpfung mit dem Schloss-Areal	•	•		•		•		keine Angaben	

Maßn.-Nr.	Handlungsfeld- und Maßnahmenbezeichnung	Umsetzungshorizont				Projektbeteiligte			geschätzte Kosten
		kurzfristig (2023-2025)	mittelfristig (2026-2030)	langfristig (ab 2031)	Stadt/Konzern Münster	weitere öffentliche Träger	private Träger		
<b>Handlungsfeld 3: Vielfältig und erlebnisreich</b>									
3.29	Entwicklung und Kuratierung eines projektübergreifenden Erdgeschoss-Programmes zur Belebung punktueller Stadträume	•	•	•	•	•	•	100.000 €	
3.30	Maßnahmen des Zentrenmanagements zur Stärkung der B-Lagen der Innenstadt	•	•	•	•	•	•	480.000 €	
3.31	Entwicklung und Durchführung von temporären Formaten zur Belebung der Innenstadt	•	•	•	•	•	•	650.000 €	
3.32	Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für eine weitere Profilierung und Schärfung der Altstadt als Ziel für u. a. ausländische Tages- und Wochenendtouristen im Rahmen einer Konzeptionierung für die Gesamtstadt	•	•	•	•	•	•	keine Angaben	
3.33	Bauliche und funktionale Erweiterung des Theaters als erweiterter Kulturort	•	•	•	•	•	•	keine Angaben	
3.34	Umgestaltung und -nutzung des Bereichs „Apostelgarten“	•	•	•	•	•	•	3.000.000 €	
3.35	Umgestaltung des Domplatzes und -quartiers mit Pferdégasse	•	•	•	•	•	•	5.000.000 €	
3.36	Umnutzung und -gestaltung Hörster Parkplatz	•	•	•	•	•	•	8.000.000 €	
3.37	Umnutzung und -gestaltung des Parkplatzes Wasserstraße/Adolph-Kolping-Berufskolleg			•	•			keine Angaben	
3.38	Umnutzung und -gestaltung der Parkplätze Münzstraße			•	•			keine Angaben	
3.39	Quartiersentwicklung Ludgeri: Verspoe/Harsewinkelplatz	•	•	•	•	•	•	keine Angaben	
3.40	Quartiersentwicklung Ludgeri: Umgestaltung Umfeld Ludgerikirche	•	•	•	•	•	•	2.600.000 €	
3.41	Quartiersentwicklung Salzstraße/Alter Steinweg: Umgestaltung „Alter Steinweg“	•	•	•	•	•	•	keine Angaben	
3.42	Erstellung eines Nutzungskonzeptes für den Schlossplatz inklusive Verbesserung der räumlichen Anbindung an die Altstadt			•	•			keine Angaben	
3.43	Erarbeitung und Umsetzung eines Nutzungskonzeptes für den Lazarettbunker			•	•			keine Angaben	
3.44	Nutzungskonzept und denkmalgerechter Wiederaufbau Bergstr. 9	•			•			keine Angaben	

Maßn.- Nr.	Handlungsfeld- und Maßnahmenbezeichnung	Umsetzungshorizont					Projektbeteiligte			geschätzte Kosten
		kurzfristig (2023-2025)	mittelfristig (2026-2030)	langfristig (ab 2031)	Stadt/Konzern Münster	weitere öffentliche Träger	private Träger			
345	Musik-Campus	•	•		•	•	•	•	keine Angaben	
346	(Nach-)Nutzungskonzept Gebäude Westfälische Schule für Musik		•	•	•	•			keine Angaben	
347	Nutzungs- und Entwicklungskonzept zur Inwertsetzung des Areals „Ehemaliger Lindenhof“	•	•		•	•			keine Angaben	
348	Erstellung eines Nachnutzungskonzeptes für die JVA als neues Innenstadtquartier	•	•	•	•	•	•	•	keine Angaben	
349	Ehemalige Bahnhöfe / Stückgutbahnhof				•	•	•	•	keine Angaben	
350	Umgestaltung der öffentlichen Grünfläche am Hansaplatz	•							2.500.000 €	
<b>Handlungsfeld 4: Alltagstauglich und inklusiv</b>										
451	Programm und Katalog für nutzen- und nutzgerechtes barrierefreies und stadtgestalterisch abgestimmtes Stadtmobiliar	•				•	•	•	50.000 €	
452	Programm „100 Bänke für die Innenstadt“	•	•			•	•	•	900.000 €	
453	Umsetzung Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Baustein Wege	•	•			•	•	•	2.300.000 €	
454	Barrierefreie Umgestaltung des Bereiches Geisbergweg			•		•	•	•	keine Angaben	
455	Barrierefreie Umgestaltung und -bau Ludgerstraße		•			•	•	•	keine Angaben	
456	Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Aktionsprogramm Sensibilisieren – Interagieren – Kontrollieren	•	•	•		•	•	•	keine Angaben	
457	Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Aktionsprogramm „Informationen vernetzen & nutzbar machen“	•				•	•	•	keine Angaben	
458	Konzept und Umsetzung „Saubere Innenstadt“	•				•	•	•	500.000 €	
459	Erstellung „Konzept gegen Angsträume“	•	•			•	•	•	70.000 €	
460	Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für mehr Spiel-, Freizeit- und Bewegungsangeboten sowie für klimagerechte nicht-kommerzielle Aufenthaltsorte und Ruheoasen für alle in der Innenstadt	•	•	•		•	•	•	1.000.000 €	

Maßn.-Nr.	Handlungsfeld- und Maßnahmenbezeichnung	Umsetzungshorizont					Projektbeteiligte			geschätzte Kosten
		kurzfristig (2023-2025)	mittelfristig (2026-2030)	langfristig (ab 2031)	Stadt/Konzern Münster	weitere öffentliche Träger	private Träger			
4.61	Konzept für die gelenkte hybride Nutzung von Schulhöfen	•				•			keine Angaben	
4.62	Weiterentwicklung, Verbesserung und Bekanntmachung der Angebote an Aufenthaltsmöglichkeiten in nicht-kommerziellen Innenräumen	•	•	•		•	•	•	keine Angaben	
4.63	Aufstellung und Umsetzung des Konzepts für öffentliche Toilettenanlagen	•				•	•	•	keine Angaben	
4.64	Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Erhaltung und Schaffung bezahlbaren und inklusiven innerstädtischen Wohnraums	•	•	•		•	•	•	keine Angaben	
4.65	Soziale Erhaltungssatzung für weitere (Innenstadt)-Quartiere prüfen	•	•	•		•	•	•	keine Angaben	
4.66	Förderung „bezahlbarer“ Immobilienangebote für Beratungsstellen zu sozialen Belangen		•			•	•	•	keine Angaben	
4.67	Anpassung des Angebots an Kindertagesbetreuung im Rahmen der Auswertung der Ergebnisse der Bedarfserhebung und der weiteren demographischen Entwicklung sowie bestehender Planungen	•	•	•		•	•	•	keine Angaben	
4.68	Das bedarfsorientierte Steuerungs- und Förderkonzept der offenen Kinder- und Jugendarbeit weiterentwickeln inklusive der Überprüfung bzw. Anpassung der Angebotszeiten an den Wochenenden. (vgl. 4. Münsteraner Kinder- und Jugendförderplan 2021-2025)	•				•	•	•	keine Angaben	
4.69	Lichtkonzept ISG Bahnhofsviertel	•				•	•	•	keine Angaben	
4.70	Quartierentwicklung Kleine Bahnhofstraße	•	•			•	•	•	keine Angaben	
4.71	Barrierefreie Erschließung des historischen Rathauses	•				•	•	•	1.000.000 €	
<b>Handlungsfeld 5: Autoarm und erreichbar</b>										
5.72	Erarbeitung und Umsetzung eines integrierten Verkehrskonzeptes Innenstadt mit Realübungen und Verkehrsversuchen	•	•	•		•	•	•	keine Angaben	
5.73	Konzeptionierung neuer innovativer ÖPNV-Angebote für die Erreichbarkeit der Innenstadt	•	•	•		•	•	•	keine Angaben	
5.74	Verbesserung und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur	•	•	•		•	•	•	keine Angaben	
5.75	Schaffung von kostenfreien Fahrradstellangeboten	•	•	•		•	•	•	keine Angaben	

Maß- Nr.	Handlungsfeld- und Maßnahmenbezeichnung	Umsetzungshorizont					Projektbeteiligte			geschätzte Kosten	
		kurzfristig (2023-2025)	mittelfristig (2026-2030)	langfristig (ab 2031)	Stadt/Konzern Münster	weitere öffentliche Träger	private Träger				
5.76	Bahnhof-Ostseite: Realisierung des Mobility Hub									keine Angaben	
5.77	Ausbau einer umfangreichen digitalen Infrastruktur zur Erhöhung der Erreichbarkeit und Flexibilität von alternativen Mobilitätsformen (Rad-/Bike-Sharing, E-Ladeseulen, Car-Sharing, ...)									keine Angaben	
5.78	Umsetzung des integrierten Parkraumkonzepts									keine Angaben	
5.79	Ganzheitliches Lösungskonzept „Parken für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen“									keine Angaben	
5.80	Konzept für eine innovative innerstädtische Liefer-Logistik									keine Angaben	
5.81	Ordnung von E-Rollern im öffentlichen Raum									keine Angaben	
5.82	Programm „Autofreie Altstadt(streifen)räume“									keine Angaben	
5.83	Neukonzeptionierung Bült									keine Angaben	
5.84	Ganzheitliche Umgestaltung Wolbecker Straße									keine Angaben	
5.85	Ganzheitliche Umgestaltung Warendorfer Straße									keine Angaben	
5.86	Ganzheitlich Umgestaltung Hammer Straße									keine Angaben	
<b>Handlungsfeld 6: Aktiv und ko-produktiv</b>											
6.87	Weiterqualifizierung des Zentrenmanagements als Netzwerk-Organisation und Anpassung an neue gesellschaftliche Herausforderungen										800.000 €
6.88	Weiterentwicklung und Stärkung von privaten Quartiergemeinschaften										800.000 €
6.89	Erarbeitung und Umsetzung eines Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes für die Nachbürgermeisterin/den Nachbürgermeister										keine Angaben
6.90	Erarbeitung einer langfristig angelegten Kommunikationsstrategie „Zukunft Innenstadt“										200.000 €

Maßn.-Nr.	Handlungsfeld- und Maßnahmenbezeichnung	Umsetzungshorizont					Projektbeteiligte			geschätzte Kosten
		kurzfristig (2023-2025)	mittelfristig (2026-2030)	langfristig (ab 2031)	Stadt/Konzern Münster	weitere öffentliche Träger	private Träger			
6.91	Entwicklung eines Programms/einer Strategie zur Sicherung und ggf. sukzessiven zeitgemäßen Weiterentwicklung von bestehenden und etablierten Kulturorten/-einrichtungen unter Einbeziehung des öffentlichen Raums als Produktions-, Rezeptions- und Mitgestaltungsort von Kultur als integraler Bestandteil	•	•		•	•	•	•	keine Angaben	
6.92	Konzeption und Aktivierung „Haus der Nachhaltigkeit“ (Hammer Straße 1)	•	•		•	•			200.000 €	
6.93	Einrichtung eines öffentlichen „Demokratie“-Ortes	•	•		•	•	•	•	keine Angaben	
6.94	Implementierung von projektübergreifenden (globalen) citizen education-Ansätzen (Bürger-Bildungs-Ansätzen) zur Wissensvermittlung von globalen und lokalen Herausforderungen	•			•	•	•	•	keine Angaben	
6.95	Freies WLAN für den Innenstadtbereich		•		•	•	•	•	100.000 €	
6.96	Erarbeitung und Evaluation der Umsetzung des INSEK Münster-Innenstadt (2023)	•	•		•	•	•	•	550.000 €	

### 5.3 Maßnahmensteckbriefe

In den Maßnahmensteckbriefen sind weitergehende Erläuterungen und Informationen zu allen im INSEK Münster-Innenstadt (2023) aufgeführten Maßnahmen enthalten.

Weiterhin werden für jede Maßnahme diejenigen Zukunftsziele für die Innenstadt (s. Kap. 3), zu deren Erreichung die jeweilige Maßnahme einen Beitrag leisten kann, mit dem vom Rat beschlossenen exakten Wortlaut aufgeführt.

Auch sind Angaben zum Umsetzungshorizont, zu möglichen Projektbeteiligten und zu geschätzten Kosten enthalten.

Alle Maßnahmensteckbriefe sind im Anhang 1 zu finden.

## 6 Umsetzung und Verstetigung des Zukunftsprozesses

### 6.1 Gebietsabgrenzung für die Städtebauförderung

Das INSEK Münster-Innenstadt (2023) stellt eine wichtige Grundlage für die Inanspruchnahme von Fördermitteln, insbesondere von Städtebaufördermitteln, dar. Eine weitere Voraussetzung hierfür ist die Festlegung einer räumlichen Gebietskulisse gemäß Baugesetzbuch.

Bereits im (vorhergehenden) Integrierten Handlungskonzept für die Innenstadt Münster (IHK 2008/2016) wurde eine Gebietsabgrenzung gemäß § 171b BauGB (Stadtumbaugebiet) festgelegt. Im Zuge der Erarbeitung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) wurde die Abgrenzung des Gebietes überprüft und angepasst.

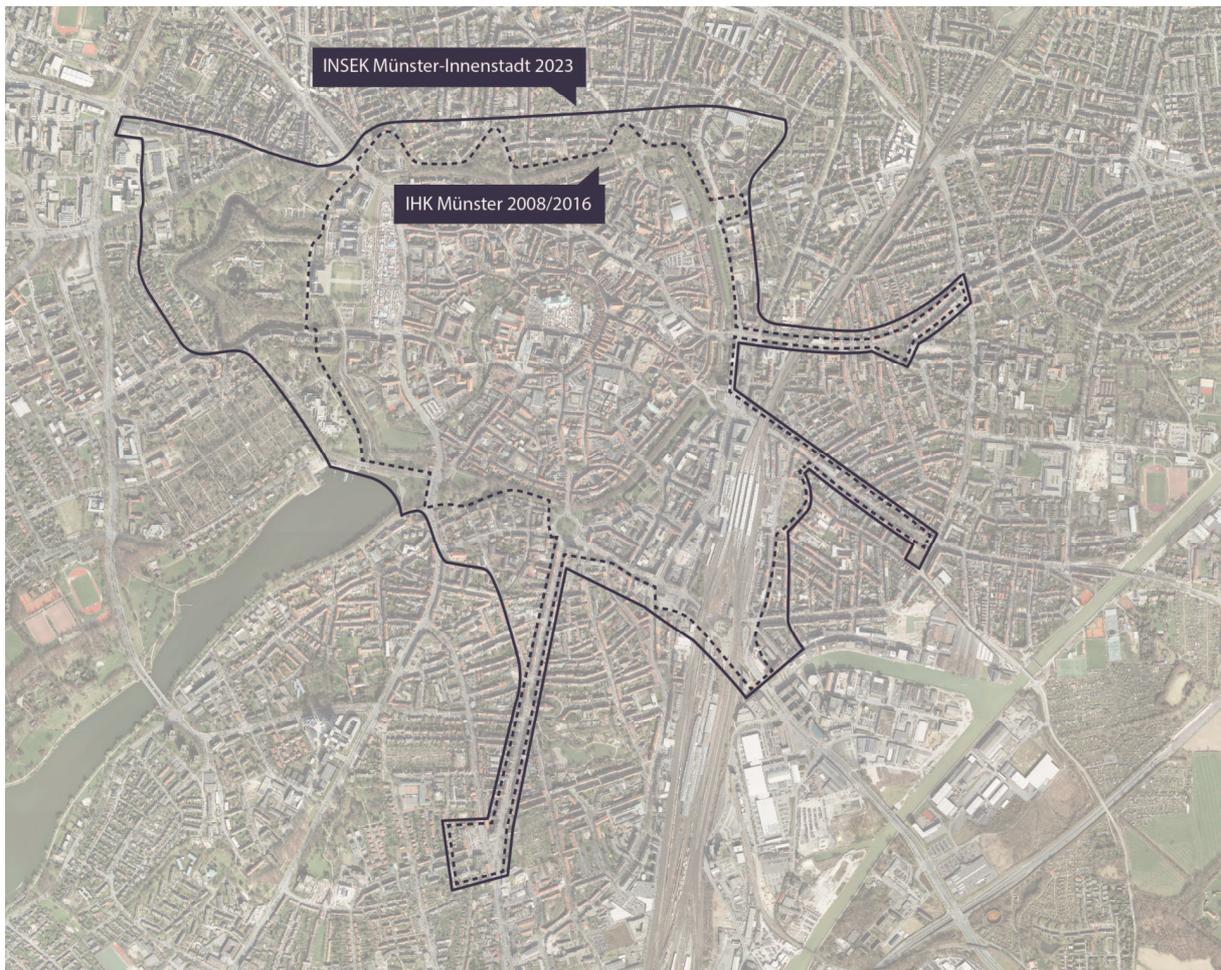


Abb. 61: Gebietsabgrenzungen 2008/2016 und 2023 gemäß § 171b BauGB (IHK 2008/2016: orange; INSEK 2023: blau)  
(Quelle: Planungsgrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuven + wachten plus)

Wie bereits bei der Gebietsabgrenzung der Jahre 2008/2016 umfasst die aktualisierte räumliche Gebietskulisse des INSEK Münster-Innenstadt (2023) die historische Altstadt und den Bahnhofsbereich. Die Radialen Hammer Straße, Wolbecker Straße und Warendorfer Straße werden weiterhin in die Abgrenzung integriert, da die Stärkung dieser für die Innenstadt bedeutenden Cityergänzungs- und gleichermaßen Quartiersstraßen und ihre zukunftsgerichtete Umgestaltung nach wie vor eine wichtige Aufgabe sind. Grundsätzlich orientiert sich die räumliche Kulisse an der Verortung der vorgesehenen Zukunftsmaßnahmen (s. Kap. 5.1).

Unterschiede bei der Abgrenzung gegenüber dem IHK 2008/2016 finden sich vor allem im Westen im Bereich des Schlossareals und in Richtung Urbane Wissensquartiere (Coesfelder Kreuz) sowie im Nordosten im Bereich der Justizvollzugsanstalt. Hier wird die Gebietsabgrenzung erweitert, um alle zukünftigen (neuen) Entwicklungsstandorte in der Innenstadt zu integrieren (Musik-Campus, Blücher-Kaserne, JVA). Die Erweiterung der Gebietskulisse folgt hier dem Ergebnis der Münster Zukünfte „Innenstadt ist mehr... – eine weitergefasste Perspektive“ (s. Kap. 1) sowie dem Handlungsfeld und Entwicklungsziel „Vernetzt und facettenreich“ (HF 2, s. Kap. 3.2), nach dem eine Verbesserung der Vernetzung der Altstadt mit den großstadtrelevanten Funktionsbereichen angestrebt wird.

Zum Zeitpunkt der jeweiligen Beantragungen von Städtebaufördermitteln ist die dann geltende Fassung der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Förderrichtlinie Stadterneuerung) anzuwenden. Ggf. wird zukünftig eine Abgrenzung von kleineren Fördergebiets-Teilbereichen innerhalb der mit dem INSEK Münster-Innenstadt (2023) beschlossenen Gebietskulisse gem. § 171b BauGB erforderlich werden.

## 6.2 Umsetzungsorganisation

Zur Weiterführung des gesamten Zukunftsprozesses für die Innenstadt und damit auch zur Umsetzungsbegleitung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) sind dauerhafte Steuerungs- und Organisationsstrukturen notwendig.

Verwaltungsintern kann dazu die für den Zukunftsprozess Innenstadt gebildete Organisations- und Arbeitsstruktur mit Steuerungsgruppe und dezernatsübergreifender Arbeitsgruppe fortgeführt und verstetigt werden (s. Kap. 1.3).

Zudem gibt es bei der Stadt Münster (Münster Marketing) ein seit Jahren erfolgreich arbeitendes und etabliertes Citymanagement. Dieses wird aktuell in ein breiter aufgestelltes Zentrenmanagement überführt und soll neben der Stadtverwaltung, der Wirtschaftsförderung Münster GmbH und der Initiative starke Innenstadt e. V. auch zahlreiche weitere Innenstadtakteurinnen und -akteure vereinen. Hierdurch wird eine kooperative Innenstadtentwicklung sowie das Management des Transformationsprozesses, unter den im INSEK Münster-Innenstadt (2023) definierten Zielen, ermöglicht und sichergestellt. Ein regelmäßiger Austausch und eine enge Zusammenarbeit mit den wesentlichen Innenstadtakteurinnen und -akteuren und Vertreterinnen und Vertretern der Stadtgesellschaft ist unverzichtbar.

Das Zentrenmanagement hat gegenüber dem bekannten Citymanagement ein erweitertes Aufgabenspektrum:

- mehr Themen,
- mehr Stakeholder,
- mehr Projekte,
- dauerhafte Inwertsetzung der Innenstadt, nicht nur punktuell,
- Innenstadt als Erlebnisraum für möglichst viele Menschen, als Alltagsort,
- räumliche Erweiterung Richtung Westen (Schloss, Urbane Wissensquartiere) und Süd-Osten (Hafen).

Die Organe des Zentrenmanagements sind:

- Das Kernteam: Münster Marketing, Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderung Münster GmbH und Initiative Starke Innenstadt e. V. (ISI)
- Der Runde Tisch der Innenstadtkaufleute: Als etabliertes Gremium für Münsters Innenstadt behandelt er im Kern die anlassbezogenen Themen aus der Perspektive der Branchenakteurinnen und -akteure und liefert damit die direkten und unmittelbaren Umsetzungen für Münsters Innenstadt, in der der Handel auch künftig eine wichtige Rolle spielen soll.

- **Das Sounding Board:** Der Think-Tank des Zentrenmanagements, das Gremium für Vision und Reflexion, das beratend die Themen und Projekte der Innenstadt mit einem Blick von außen begleitet. Es reflektiert, schaut kritisch und ehrlich auf die Maßnahmen und ihre Umsetzung und ist gleichermaßen Think-Tank wie Resonanzboden.

### 6.3 Monitoring

Das INSEK Münster-Innenstadt (2023) definiert die langfristigen Leitplanken für die Zukunft der Innenstadt und enthält gleichermaßen zahlreiche Maßnahmen für deren künftige positive Entwicklung. Um den Grad der Zielerreichung und den Umsetzungsstand des INSEK Münster-Innenstadt (2023) und der darin enthaltenen Vorhaben für die zukünftige Innenstadtentwicklung regelmäßig überprüfen und bewerten zu können, sollte eine regelmäßige Evaluierung und ein dauerhaftes Monitoring erfolgen. Dies dient dazu, Aussagen über erzielte Erfolge, positive Entwicklungen sowie zu erforderlichen neuen Handlungs- bzw. Anpassungsbedarfen zu ermitteln.

In erster Linie gilt es hierbei zu überprüfen, welche Maßnahmen des INSEK Münster-Innenstadt (2023) bereits initiiert bzw. realisiert werden konnten. Darüber hinaus wird empfohlen für das Monitoring ein System zu entwickeln, das die Erreichung der Ziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023) operationalisiert, also messbar macht. Dies kann zum einen mit vorhandenen Statistiken und Daten erfolgen, die als Indikatoren zur Erfolgsmessung hilfsweise herangezogen werden. Zum anderen können auch Erhebungen wie z. B. Befragungen durchgeführt werden. Die Fortschreibung und Aktualisierung des Monitorings sollte regelmäßig erfolgen, um die Umsetzung des INSEK Münster-Innenstadt (2023) fortlaufend eng zu begleiten.

Für das Monitoring des INSEK Münster-Innenstadt (2023) können beispielsweise nachfolgende quantitative Indikatoren herangezogen werden:

Themenfeld	Indikator	Datengrundlage / Quelle
Entwicklung der Einwohnerinnen und Einwohner	Einwohnerinnen und Einwohner in der Innenstadt (gesamt: Altstadt und Innenstadtring; kleinräumig nach Stadtteilen/statistischen Bezirken; inkl. Haupt- und Nebenwohnsitz)	Stadt Münster
	Einwohnerinnen und Einwohner in der Innenstadt im Verhältnis zur Gesamtstadt (inkl. Haupt- und Nebenwohnsitz)	Stadt Münster
Haushaltsentwicklung	Haushalte in der Innenstadt	Stadt Münster
	Haushaltsgrößen in der Innenstadt (gesamt: Altstadt und Innenstadtring; kleinräumig nach Stadtteilen/statistischen Bezirken)	Stadt Münster
Wohnungsentwicklung	Fertiggestellte Wohneinheiten in der Innenstadt (gesamt: Altstadt und Innenstadtring; kleinräumig nach Stadtteilen/statistischen Bezirken)	Stadt Münster
	Mietpreisentwicklung in der Innenstadt (gesamt: Altstadt und Innenstadtring; kleinräumig nach Stadtteilen/statistischen Bezirken)	Stadt Münster
Wirtschaftsentwicklung und Funktionsvielfalt	sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Branche	Stadt Münster

Einzelhandelsentwicklung	Passantinnen- und Passantenfrequenzen in der Innenstadt an ausgewählten Standorten	Wirtschaftsförderung Münster GmbH
	Größe der Verkaufsfläche (gesamt, Altstadt, Innenstadtring)	Stadt Münster
	Gewerbliche Leerstände	Wirtschaftsförderung Münster GmbH
Kultur- und Tourismusentwicklung	Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben (gesamt, Altstadt, Innenstadtring)	Stadt Münster, IT.NRW
Bildung und Soziales	Anzahl an Schulen (gesamt, Altstadt, Innenstadtring)	Stadt Münster
	Anzahl Schülerinnen/Schüler (gesamt, Altstadt, Innenstadtring)	Stadt Münster
	Anzahl an Kindertagesstätten (gesamt, Altstadt, Innenstadtring)	Stadt Münster
	Anzahl Studierende (gesamt)	Hochschulen
	Anzahl Spielflächen in der Innenstadt	Stadt Münster
Belebung des öffentlichen Raums	Anzahl verweilender Menschen im öffentlichen Raum	Stadt Münster
	Anzahl neuer nicht-kommerzieller Aufenthaltsorte in der Innenstadt	Stadt Münster
Grün, Klima	Anteil Grünflächen in der Innenstadt	Stadt Münster
	Anzahl Bäume in der Innenstadt (öffentlicher Raum)	Stadt Münster
	Temperaturdaten	Stadt Münster
Mobilität	Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Raum in der Innenstadt	Stadt Münster
	Anzahl der Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen in der Innenstadt	Stadt Münster
	Modal Split (Gesamtstadt)	Stadt Münster
Partizipation und Ko-Kreation	Anzahl Partizipationsformate zur Innenstadtentwicklung	Stadt Münster

Abb. 62: Mögliche Indikatoren für das Monitoring (Bearbeitung: scheuvenus + wachten plus)

Es wird vorgeschlagen, jährlich eine reduzierte Evaluation und alle fünf Jahre eine große Evaluation mit einer Bürgerinnen- und Bürgerumfrage durchzuführen. Die Bürgerinnen- und Bürgerumfrage aus dem Jahr 2021 liefert bereits eine gute Grundlage für die Bestandssituation.

Diese quantitativen Analysen können durch partizipative Formate ergänzt werden, wie beispielsweise die regelmäßige Durchführung eines „Innenstadtforums“ mit Multiplikatorinnen und Multiplikatoren der Stadtgesellschaft, in dem gemeinschaftlich der Fortgang der positiven Zukunftsentwicklung der Innenstadt bewertet und diskutiert werden kann.

## 7 Ausblick und Zukunftsspaziergänge 2034

Die Münsteraner Altstadt, die Mitte der Stadt, ist mit ihrer funktionalen Bedeutung und ihrem historischen Erscheinungsbild imageprägend für die Gesamtstadt und deshalb zwangsläufig im Fokus der Stadtentwicklung. Bereits im Jahr 2008 wurde mit dem „Integrierten Handlungskonzept Münster-Innenstadt - Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ nach einigen Vorläuferkonzepten eine Entwicklungsstrategie für den Innenstadtbereich definiert. Dieser Fokus erfuhr durch die Erarbeitung des gesamtstädtischen „Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Münster 2030 (ISEK Münster 2030)“ mit dem Leitthema „Innenstadt ist mehr ...“ im Jahr 2021 eine räumliche und funktionale Ausweitung. Durch gestärkte Verflechtungen werden die an die Altstadt angrenzenden Funktionsbereiche, die innenstadtrelevante Nutzungen aufweisen, wie der Hafen mit der Halle Münsterland sowie die Urbanen Wissensquartiere im Westen der Stadt, verstärkt mit der Innenstadt zusammen gedacht. Das erweiterte Zusammenspiel dieser Nutzungsschwerpunkte mit der historischen Altstadt eröffnet zukünftig neue städtebauliche und funktionale Entwicklungsperspektiven über den Promenadenring hinaus sowie eine vielfältige, facettenreiche Entwicklungsdynamik in einer weiter gefassten Innenstadt von Münster.

Die Fertigstellung des hier vorliegenden Berichts des „Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Münster-Innenstadt (INSEK Münster-Innenstadt, 2023)“, das als strategischer Rahmen der zukünftigen Innenstadtentwicklung dient, stellt den Start in die etwa zehnjährige Konkretisierungs- und Umsetzungsphase der darin enthaltenen Maßnahmen dar. Denn Stadtentwicklung ist eine Daueraufgabe. Die bereits laufenden Entwicklungen im Alt- und Innenstadtraum werden fortgeführt und durch neue Impulse und Maßnahmen ergänzt. Eine besondere Bedeutung kommt dabei den im Konzept definierten programmatischen und räumlichen Schwerpunkten zu. Sie bündeln die zukünftigen Aufgabenbereiche der Innenstadtentwicklung und verstehen sich gleichermaßen als Impulse für weitere Entwicklungen. Grundsätzlich ist in den nächsten Jahren eine gewisse Balance zwischen den Schwerpunkten also den „großen Aufgaben“ und den Alltagsaufgaben zu finden. Der Zusammenhang zwischen den einzelnen Projekten und Maßnahmen sollte dabei stets im Blick behalten werden, so wie es das stadträumliche Konzept in Kapitel 4.3 aufzeigt.

Das INSEK Münster-Innenstadt (2023) versteht sich als ein auf Fortschreibung angelegtes Koordinierungsinstrument. Die aus den Analysen erarbeiteten Herausforderungen und Chancen für die Innenstadt basieren auf den Momentaufnahmen zum Zeitpunkt der Erstellung. Im Sinne einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Ausrichtung der Münsteraner Innenstadt gilt es daher, das Konzept regelmäßig durch das im Bericht vorgeschlagene Monitoring fortzuschreiben und an die sich stetig ändernden Rahmenbedingungen anzupassen. Aus diesem Grund stellt das INSEK Münster-Innenstadt (2023) auch keine abgeschlossene Planung dar, sondern zeigt vielmehr raumbezogene Entwicklungsperspektiven auf. Die ausgearbeiteten Handlungsfelder mit ihren Entwicklungszielen und Maßnahmen geben dabei eine konzeptionelle Richtung vor.

Die Beteiligung der Stadtgesellschaft sowie zentraler Innenstadtakteurinnen und -akteure ist fester Bestandteil des INSEK Münster-Innenstadt (2023), denn Stadtentwicklung ist immer eine Gemeinschaftsaufgabe. Die Alltagserfahrungen der Münsteraner Bürgerinnen und Bürger und der (Innen-)Stadtgesellschaft sollen auch weiterhin in diesen angestoßenen Prozess „Zukunft Innenstadt“ einfließen. Im Sinne einer kooperativen Stadtentwicklung sollten zum einen die bereits etablierten Beteiligungsstrukturen fortgesetzt und andererseits neue Formate erprobt und Strukturen aufgebaut werden.

## Zukunftsspaziergänge: Eine Vision von Münsters Innenstadt 2034

Und zum Schluss: Zwei fiktive Spaziergänge durch Münsters Innenstadt im Jahr 2034 sollen die Vorstellungskraft nähren, wie sich die Innenstadt entwickeln kann. Teilweise ist der Blick nach vorne dabei etwas spekulativ. In den Beschreibungen sind auch Setzungen enthalten, die noch vieler Abstimmungen und Beschlüsse bedürfen. Der Blick in die Ungewissheit des kommenden Jahrzehnts braucht aber den gedanklichen Spielraum des Spekulativen. Die Zukunftsspaziergänge sollen aber nicht nur Phantasien anregen. Sie sind auch so ausgerichtet, dass in der Erzählung die räumlichen, funktionalen und strategischen Zusammenhänge zwischen einzelnen Maßnahmen der Innenstadtentwicklung deutlich werden.



Abb. 63: Zukunftsspaziergänge 2034: Zwei Routen durch die Münsteraner Innenstadt – s. auch größere Darstellung im Anhang 2, S. 194 (Darstellung: Plangrundlage Stadt Münster; Bearbeitung scheuven + wachten plus)

### Route der wiedergewonnenen Stadträume: Von der Gartenstraße zum Marienplatz

Es ist ein interessanter Ausgangspunkt für diesen Spaziergang, an der ehemaligen Justizvollzugsanstalt an der Gartenstraße zu starten. Hier entsteht gerade ein eigenes Quartier, das die historischen Prägungen der Anlage aufnimmt. Das denkmalgeschützte Gebäude des zweitältesten Gefängnisses in Deutschland, das bereits Mitte des 19. Jahrhunderts erstmals bezogen wurde und den Zwinger in seiner Funktion ablöste, wird zurzeit sehr sorgfältig saniert. Ausgehend von der als „Bibliothek des Jahres“ 2007 ausgezeichneten Gefängnisbibliothek entstehen hier neue „Zellen des Wissens“ – Forschungsstelle „Gefängnisbibliotheken“, anmietbare Denk- und Arbeitsräume – gepaart mit vielen anderen Nutzungen: ein Hotel, das sich die Struktur der Zellen zu eigen macht, neue Formen kollektiven Wohnens, ein Generationenhaus und vieles mehr. Aus dem einst abgeschlossenen Areal soll ein hochgradig öffentlicher Ort werden. Auch wenn hier derzeit noch eine große Baustelle ist, so spürt man schon etwas von dem künftigen Flair dieses neuen Quartiers, das ein wichtiger Trittstein in der Verbindung der nordöstlichen Wohnviertel mit der Altstadt wird.

Ein kurzer Sprung über die Gartenstraße und schon ist man auf dem Promenadenring in Höhe des Zwingers. Gefühlt war das früher viel weiter. Es belegt spürbar, dass der Standort der ehemaligen Justizvollzugsanstalt Teil der Innenstadt Münsters ist und erst recht als neues, lebendiges Quartier Innenstadt wird. Und so werden auch neue Wege in die Altstadt begründet.



Abb. 64: Zukunftsszenario Parkplatz Wasserstraße (Darstellung: WILLNER VISUALISIERUNG)



Abb. 65: Parkplatz Wasserstraße, 2022 (Foto: Stadt Münster)

Deshalb ist es auch in jeder Hinsicht wohltuend, dass dort, wo noch vor Jahren der große Parkplatz an der Wasserstraße war, heute ein kleiner Park aufwächst, der den Promenadenring an dieser wichtigen Stelle erweitert. Denn hier begleitet und kreuzt die Aa den Promenadenring und der Zwinger als Landmarke macht diesen Teil der Promenade auch besonders. Dieser Stadtraum verdient diese

Aufwertung. Die kleinen Restaurants und Bistros an der angrenzenden Wasserstraße blühen geradezu auf. Und es ist schön zu sehen, dass so der nordöstliche Zipfel der Altstadt wieder mehr Aufmerksamkeit und Belebung erfährt. Gute Wege brauchen halt auch attraktive Stationen.

Einige Schritte weiter über die Lotharinger Straße taucht man schon am Standesamt in die Hörster Straße ein. Der mittlerweile schon mehr als zehn Jahre zurückliegende Verkehrsversuch war ein wichtiger Impuls für das gesamte Martiniviertel. Es ist schon erstaunlich, was Experimente auslösen können. Die Hörster Straße ist heute vom Autoverkehr befreit. Der enge jetzt viel grünere Straßenraum bietet viel Platz fürs Radfahren und zum Schlendern und Verweilen. Die Gastronomie und eine bunte Vielfalt an Geschäften bieten ihre Angebote an. Vor allem strahlt dieser lebendige Stadtraum auch auf die Nachbarschaften aus.

Jahrzehntelang leistete sich Münster mitten im Martiniviertel eine große, ebenerdige Parkplatz-Anlage. Der damals fast legendäre „Hörster Parkplatz“, eine provisorisch genutzte Stadtbrache, nährte über Jahrzehnte Phantasien einer urbanen Nutzung – von bedeutenden öffentlichen Einrichtungen bis hin zu einer grünen Oase. Schritt für Schritt wurde aus der „Brache“ ein lebendiger Ort in der Stadt. Hier wird heute etwas geboten, was Münster in der Innenstadt nicht kennt – eine vielfältige Mischung aus urbaner Manufaktur mit „gläsernen Werkstätten“, Markthalle, zeitgemäßen Show-Rooms, Gastronomie, Wohnen für Jung und Alt und „gestapelten und hängenden“ Gärten – ein wahrlich urbanes Gemisch an Nutzungen.

Und die Nachbarschaft zieht tatsächlich mit. Seit Jahren schon öffnet sich das Stadttheater auch kulturellen Anforderungen des Alltags. Das ehemals tagsüber nicht geöffnete Theatergebäude, das Architekturgeschichte geschrieben hat, schreibt nun auch Sozial- und Kulturgeschichte – ein attraktiver offener Kulturort mit vielfältigen Nutzungen, auch digitaler Art, Begegnungsmöglichkeiten rund um die Uhr. Und auch der Martinikirchhof profitiert von diesen guten Entwicklungen der letzten Jahre, nicht nur als attraktiver „Pausenhof“ für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Theaters.

Gerade dieses unmittelbare Nebeneinander des grünen und stillen Rückzugsortes rund um die Martinikirche und des ganztagig belebten Theaters macht einen besonderen Reiz aus – ein „beredter“ Beleg von vielen für das Ziel der Innenstadtentwicklung, eine Vielfalt unterschiedlicher Angebote, auch an Stadträumen mit unterschiedlichen Atmosphären, zu erzeugen.

Der damalige Verkehrsversuch hat auch anschaulich gemacht, welche Nutzungsmöglichkeiten der früher mal als Parkplatz genutzte Raum am Bült eröffnet. Hier tummeln sich nun Menschen, wo früher Autos standen.

Die Entwicklungsmöglichkeiten des Martiniviertels waren über Jahrzehnte durch die Verkehrsschneise Münzstraße, Bergstraße, Bült und Mauritzstraße blockiert. Ein abgelegenes Quartier mit-tendrin war die paradoxe Folge. Gut, dass die Entwicklung des Martiniviertels mit gestärkten Verbindungen über die ehemalige Verkehrsschneise hinweg ebenfalls im Fokus der Innenstadtentwicklung in den vergangenen Jahren stand. Beflügelt wurde dieses Engagement wesentlich durch die Auszeichnung im Landeswettbewerb „Zukunft StadtRaum“.

Eine wichtige Maßnahme, um die Attraktivität der Verbindungen zum Martiniviertel zu steigern, war auch, den Autoverkehr aus dem Alten Fischmarkt, dem Alten Steinweg und dem Drubbel herauszunehmen. Der Drubbel ist einer der stadthistorisch prominentesten Orte und heute einer der schönsten Stadtplätze, nach Südosten leicht ansteigend mit der Lambertikirche als imposantem Blickfang. Was sich heute als Stadtplatz präsentiert, war ursprünglich eine Ansammlung von zehn dicht nebeneinander gebauten Geschäfts- und Wohnhäusern, die auch die bischöfliche Münze beherbergten und mitten im Roggenmarkt standen. Nach einer maßvollen Umgestaltung im Einklang mit Stadtgestaltung und Denkmalschutz ist auch wieder der in der Pflasterung markierte Fußabdruck der ehemaligen Bebauung sichtbar, früher als Pflasterlinie unter parkenden Autos kaum zu erkennen.



Abb. 66: Zukunftsszenario Drubbel (Darstellung: WILLNER VISUALISIERUNG)



Abb. 67: Drubbel, 2022 (Foto: Stadt Münster)

Heute ist dieser schöne Stadtraum zusammenhängend barrierefreier und angemessen grüner gestaltet und lädt ein, pittoreske Fotos zu machen. Die hohe Attraktivität dieses Ortes, wie auch die anderer Geschäftslagen in der Innenstadt, ist nicht zuletzt den Hausbesitzerinnen und -besitzern und den Geschäftstreibenden zu verdanken, die gemeinschaftlich im Zentrenmanagement mit Stadt, der Initiative starke Innenstadt e. V. und der Wirtschaftsförderung Münster GmbH auf eine optimale Erdgeschossnutzung und eine qualitätsvolle Erhaltung, Sanierung und Gestaltung ihrer Häuser und Geschäftslokale achten.

Der kurze Weg durch die Domgasse erschließt Flanierenden den zentralen Stadtraum in Münster: den Domplatz. Er teilte lange Zeit ein ähnliches Schicksal wie der Drubbel. Sein Südrand war für den Verkehr geöffnet, die Busse quälten sich vom Prinzipalmarkt über den Domplatz zur Pferdegasse und der westliche und östliche Rand des Domplatzes dienten als Parkplatz. Einst hatte der Domplatz ein fast geschlossenes, grünes Dach hoch aufgeasteter Bäume, Linden in der Mehrzahl, und war eine Oase mitten in der Stadt. Zwischenzeitlich war das Dach aus Baumkronen nur noch rudimentär vorhanden. Heute prägt es zu einem großen Teil dank des städtischen Programms „Zukunftsbäume“ wieder diesen besonderen Stadtraum. Auch hier hat die versuchsartige Aktion „Domplatz-Oase“ im Jahr 2022 mit 80 neuen Stühlen den Weg zu einem, der Rolle des Ortes angemesse-

nen Stadtraum gebnet. Die realen Versuche vor Ort waren in Münster über die letzten Jahre extrem erfolgreich. Sie besaßen und besitzen immer noch die Überzeugungskraft der unmittelbaren Anschauung und Nutzung, die Pläne und ihre Erläuterungen – seien sie noch so anschaulich – nicht entfalten können.



Abb. 68: Zukunftsszenario Domplatz (Darstellung: WILLNER VISUALISIERUNG)



Abb. 69: Domplatz, 2022 (Foto: Stadt Münster)

Die Zeit war reif, den Domplatz vor rund zehn Jahren vom Autoverkehr zu befreien. Auch das Domkapitel hatte zu dem Zeitpunkt den Wunsch, eine zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des Domquartiers, vor allem des nördlichen Bereichs anzustoßen. Eine gemeinsame Ideenwerkstatt von Stadt Münster und Bistum Münster hatte dafür Konzepte und Bilder geliefert.

Und auch die anderen Anliegerinnen und Anlieger des Domplatzes und die Marktbeschickerinnen und -beschicker sahen damals die Chance, den Domplatz und den Markt, der nach wie vor eine große überregionale Anziehungskraft besitzt, nach vorne zu denken. Auch sie ließen sich durch Zukunftswerkstätten inspirieren.

Der Münsteraner Markt gilt nunmehr nicht nur als der schönste Markt Norddeutschlands, sondern auch als der fortschrittlichste. Mit einer Digitalisierungsstrategie sind unverzichtbare Service-Angebote zum Alltag des Marktes und auch des örtlichen Handels geworden. Vor allem die koordinierten Bring- und Shuttledienste befreien die Besucherinnen und Besucher von dem Zwang, mit dem Auto bis zum Markt oder Geschäft vorfahren zu wollen. Es gab zunächst zwar eine gewisse Skepsis gegenüber der Einschränkung des Autoverkehrs, heute sind aber alle zufrieden, dass der Domplatz seiner stadthistorischen Bedeutung und stadträumlichen Prominenz wieder gerecht wird, in erster Linie aber ein lebendiger Ort geworden ist. Die Menschen fühlen sich hier wohl und zu Hause und nehmen gerne unter den schattigen Bäumen auf einem der zahlreichen Sitzmöglichkeiten Platz. Vor allem in den inzwischen so heißen Sommermonaten finden die Besucherinnen und Besucher der Innenstadt hier einen kühlen Erholungsort. Niemand kann sich mehr vorstellen, dass sich auf der Domplatzfläche vor dem LWL-Museum, wo heute Kulturerleben mit Bildungsangeboten und Gastronomie vereint ist, einmal Autos parkten und fahren.

Und der Domplatz strahlt in seine Nachbarschaft aus: In die Blickachse von der Bischöflichen Kurie über den Michaelisplatz auf das historische Rathaus schieben sich keine Gelenkbusse mehr. Nur die kleinen autonom fahrenden Shuttlebusse tauchen hin und wieder auf. Der Michaelisplatz hat eine angemessene Gestaltung erfahren. Bodenintarsien zeugen heute vom Michaelisturm samt Michaeliskapelle, die die historische Grenze zur Domimmunität markierten. Der Geisbergweg hat glücklicherweise die erdgeschossigen Betonrahmungen verloren und ist heute eine attraktive Gasse mit vielfältigen Restaurantangeboten, die eine kurze barrierefreie Verbindung vom Domplatz in die Königsstraße herstellt.

Die Pferdegasse ist jetzt der Auftakt einer umfassenden Museums- und Kulturmeile, die letztlich über die Kettelersche Doppelkurie, dem Bischofspalais, bis zur Diözesanbibliothek an der Überwasserkirche reicht. An der Pferdegasse reihen sich prominente Kultureinrichtungen auf: Das LWL-Museum für Kunst- und Kultur mit den begehrten Sitzstufen zur Pferdegasse hin, die Museen der Westfälischen Wilhelms-Universität mit Bibelmuseum, Geomuseum in dem sorgfältig sanierten Palais der Landsbergschen Kurie und schließlich dem Archäologische Museum im Fürstenberg-Haus. Hier wird auch der Anspruch der Universität, mit Einrichtungen und Veranstaltungen in der Stadtgesellschaft sichtbar und erlebbar zu sein, besonders deutlich. Ob sich noch weitere gestalterische und bauliche Ergänzungen im Domquartier ergeben, wird die Zukunft zeigen. Die Ideen für die zukünftige Gestaltung des Domquartiers wurden in den vergangenen Jahren jedenfalls konsequent aufgenommen.

Vorbei an der prägnanten Stufenanlage des LWL-Museums gelangt man über die Rothenburg zügig zur Königsstraße. Die Rothenburg zählte zu den wichtigen Münsteraner Marktstraßen und durch die Reduzierung des Busverkehrs nimmt sie ihre alte Rolle auch wieder immer mehr wahr. Neben dem Martiniviertel und dem Domplatz verzeichnet die Königsstraße ebenfalls deutlich spürbare Veränderungen in der Innenstadt. Die Parkplätze am Straßenrand wurden zugunsten breiter Bürgersteige und Fahrradstellplätze aufgegeben. Und auch die Stellplatzanlage zwischen der Königsstraße und der Krümmen Straße existiert nicht mehr. Stattdessen zielt nun ein kleiner baumbestandener von jungen Menschen gestalteter Platz mit einem sensibel eingefügten Neubau an der Ecke zur Königsstraße diesen Zwischenraum. Die hier ebenfalls eingerichtete barrierefreie „Drop Zone“, in der sich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bequem mit dem Auto bringen und wieder abholen lassen können, wird rege genutzt. Inzwischen gibt es schon über zehn solcher Orte in der gesamten Innenstadt.

Insgesamt kommt die Königsstraße so heute wieder zur Geltung. Schließlich war sie mit der dichten Abfolge der Höfe, der Sitze der Adelsfamilien, eine der prominentesten Straßen Münsters. Einige Höfe zeugen noch heute von dieser Pracht: Druffelscher Hof mit dem Picasso-Museum, Heeremanscher Hof mit der Weiterbildung der WWU, Beverfoerder Hof, Oerscherhof und schließlich zeugt auch die Fassade des Sendenscher Hofes, die die Front der Commerzbank zielt, von der historisch bedeutenden Rolle dieses Straßenzuges.



Abb. 70: Zukunftsszenario Königsstraße (Darstellung: WILLNER VISUALISIERUNG)



Abb. 71: Königsstraße, 2022 (Foto: Stadt Münster)

Von der Einschränkung des Parkens profitieren auch der neu gestaltete Ludgerikirchplatz und der Marienplatz, die die Südspitze von Königs- und Ludgeristraße markieren. Beide zusammen waren in der Geschichte die bedeutenden Verbindungen vom Ludgeritor im Süden zum Marktring. Leistet

man sich von hier einen kleinen Blick zum Ludgeri-Kreisel, so entdeckt man, dass die dortigen Vorflächen vor den Gebäuden rund um den Platz auch nicht mehr steinern sind, sondern sich zu attraktiven, baumbestandenen Grünräumen entwickelt haben. Auch hier bot sich die Chance, mit dem Programm „Zukunftsbäume“, eine Verbesserung des Stadtklimas durch mehr Grün zu schaffen, ohne die historischen Prägungen der Münsteraner Altstadt zu verletzen. Zugleich nimmt der Ludgeri-Kreisel als prägnanter Zugang zur Altstadt nun auch die Rolle einer städtebaulichen „Visitenkarte“ wahr.

Dass dieser Gewinn an Qualitäten in der gesamten Innenstadt so zügig möglich wurde, ist der Auffassung zu verdanken, dass die Entwicklung der Innenstadt nur mit einem kooperativen und ko-produktiven Vorgehen erfolgreich sein kann. Schließlich ist Innenstadtentwicklung eine Gemeinschaftsaufgabe. Glücklicherweise haben auch in den letzten Jahren alle Akteurinnen und Akteure an einem Strang gezogen. Als wichtiger Treiber für eine Innenstadt, die sich stetig und mit Augenmaß auf Stand hält, ist hier nochmals das Zentrenmanagement hervorzuheben, bei dem die Stadt Münster, die Wirtschaftsförderung Münster GmbH und die „Initiative starke Innenstadt Münster e. V.“ intensiv und dauerhaft operationell organisiert zusammen an der positiven Zukunftsgestaltung der Innenstadt arbeiten – ein bewährtes Modell, das weiterhin erfolgreich funktioniert.

### Route der gestärkten Verbindungen: Vom Schlossgarten zum Stadthafen

Dieser Spaziergang nimmt seinen Anfang an der Einsteinstraße mit Blick auf den Musik-Campus. Der Musik-Campus symbolisiert ein bundesweit neuartiges Konzept der musikalischen Ausbildung. Vor wenigen Jahren wurde dieses Projekt einer Gemeinschaftsinitiative der WWU Münster und der Stadt Münster auf dem Grund des ehemaligen pharmazeutischen Instituts der Universität fertiggestellt. Aus dem Zusammenwirken der westfälischen Schule für Musik, der Hochschule für Musik und des städtischen Symphonieorchesters wird hier eine musikalische Ausbildung praktiziert, die alle Alters- und Professionalisierungsstufen in den Blick nimmt. Gepaart wird dies mit Proberäumen für die freie Musikszene der Stadt, einem Instrumentenmuseum und Aufführungssälen mit flexibler Akustik, die sich die Musikschaffenden der Stadt schon seit Jahrzehnten wünschten. Das Projekt war nicht unumstritten. Insbesondere der Standort löste Kontroversen aus. Für die Einen war er zu peripher. Sie empfahlen zentrale Standorte, wie den „Hörster Parkplatz“. Auch eine Verteilung der einzelnen Nutzungsbausteine des Musik-Campus auf und rund um den Schlossplatz war ein Vorschlag. Die Anderen sahen in dem vermeintlich „abgelegenen“ Standort die besondere Chance, die Altstadt, das Schlossareal und die „Urbanen Wissensquartiere“ im Westen der Innenstadt – auch mit Blick auf die Umnutzungspotenziale der Blücherkaserne – stärker miteinander zu verknüpfen und damit auch das Schlossareal in eine zentralere Lage und Rolle zu bringen, weg von der über lange Zeit empfundenen Randlage. Schließlich heißt es im Volksmund: „Musik verbindet!“ Das gilt für den Musik-Campus nicht nur sozial und kulturell, sondern eben auch räumlich und strukturell.

Eine Bereicherung für die Stadt- und Freiräume ist darüber hinaus auch, dass damit das „Dazwischen“, die Freiräume zwischen Schloss und Musik-Campus an Aufmerksamkeit und Qualität deutlich gewonnen haben. Zwischen der Einsteinstraße und dem nördlichen Schlossgarten haben sich die Grünräume nun zu einem höchst attraktiven Park weiterentwickelt, der unter Einbezug des Jüdischen Friedhofs auf der Nordseite der Einsteinstraße voller historischer Bezüge ist – vom legendären Arzneimittelpflanzgarten des pharmazeutischen Instituts bis hin zum fast vergessenen Überwasser-Friedhof. Und durch die Neuordnung der Stellplatzanlagen hinter dem Deutsch-Niederländischen Corps und dem Kindergarten St. Nikolaus reicht dieser Park fast bis zum Schlossplatz und zeigt alte Wegeverbindungen in einem „neuen Licht“: von der Überwasserkirche, über die Überwasserstraße bis hin zum Überwasserfriedhof, überdies eine gute Radverbindung zwischen der nördlichen Altstadt und dem Coesfelder Kreuz.

Und auch der Weg durch diesen Park hat erheblich an Qualität und Frequenz gewonnen. Der Schlossgarten mit dem Botanischen Garten mittendrin ist nun zu einem Bindeglied zwischen den Stadträumen geworden. Und damit hat der Schlossgarten selbst auch seine Anziehungskraft als

Park-Ensemble verstärkt. So kommt dem Freiraum hier eine wichtige Rolle zu. Das Schloss als Herzstück der WWU Münster hat jetzt zwei prominente Seiten und liegt nicht mehr nur am Rand, sondern perspektivisch mitten in einer weiter gedachten Innenstadt.

Aber dafür ist noch einiges zu tun. Obwohl viele Verbindungen mit dem Schlossareal in jüngster Zeit schon gestärkt wurden, liegt das Schloss gefühlt immer noch ein wenig vor den „Toren der Altstadt“. Historisch gesehen ist dies auch richtig. Aber der Anspruch der Innenstadtentwicklung des letzten Jahrzehnts war, die Prägungen der Geschichte zu respektieren und gleichzeitig mit Blick auf die Zukunft der Münsteraner Innenstadt zu mehr funktionalen und stadträumlichen Verflechtungen zu kommen. Die Altstadt sollte durch die Areale bereichert werden, die bedeutende Funktionen für eine vielfältige Innenstadt haben, auch wenn sie jenseits des Promenadenrings liegen. Ziel ist es weiterhin, eine Innenstadt zu denken und zu entwickeln, für deren Anspruch an Vielfalt der Einbezug der Universität auf der einen Seite und des Hafens und der Halle Münsterland auf der anderen Seite ein Stück Elixier ist.

Aber jeder weiß: Nicht alle Zukunftsaufgaben können innerhalb einer Generation bewältigt werden. Das gilt besonders für die Entwicklung des Schlossplatzes. Es gibt kaum eine andere europäische Stadt, die über eine derart große Freifläche in der Innenstadt verfügt – ein mehr als „ambivalenter Rekord“. Die Weite des Schlossplatzes hat zwar nach wie vor den Vorteil, große Veranstaltungen wie den traditionsreichen Send mitten in der Stadt durchführen zu können, aber der Nachteil ist die fehlende Raumqualität der zu allen Seiten „ausufernden“ Fläche. Nun wurde in jüngster Zeit eine tragfähige Lösung gefunden. Mittlerweile sind zwei stadtgeschichtlich und -räumlich wichtige Bauvorhaben als Eckpunkte gesetzt, die einerseits den Schlossplatz fassen und seine besondere Standortgunst nutzen sollen und andererseits den Raum freilassen, der für den Send und andere Veranstaltungen benötigt wird.

Auf dem früheren Parkplatz südlich des Ehrenhofs – vis-à-vis des ehemaligen nördlichen Marstalls – soll in den nächsten Jahren ein Tagungszentrum der WWU Münster entstehen. Mit diesem städtebaulichen Handgriff wird der Generalplan von Johann Conrad Schlaun aus dem Jahr 1769 endlich komplettiert und die Symmetrie, die die Schlaun'sche Anlage des Schlosses prägt, hergestellt. Denn der südliche Marstall und die Remisen wurden nie gebaut.

Die Bebauung des Kalkmarktes ist dagegen schon weiter fortgeschritten: Auf dem städtischen Grundstück am Nordrand des Schlossplatzes gegenüber vom Neutor wird auf städtische Initiative hin ein „Haus der Wissenschaft“ errichtet. Innerhalb des letzten Jahrzehnts hat Münster seinen Rang in der Spitzenforschung noch steigern können – unter Beteiligung fast aller wissenschaftlichen Einrichtungen, der Hochschulen, der renommierten Institute wie der forschungsnahen Unternehmen. Deshalb dient das Haus auch allen als Plattform. Mit dem „Haus der Wissenschaft“ erhält die Leistungskraft in Forschung, Lehre und Entwicklung in Münster ein besonderes Symbol – ein Haus, das sich öffnet, das den Nutzen und den Gewinn von Forschung zeigt und zugleich eine Transfereinrichtung ist.

Mit diesen zwei „Setzungen“ im Süden und Norden erhält der Schlossplatz nicht nur räumliche Fassungen. Mit ihnen sind auch Bereicherungen im Nutzungsspektrum der Innenstadt verbunden. Das hilft, die Verknüpfungen zur westlichen Altstadt zu stärken, sie attraktiver zu machen. Positiv ist auch, dass für den Weg in die Altstadt nur noch zwei statt vier Fahrstreifen über die Straße Schlossplatz zu überwinden sind.

Die Frauenstraße – als zentral gelegener Zugang – hat in den vergangenen Jahren Qualitäten gezeigt: Alle, die zu Fuß oder per Rad Richtung Altstadt unterwegs sind, werden sicher und komfortabel geführt und haben nun ausreichend Platz. Dieser schmale Straßenraum war früher zwar bereits eine Fahrradstraße, jedoch eher eintönig und eng. Parkende Autos belegten durchgehend den nördlichen Rand der Frauenstraße und verstellten so nicht nur den Blick auf das Schloss in die eine und auf die Überwasserkirche in die andere Richtung, sie waren auch Hindernis für zu Fuß Gehende, für Radfahrende und viele unterschiedliche Nutzungen in den Erdgeschossen der angrenzenden Häuser.



Abb. 72: Zukunftsszenario Frauenstraße (Darstellung: WILLNER VISUALISIERUNG)



Abb. 73: Frauenstraße, 2022 (Foto: Stadt Münster)

Auch am Katthagen und auf dem Überwasserkirchplatz stehen nicht mehr so viele Autos herum. Die Stadt versucht seit geraumer Zeit, das Parken in den wichtigen Stadträumen der Innenstadt durch mehr Kontrolle deutlich einzudämmen. Nach wenigen Schritten entlang des Kirchplatzes und des Spiegelturms erreicht man die Aa, die früher kaum zu sehen war. Nur der deutliche Höhenunter-

schied zwischen dem Domplatz und dem Überwasserkirchplatz ließ die aufmerksamen Passantinnen und Passanten erahnen, dass in dieser Senke des Spiegelturms die Aa kreuzt. Und nur die historisch Kundigen wussten dies aufgrund des Namens „Überwasserkirche“ zu deuten.

In die ökologische und gestalterische Aufwertung der innerstädtischen Aa wurde in den vergangenen Jahren viel Energie gesteckt. Ein Konzept für die Innenstadt-Aa, das die Belange der Natur und der Umwelt, des Klimas und der Wasserwirtschaft, der Stadtgestaltung und der Barrierefreiheit im Zusammenhang gedacht hat, war Grundlage für zahlreiche Maßnahmen. Dieser schöne Fluss- und Grünraum, der sich durch die Innenstadt schlängelt, ist nun für alle barrierefrei nutzbar und zugänglich, ist lichter und übersichtlicher als früher und der muffige Geruch ist entwichen. Kurzum: Den Aa-Seitenweg zu nutzen, macht nun Spaß! Eine attraktive Innenstadt lebt davon, dass sie eine Vielfalt an Wegen bietet, landschaftliche und urbane, ruhige und belebte, periphere und zentrale. Und ganz wichtig: Die Aa entspricht nun auch den neuesten Erfordernissen des Hochwasserschutzes.

Wenn man sich auf der Brücke der Universitätsstraße über die Aa dann noch einen Blick in Richtung des ehemaligen Parkdecks Georgskommende erlaubt, sieht man auch die Aufweitung des Aa-Raums hinter dem Sprachenzentrum der WWU Münster. Dort, wo vor Jahren noch Autos standen, kann die Aa ihr kanalisiertes Bett auch in der Innenstadt verlassen. Baumbestandene Grünflächen an den Rändern tragen zum Anspruch der Klimagerechtigkeit bei. Menschen können sich dort niederlassen und am Wasser Erholung finden. Dass dies möglich wurde, ist der engen Zusammenarbeit von Stadt und Universität zu verdanken, die die „Allianz für die Fläche“ hier auch für eine Klimaallianz genutzt haben. Es war und ist das Ziel Münsters, auch in der Innenstadt maßgebliche klimarelevante Leistungen zu erbringen. In der historisch weitgehend steinern geprägten Altstadt bedurfte es eines sensiblen Vorgehens, die Räume und Flächen zu identifizieren, die mehr Grün, aber auch Orte für Bürgerinnen und Bürger zum ruhigen Verweilen zulassen, ohne die DNA der Altstadt zu verletzen. Hier an der Aa eröffnete sich ein Raum dafür.

Und wenn man den Blick gar noch etwas weiter schweifen lässt, erkennt man auch, dass das ehemals unansehnliche Parkdeck am Stadtgraben in ein stattliches Haus umgewandelt wurde – mittig das Parkhaus, von Büros und Mikroapartments ummantelt und mit einem grünen Dach versehen. Und die Dachbegrünung ist kein Einzelfall: Im Rahmen des Programms „Grüne und solare Dächer und Fassaden“, werden alle Dächer, die dies zulassen, begrünt oder solar genutzt. Auch dies bedurfte und bedarf auch weiterhin eines wohl austarierten Vorgehens: Stadtgestaltung, Denkmalschutz und Klimagerechtigkeit gehen dabei Hand in Hand.

Nach diesem Verweilen auf der Brücke über die Aa geht es weiter: Vorbei am Aegidiimarkt mit dem aufgewerteten Innenhof kommt man zügig über die Aegidiistraße Richtung Aegidiikirchplatz. Diese Ecke war lange unbebaut. Heute hat hier der Verfassungsgerichtshof des Landes – in unmittelbarer Nachbarschaft zum Oberverwaltungsgericht – seinen eigenen Standort gefunden und stärkt damit das Gerichtswesen als renommierte Nutzung im Aegidiiviertel. Und die Raumfassung tut der Aegidiistraße wie dem Kirchplatz richtig gut.

Das Auto genießt in der Aegidiistraße – ähnlich wie in der Königsstraße – nicht mehr den Vorrang. Das Parken der Autos am Rand, der Radverkehr in hoher Frequenz und die Busse führten früher zu einer „gefährlichen“ Unübersichtlichkeit. Heute ist die Aegidiistraße zu einer komfortablen Fahrradstraße mit breiten Gehbereichen geworden, für Busse aber weiterhin passierbar. Eine Kette von Bäumen auf ihrer Ostseite mit eingestreuten Pflanz- und Sitzinseln macht die Aegidiistraße zum grünen Weg aus der Altstadt heraus hin zur Spitze des Aasees.



Abb. 74: Zukunftsszenario Aegidiistraße (Darstellung: WILLNER VISUALISIERUNG)



Abb. 75: Aegidiistraße, 2022 (Foto: Stadt Münster)

Der Aegidiikirchplatz ist die Adresse für das Gerichtswesen des Landes und ein kleiner behaglicher Rückzugsraum im Aegidiiviertel. Über ein Stück Krumme Straße, die aufgewertete Königsstraße kreuzend, gelangt man in die Marievengasse – eine der Gassen, die quer zur Königsstraße, Ludgeristraße und Stubengasse verlaufen und kleine Kurzschlüsse zwischen den Geschäftsstraßen erlauben. Neben der Marievengasse haben auch der Hötteweg, die verlängerte Windthorststraße und die Harsewinkelgasse diese Qualität. Früher hatten sie Hinterhof-Charakter. Heute sind sie durch begrünte Wände und Baumpflanzungen zu behaglichen Stadträumen geworden, die abgerückt von den Einkaufsströmen ruhige, beschattete Wege durch die Altstadt bieten. Ab und zu erblickt man hier auch begrünte Dächer. Gerade die Flachdächer auf den größeren Geschäftshäusern sind dafür geeignet.



Abb. 76: Zukunftsszenario Grüne Dachlandschaft Innenstadt (Darstellung: WILLNER VISUALISIERUNG)



Abb. 77: Dachlandschaft Innenstadt, 2022 (Foto: Stadt Münster)

Dreh- und Angelpunkt ist in diesem Gefüge der Harsewinkelplatz mit der markanten Kirschensäule, der in die Windthorststraße leitet, die sich als Nabelschnur zwischen Altstadt und Hauptbahnhof endlich attraktiv präsentieren kann. Diese Rolle kann der Stadtraum hier nun auch gut übernehmen, da der Autoverkehr durch die Umorganisation der beiden nahegelegenen Parkhäuser deutlich ein-

gedämmt wurde. Das Parkhaus an der Stubengasse ist zum Teil Logistik-Hub und dient dem Warenumschlag. Und zusammen mit dem ehemaligen Karstadt-Parkhaus bietet es zum anderen auch Platz für das Parken der Anwohnerinnen und Anwohner. Den Erdgeschossnutzungen der angrenzenden Gebäude in der Windthorststraße merkt man diesen Sprung nach vorne deutlich an.

Auf halbem Weg durch die Windthorststraße überquert man den Promenadenring – die imposante räumliche Fassung der Altstadt. Die Sanierung der Promenade samt begleitender Grünflächen hat in den vergangenen Jahren ähnlich viel Aufmerksamkeit wie der Aa-Raum erfahren. Es ist zwar bedauerlich, dass die Engelschanze – eine der mittelalterlichen Bastionen – als Teil dieses grünen Rings immer noch von der gleichnamigen Straße durchschnitten wird, aber auch dies stadträumlich wieder zu reparieren, ist eine Aufgabe, die noch Zeit braucht.



Abb. 78: Zukunftsszenario Hamburger Tunnel (Darstellung: WILLNER VISUALISIERUNG)



Abb. 79: Hamburger Tunnel, 2022 (Foto: Stadt Münster)

Der Weg führt weiter über den Bahnhofsvorplatz, der nach wie vor der zentrale Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr ist – auch wenn er schon seit fast zwei Jahrzehnten an seiner Belastungsgrenze ist – hin zum Hamburger Tunnel, ein Nadelöhr in der Verbindung von Altstadt, Hansaviertel und Hafenquartier. Früher war der Hamburger Tunnel ein „Angstraum“, ohne Übersichtlichkeit und ohne Gestaltung. Heute ist diese Verbindung zum Ostteil der Innenstadt grün und künstlerisch inszeniert, hell und übersichtlich. Das kommt dem ganzen Bremer Platz zugute. Zusammen mit der vor zehn Jahren errichteten Randbebauung ist die Westflanke des Bremer Platzes nun genauso attraktiv wie seine Ostseite.

Durch die Aufwertung des Hamburger Tunnels und des Bremer Platzes ist der Weg zum Hafenplatz und zum Stadthafen schon längst nicht mehr so trist wie früher. Und der Weg wird heute auch kürzer empfunden, weil er erlebnisreicher ist. Diese Verbindung zu stärken, ist schon lange ein wichtiges Ziel. Zumal die Hafenquartiere ein Flair haben, das Münsters Innenstadt deutlich bereichert.

Vieles ist dafür bereits getan, aber es ist künftig auch noch sehr viel zu tun. Das gilt insbesondere für die Verbindung zwischen Hafenstraße und Albersloher Weg unter den Bahngleisen hinweg. Auch wenn man sich die begleitenden Flächen ansieht, fällt ins Auge, dass dieses Stück Innenstadt attraktiver und ansehnlicher gestaltet werden muss. Hier schlummert eine weitere große Generationenaufgabe. Große Aufgaben in Angriff zu nehmen, bedarf immer auch eines besonderen Anstoßes. Einen starken Schub können dafür die neuen Stadtquartiere entlang des Dortmund-Ems-Kanals auslösen. Denn neue Quartiere müssen eingebunden werden und verlangen gestärkte Verbindungen.

## Anhang

### Anhang 1: Maßnahmensteckbriefe

#### Maßnahmen im Handlungsfeld 1: Grün und klimagerecht

1.1 Maßnahmen zur qualitätsvollen energetischen und klimagerechten Objektsanierung, Sanierungsmanagement und Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Machbarkeitsstudie bzw. integriertes Quartierskonzept zur qualitätsvollen energetischen und klimagerechten Stadt- und Objektsanierung in der Innen-/Altstadt</li> <li>• dabei Einklang von Stadtgestaltung und energetischen Sanierungsmöglichkeiten herstellen, z. B. Ausarbeiten von Empfehlungen für klassische Gebäudetypen</li> <li>• Konzeptionierung und Umsetzung eines energetischen Sanierungsmanagements</li> <li>• Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen zum Thema für Bürgerinnen und Bürger zur Sanierung und zu Objektschutz vor Überflutung</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Errichtung neuer Gebäude und Reduzierung durch die Sanierung des Bestands</li> <li>• Erhöhung des Anteils klimaneutraler und umweltverträglicher Energie in der Erzeugung und Verteilung sowie in der Gebäudeversorgung</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger/Private Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

1.2 Aufstellung einer Priorisierung von Maßnahmen zur Klimaanpassung für die Innenstadt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufstellung einer Priorisierung von Maßnahmen zur Klimaanpassung z. B. mit Vorschlägen zur Errichtung von Elementen für Verschattung und Hitzeschutz in der Innenstadt (Klimathemen sichtbar/erlebbar machen), Hängende Gärten (oberhalb von Straßenräumen) in Form von begrünten Pergolen, temporäre Aufbauten an belebten Plätzen, Möglicherweise auch über PV-Anlagen und Gründächer, wasserbewusste Stadtentwicklung (grün-blaue Infrastruktur)</li> <li>• auf der Grundlage der stadtweiten Klimaanalyse</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Sicherung bestehender grüner und blauer Infrastrukturen sowie der Wasserqualität</li> <li>• Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Errichtung neuer Gebäude und Reduzierung durch die Sanierung des Bestands</li> <li>• Erhöhung des Anteils klimaneutraler und umweltverträglicher Energie in der Erzeugung und Verteilung sowie in der Gebäudeversorgung</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 61, 66, 67)

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 1.3 Programm „Grüne und solare Dächer und Fassaden in der Innenstadt“

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kampagne zur Nutzung großer Dachflächen und Fassaden für Begrünung, solare Energiegewinnung, Verbesserung der Wasserbilanz</li> <li>• städtisches Förderprogramm für entsprechender Vorhaben (auch für Nicht-Wohngebäude)</li> <li>• Informationen zu Möglichkeiten für das Ausschöpfen vorhandener Potenziale im Bereich von Dachbegrünung und -aufbauten (bspw. Solar-, PV-Anlagen) in historisch sensiblen Bereichen</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Errichtung neuer Gebäude und Reduzierung durch die Sanierung des Bestands</li> <li>• Erhöhung des Anteils klimaneutraler und umweltverträglicher Energie in der Erzeugung und Verteilung sowie in der Gebäudeversorgung</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 1.4 Umsetzung des Sanierungskonzepts städtischer Brunnen- und Wasserspiele und Entwicklung weiterer Standorte

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung der Maßnahmen des Sanierungskonzeptes für städtische Brunnen- und Wasserspiele im Bereich der Innenstadt</li> <li>• Entwicklung weiterer Brunnen- und Wasserspielstandorte</li> <li>• Ausstattung von Orten in der Innenstadt mit öffentlichen Trinkwasserbrunnen und -spendern</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> <li>• Sicherung bestehender grüner und blauer Infrastrukturen sowie der Wasserqualität</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt Münster (67)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	2.200.000 €

### 1.5 Programm „Zukunftsbäume“

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzept für das Bewahren und Ergänzen von Bäumen unter dem Aspekt der "zukunftssicheren Bäume für Münster"</li> <li>• qualitative Verbesserung der Standortbedingungen für Stadtbäume</li> <li>• Bereitstellung der Wasserversorgung des Stadtgrüns (z. B. durch Baumrigolen)</li> <li>• Anpflanzung neuer Bäume an ausgewählten Orten z.B. auf jetzigen Parkplatzflächen</li> <li>• Pflanzung zusätzlicher Bäumen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen (soweit möglich)</li> <li>• Begrünung von wichtigen Plätzen in der Altstadt</li> <li>• klimagerechter „Umbau“ des Baumbestandes</li> </ul>
------------------------------	--

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gemeinschaftliche Pflegekonzepte für den Baumbestand mit der Bürgerschaft (z. B. Gieß-Patenschaften)</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Sicherung bestehender grüner und blauer Infrastrukturen sowie der Wasserqualität</li> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 66, 67), Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 1.6 Erarbeitung und Umsetzung eines Sanierungs- und Entwicklungskonzeptes für die öffentlichen Grünflächen der Promenade

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung und Umsetzung eines Sanierungs- und Entwicklungskonzeptes für die öffentlichen Grünflächen der Promenade inklusive Gräften und Gewässer</li> <li>• Erhalt der historischen Gartenstrukturen und des Baumbestandes, Sortierung der Nutzungen/Funktionsbereiche, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und -möglichkeiten, klima- und wassergerechte Entwicklung, Vernetzung mit bestehenden innerstädtischen Grünräumen</li> <li>• Vergabe von Patenschaften für die Pflege von Grünflächen in Zusammenarbeit mit lokalen Baumschulen / Gärtnereien</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewahrung und Aufwertung der Promenade als integrierendes Alleinstellungsmerkmal der Stadt Münster für Grün, Klima und Erholung</li> <li>• Sicherung bestehender grüner und blauer Infrastrukturen sowie der Wasserqualität</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Erhöhung der Versorgung an Spiel-, Sport- und Freiraumangeboten für unterschiedliche Generationen und Nutzergruppen</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Vermeidung und Beseitigung von Angsträumen</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (61, 67), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	9.000.000 €

### 1.7 Weiterentwicklung und Umsetzung des Aa-Konzeptes für die Innenstadt-Aa

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung eines integrierten Aa-Konzeptes für die Innenstadt-Aa unter ökologischen, klimatischen, wasserwirtschaftlichen, stadtgestalterischen und Barrierefreiheits-Aspekten</li> <li>• Sicherstellung des Hochwasserschutzes</li> </ul>
------------------------------	--

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung der Sichtbarkeit der Aa, der Aufenthaltsqualität an der Aa und der Zugänglichkeit des Wassers</li> <li>• barrierefreie Um- bzw. Neugestaltung des Aa-Seitenweges inklusive Beleuchtung</li> <li>• s. auch Maßnahme 2.25</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> <li>• Steigerung der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der Flächen entlang der Innenstadt-Aa und deren wasserwirtschaftliche, grüne und stadtgestalterische Umgestaltung</li> <li>• Sicherung bestehender grüner und blauer Infrastrukturen sowie der Wasserqualität</li> <li>• Intensivierung der freiräumlichen Vernetzung des Aa-Raums mit den angrenzenden Grünflächen sowie dem Aasee</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 61, 66, 67, 80), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 1.8 Intensivierung einer gezielten Bewirtschaftung von Regenwasser

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielgröße ist naturnahe Wasserhaltung</li> <li>• blue green street: nach Möglichkeit Realisierung einer klimaresilienten Straßeninfrastruktur im Zuge der Verkehrsplanung</li> <li>• Maßnahmen zur Bereitstellung von gespeichertem Regenwasser durch Stadt und Private (z. B. Baumrigolen, Zisternen)</li> <li>• Umsetzung von Maßnahmen zum Überflutungs- und Hochwasserschutz</li> <li>• Imagekampagnen hierzu</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> <li>• Sicherung bestehender grüner und blauer Infrastrukturen sowie der Wasserqualität</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 66, 67, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angabe

### 1.9 Klima- und artenschutzgerechte Anpassung und Umsetzung „Masterplan Licht“

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klima- und artenschutzgerechte Beleuchtung der Innenstadt</li> <li>• Aufstellung, Fortschreibung und Umsetzung von klima- und artenschutzgerechten Lichtkonzepten im Sinne der Gesamtidee „Masterplan Licht“, z. B. für den St. Paulus Dom</li> <li>• Überprüfung und Anpassung realisierter Beleuchtungsanlagen im Hinblick auf energetische Leuchten</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Errichtung neuer Gebäude und Reduzierung durch die Sanierung des Bestands</li> <li>• Stärkung und Bewahrung des spezifischen kulturellen und touristischen Angebots sowie der Kultureinrichtungen in der Innenstadt</li> <li>• Vermeidung und Beseitigung von Angsträumen</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angabe

1.10 Konzept zu Weiterentwicklung und Ausbau von leitungsgebundenen Energie- und Wärmeversorgungsstrukturen im gesamten Innenstadtbereich	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung des Potenzials und der Möglichkeiten leitungsgebundener Energie- und Wärmeversorgungsstrukturen</li> <li>• Vorgaben/Entwicklung eines integrierten Energie-Ausbaukonzeptes für die leitungsgebundenen Energieträger</li> <li>• Schaffung regenerativer (leitungsgebundener) Energieangebote für Häuser im Innenstadtbereich</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des Anteils klimaneutraler und umweltverträglicher Energie in der Erzeugung und Verteilung sowie in der Gebäudeversorgung</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angabe

## Maßnahmen im Handlungsfeld 2: Vernetzt und facettenreich

2.11 Ausbau/Überarbeitung eines barrierefreien (touristischen) Leitsystems für eine bessere Orientierung im gesamten Innenstadtbereich und zur Vernetzung verschiedener Stadträume/Altstadtquartiere über bereits vorhandene Highlights und „Zwischenräume“ wie z. B. Museen, Plätze, etc.	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überarbeitung des touristischen Leitsystems inklusive: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ damit auch Herstellung eines Routensystems zur Attraktivierung und Förderung des zu Fuß Gehens</li> <li>○ Integration von/Verknüpfung mit touristischen Routen</li> <li>○ Überarbeitung von Stadtplanstandorten und -darstellung</li> <li>○ Herstellung von Barrierefreiheit und Ausbau und Verbesserung taktiler Leitelemente im Einklang mit der Stadtgestaltung und dem Denkmalschutz</li> <li>○ Zusammenführung und Ausbau digitaler Informationen für Menschen mit Behinderungen</li> <li>○ damit Umsetzung „Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlungen 1-4</li> <li>○ Verknüpfung mit Hitzeanalyse zur Ausweisung von verschatteten Wegeverbindungen</li> <li>○ u. a. auch Aufnahme der Stadtbücherei in das Leitsystem</li> </ul> </li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Verknüpfung der Altstadtquartiere untereinander insbesondere mit dem Martiniviertel und Breul</li> <li>• Ausbau der digitalen Angebote und Lösungen zur Stärkung der Innenstadt, z.B. digitale Lieferkonzepte</li> <li>• Stärkung und Bewahrung des spezifischen kulturellen und touristischen Angebots sowie der Kultureinrichtungen in der Innenstadt</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (50, 61, 66, 67, 80), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 2.12 Umgestaltung Neubrückenstraße

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umgestaltung des Straßen- bzw. öffentlichen Raumes mit Reduzierung von Stellplätzen, mehr Grün, klimagerechte und wasserbewusste Gestaltung, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Menschen, Erhöhung stadtgestalterische Qualität, Barrierefreiheit bei Erhalt bzw. Neuordnung von Parkraum für Menschen mit Behinderungen</li> <li>Stärkung der Quartiersidentität durch Differenzierung und Stärkung der EG-Nutzungen</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80), Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 2.13 Weitere Planung und Umsetzung des Projektes „Mikro-Kiez Martiniviertel“ mit Umgestaltung von Hörsterstraße, Martinistraße, Lotharinger Straße und Parkplatz am Bült

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weitere Planung und Umsetzung des Projektes „MikroKiez Martiniviertel“, das im Rahmen des Landeswettbewerbs Zukunft StadtRaum eine Bevorrechtigung für Städtebaufördermittel erhalten hat</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stärkung der Verknüpfung der Altstadtquartiere untereinander insbesondere mit dem Martiniviertel und Breul</li> <li>Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 50, 61, 66, 67, 80, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	6.911.000 €

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

2.14 Umgestaltung Altstadtzugang-Ost: Übergang Warendorfer Straße und Wolbecker Straße im Bereich Eisenbahnstraße, Parkplatz Friedrichstraße/ Wolbecker Straße und Freiherr-vom-Stein-Platz	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebauliche, verkehrsplanerische und freiraumplanerische Umgestaltung und Verbesserung des Übergangs zur Altstadt im Raum zwischen Wolbecker Straße und Warendorfer Straße mit Eisenbahnstraße, Parkplatz Friedrichstraße/Wolbecker Straße und Freiherr-vom-Stein-Platz</li> <li>• Neugestaltung des Freiherr-vom-Stein-Platzes</li> <li>• Neuer Stadtbaustein für den Parkplatz Friedrichstraße/Wolbecker Straße</li> <li>• Erhöhung der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit</li> <li>• klimagerechte und wasserbewusste Gestaltung</li> <li>• Stadtbaustein zur Unterstützung der Vernetzung Altstadt – Wolbecker Straße – Warendorfer Straße – Mauritz</li> <li>• s. auch Maßnahmen 5.84, 5.85</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebauliche Aufwertung der Verbindungsachsen mit den angrenzenden Stadtteil-Versorgungslagen als Ergänzung der Altstadt (Warendorfer Straße, Wolbecker Straße und Hammer Straße)</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> <li>• Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 61, 66, 67), Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

2.15 Umgestaltung der Verbindungsachse zwischen der Altstadt/Bahnhof Ostseite und dem Hafenaerial (Hansator – Bremer Platz – Bremer Straße – Hafenplatz bzw. Hansator – Soester Straße – Hafenweg)	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gestalterische, funktionale und sozialgerechte Verbesserung der Wegeverbindungen Bahnhof – Hafen für Radfahrende und zu Fuß Gehende</li> <li>• Maßnahmen zur Lenkung von Besucherinnen und Besuchern</li> <li>• Umgestaltung der Bremer Straße unter stadtgestalterischen, verkehrsplanerischen, wasserwirtschaftlichen, Klima- und Barrierefreiheitsaspekten</li> <li>• Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich Albersloher Weg/Hansaring/Bremer Straße</li> <li>• s. auch Maßnahmen 2.16, 2.19</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadträumliche und funktionale Aufwertung der Stadträume Windthorststraße, Hafenstraße, Frauenstraße, Überwasserstraße und Aegidiistraße, die die Verknüpfungen mit großstadtrelevanten Funktionsbereichen (z.B. Bahnhof, Hafenviertel, Messe, Universität, Aasee) leisten.</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/ mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 2.16 Umgestaltung des Hamburger Tunnels als Verbindungsachse zwischen Altstadt und Hansator/Ostseite Bahnhof

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gestalterische und funktionale sozialgerechte Umgestaltung und -nutzung des Hamburger Tunnels</li> <li>Beseitigung des Angstraums im Hamburger Tunnel, z. B. durch Lichtinstallationen</li> <li>s. auch Maßnahme 2.15</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadträumliche und funktionale Aufwertung der Stadträume Windthorststraße, Hafenstraße, Frauenstraße, Überwasserstraße und Aegidiistraße, die die Verknüpfungen mit großstadtrelevanten Funktionsbereichen (z.B. Bahnhof, Hafenviertel, Messe, Universität, Aasee) leisten</li> <li>Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>Vermeidung und Beseitigung von Angsträumen</li> <li>Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (41, 61, 66, 80), Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	500.000 €

### 2.17 Umgestaltung Berliner Platz/Bahnhofsvorplatz

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nach Fertigstellung des Masterplans Mobilität Münster 2035+ und Entscheidung über zukünftige Verkehrsführungen im Bereich des Bahnhofs</li> <li>räumlich-funktionale, sozialgerechte und städtebauliche Optimierung, Umgestaltung und -bau des Berliner Platzes/Bahnhofsvorplatzes unter den Aspekten klimagerechter, wasserbewusster Gestaltung, nicht-kommerzieller Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Menschen, Erhöhung stadtgestalterische Qualität, Barrierefreiheit</li> <li>Neugestaltung der Verkehrssituation/-führung</li> <li>s. auch Maßnahmen 2.18, 4.69, 4.70</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> <li>Stadträumliche und funktionale Aufwertung der Stadträume Windthorststraße, Hafenstraße, Frauenstraße, Überwasserstraße und Aegidiistraße, die die Verknüpfungen mit großstadtrelevanten Funktionsbereichen (z.B. Bahnhof, Hafenviertel, Messe, Universität, Aasee) leisten</li> <li>Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>Vermeidung und Beseitigung von Angsträumen</li> <li>Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80, Stadtwerke), Private

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 2.18 Umgestaltung der Windthorststraße als einladender Zugang zur Altstadt

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nach Fertigstellung des Masterplans Mobilität Münster 2035+ und Entscheidung über zukünftige Verkehrsführungen im Bereich des Bahnhofs</li> <li>• Umgestaltung und -bau der Windthorststraße zu einem einladenden Altstadtzugang unter den Aspekten klimagerechter und wasserbewusster Gestaltung, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Menschen, Erhöhung stadtgestalterischer Qualität, Barrierefreiheit</li> <li>• s. auch Maßnahmen 2.17, 4.69</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadträumliche und funktionale Aufwertung der Stadträume Windthorststraße, Hafenstraße, Frauenstraße, Überwasserstraße und Aegidiistraße, die die Verknüpfungen mit großstadtrelevanten Funktionsbereichen (z.B. Bahnhof, Hafenviertel, Messe, Universität, Aasee) leisten.</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Vermeidung und Beseitigung von Angsträumen</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80), Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 2.19 Umgestaltung und -bau der Bahnunterführung Hafenstraße

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Anbindung südliche Altstadt – Hafen über Hafenstraße (Bahnunterführung)</li> <li>• gestalterische und verkehrsfunktionale Umgestaltung und -bau der Bahnunterführung für MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr</li> <li>• Erhöhung von Nutzungsqualität und Sicherheit für Radfahrende und Zu Fuß Gehende</li> <li>• Erhöhung der Barrierefreiheit in diesem Bereich</li> <li>• Einbeziehung von Starkregenanalysen</li> <li>• s. auch Maßnahmen 2.15, 2.20, 3.49</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadträumliche und funktionale Aufwertung der Stadträume Windthorststraße, Hafenstraße, Frauenstraße, Überwasserstraße und Aegidiistraße, die die Verknüpfungen mit großstadtrelevanten Funktionsbereichen (z.B. Bahnhof, Hafenviertel, Messe, Universität, Aasee) leisten</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> <li>• Vermeidung und Beseitigung von Angsträumen</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (61, 66, 67, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 2.20 Neugestaltung Zentraler Omnibusbahnhof Münster

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• städtebaulich-funktionale Neugestaltung des Zentralen Busbahnhofs an der Friedrich-Ebert-Straße/Leostraße</li> <li>• Beseitigung von Angsträumen</li> <li>• Maßnahmen zur sozialgerechten Umfeldverbesserung für die verschiedenen Nutzungsansprüche sowie Nutzerinnen und Nutzer bei gleichzeitiger Sicherung des Ortes für Menschen mit besonderen sozialen Bedarfen (z. B. Wohnungslose, Menschen mit Suchterfahrung, geflüchtete Menschen)</li> <li>• Neugestaltung auch unter den Aspekten mehr Grün, wasserbewusste Gestaltung, Aufenthaltsqualität, Klimagerechtigkeit und Barrierefreiheit</li> <li>• im Zusammenhang mit der Neukonzeptionierung der Unterführung Hafestraße</li> <li>• s. auch Maßnahmen 2.19, 3.49</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Vermeidung und Beseitigung von Angsträumen</li> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 61, 66, 67, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 2.21 Umgestaltung des Bereichs Ludgeriplatz als südlicher Altstadtzugang

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrierte Betrachtung der verkehrlichen, städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Situation</li> <li>• Betrachtung des gesamten Raumes: Ludgeriplatz, Übergang Ludgeristraße – Promenade, umgebende (Park-)plätze, Übergang Hammer Straße</li> <li>• Erarbeitung von verkehrsplanerischen Verbesserungen für den Ludgeriplatz</li> <li>• Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität, wasserbewusste und stadtgestalterische Qualität, Klimagerechtigkeit</li> <li>• Umfeldgestaltung Stadthaus 2</li> <li>• ggf. neues Nutzungskonzept für die jetzige Musikhochschule</li> <li>• Erhöhung der Barrierefreiheit der Übergänge des Kreisverkehrs, damit Umsetzung des „Handlungskonzeptes Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlung 17</li> <li>• barrierefreie Lösung für die Promenadenquerung</li> </ul>
------------------------------	---

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Vernetzungsfunktion Altstadt – Südviertel</li> <li>• s. auch Maßnahmen 2.22, 5.86</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebauliche Aufwertung der Verbindungsachsen mit den angrenzenden Stadtteil-Versorgungslagen als Ergänzung der Altstadt (Warendorfer Straße, Wolbecker Straße und Hammer Straße)</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in stadthistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses</li> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 61, 66, 67, 80, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

## 2.22 Bauliche Umgestaltung Promenadenquerungen

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bauliche Umgestaltung der Promenadenquerungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit</li> <li>• Start mit dem Beispiel Ludgeristraße</li> <li>• damit Umsetzung „Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlung 13</li> <li>• s. auch Maßnahme 2.21</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• städtebauliche Aufwertung der Verbindungsachsen mit den angrenzenden Stadtteil-Versorgungslagen als Ergänzung der Altstadt (Warendorfer Straße, Wolbecker Straße und Hammer Straße)</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (50, 61, 66, 67, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

## 2.23 Neustrukturierung der Königsstraße als Altstadtzugang

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lösung des Pkw-Rückstauproblems und der Stellplatzproblematik im öffentlichen Raum</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs zugunsten von mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr</li> <li>• Schaffung ansprechender nicht-kommerzieller öffentlicher Aufenthaltsräume</li> <li>• barrierefreie, klimagerechte, wasserbewusste Gestaltung</li> </ul>
------------------------------	--

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<p><b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in stadthistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	4.800.000 €

## 2.24 Neustrukturierung der Aegidiistraße als Altstadtzugang mit optimierter Anbindung an den Aasee

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung und -bau der Aegidiistraße</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs zugunsten des Umweltverbundes</li> <li>• Schaffung ansprechender nicht-kommerzieller Aufenthaltsräume im öffentlichen Raum</li> <li>• barrierefreie, klimagerechte und wasserbewusste Gestaltung</li> <li>• Umgestaltung des Übergangs der Aegidiistraße zum Aasee und damit Verbesserung der räumlichen Anbindung Altstadt – Aasee</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen</li> </ul>
<p><b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Stadträumliche und funktionale Aufwertung der Stadträume Windthorstraße, Hafenstraße, Frauenstraße, Überwasserstraße und Aegidiistraße, die die Verknüpfungen mit großstadtrelevanten Funktionsbereichen (z.B. Bahnhof, Hafenviertel, Messe, Universität, Aasee) leisten.</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Intensivierung der freiräumlichen Vernetzung des Aa-Raums mit den angrenzenden Grünflächen sowie dem Aasee</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (61, 66, 67, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

2.25 Umgestaltung und -nutzung des Bereichs Georgskommende als neuer Stadtbaustein und Zugang zum inneren Stadtkern an der Aa	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung/-nutzung des Areals Georgskommende, der jetzigen Parkpalette und Umgebung</li> <li>• Einbindung in die Neugestaltung des Aa-Raumes</li> <li>• s. auch Maßnahme 1.7</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Steigerung der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der Flächen entlang der Innenstadt-Aa und deren wasserwirtschaftliche, grüne und stadtgestalterische Umgestaltung</li> <li>• Intensivierung der freiräumlichen Vernetzung des Aa-Raums mit den angrenzenden Grünflächen sowie dem Aasee</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 61, 66, 67), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

2.26 Umgestaltung und stadtgestalterische Verbesserung der Frauenstraße zu einem einladenden westlichen Altstadtzugang mit räumlicher Verknüpfung mit dem Schloss-Areal	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung des Straßen- bzw. öffentlichen Raumes mit Reduzierung von Stellplätzen, mehr Grün, klimagerechte und wasserbewusste Gestaltung, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Menschen, Erhöhung stadtgestalterischer Qualität, Barrierefreiheit</li> <li>• Umgestaltung zu einem einladenden Altstadtzugang</li> <li>• Stärkung der Quartiersidentität durch Differenzierung und Stärkung der EG-Nutzungen</li> <li>• in Verbindung mit Maßnahme 3.42</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Stadträumliche und funktionale Aufwertung der Stadträume Windthorstraße, Hafenstraße, Frauenstraße, Überwasserstraße und Aegidiistraße, die die Verknüpfungen mit großstadtrelevanten Funktionsbereichen (z.B. Bahnhof, Hafenviertel, Messe, Universität, Aasee) leisten.</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	4.000.000 €

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

2.27 Konzeptionierung und Umsetzung einer attraktiven Radwegeverbindung von Alt-/Innenstadt mit den Urbanen Wissensquartieren im Westen der Stadt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzeptionierung, Planung und Realisierung einer attraktiven Radwegeverbindung zwischen Altstadt (Bereich Frauenstr./Überwasserstr.) Richtung Coesfelder Kreuz mit Musik-Campus und Hochschul-Gebäuden</li> <li>• Lösungen für die Reduzierung von Barrieren im Bereich des Schlosses und Schlossgartens finden</li> <li>• Verknüpfung/Abstimmung mit dem Freiraumentwicklungskonzept für den Bereich des nördlichen Schlossgartens</li> <li>• s. auch Maßnahme 5.74</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (61, 66, 67), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

2.28 Umgestaltung und stadtgestalterische Verbesserung der Überwasserstraße zu einem einladenden westlichen Altstadtzugang mit räumlicher Verknüpfung mit dem Schloss-Areal	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung des Straßen- bzw. öffentlichen Raumes mit Reduzierung von Stellplätzen, mehr Grün, klimagerechte und wasserbewusste Gestaltung, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Menschen, Erhöhung stadtgestalterische Qualität, Barrierefreiheit</li> <li>• Umgestaltung als einladender Altstadtzugang</li> <li>• Stärkung der Quartiersidentität durch Differenzierung und Stärkung der EG-Nutzungen</li> <li>• Stärkung der gemeinschaftlichen Quartiersentwicklung</li> <li>• s. auch Maßnahme 3.42</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Stadträumliche und funktionale Aufwertung der Stadträume Windthorststraße, Hafenstraße, Frauenstraße, Überwasserstraße und Aegidiistraße, die die Verknüpfungen mit großstadtrelevanten Funktionsbereichen (z.B. Bahnhof, Hafenviertel, Messe, Universität, Aasee) leisten.</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurz/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### Maßnahmen im Handlungsfeld 3: Vielfältig und Erlebnisreich

3.29 Entwicklung und Kuratierung eines projektübergreifenden Erdgeschoss-Programmes zur Belebung punktueller Stadträume	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung eines übergeordneten Ziel-Programms zur Erhaltung/Erreichung eines vielfältigen Nutzungsmixes mit kleinen Einheiten und hoher Vernetzungsfunktion in der gesamten Innenstadt</li> <li>• Unterstützt durch die Initiierung eines Dialogs mit den Immobilieneigentümerinnen und -eigentümern</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterstützung und Qualitätssicherung bestehender Angebote in Handel und Gastronomie, Förderung der Vielfalt kleiner und lokaler Einzelhändlerinnen und -händler</li> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z. B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Stärkung nicht-kommerzieller Raumangebote unter geschlechts-, herkunfts- und alterssensiblen Gesichtspunkten</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (41, 42, 80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	100.000 €

3.30 Maßnahmen des Zentrenmanagements zur Stärkung der B-Lagen der Innenstadt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maßnahmen zur Förderung von Handel, Gastronomie, sozialen Angeboten und neuen Nutzungsangeboten zur Stärkung der B-Lagen</li> <li>• Stärkung der Quartiersgemeinschaften und Viertelsidentitäten</li> <li>• Durchführung temporärer Aktionen im öffentlichen Raum</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbildung von Teillagen und Quartieren mit eigenem Profil, dazu Qualifizierung und Imageprägung bestehender Räume wie z.B. Schlossareal, Martiniviertel und Hafenstraße</li> <li>• Unterstützung und Qualitätssicherung bestehender Angebote in Handel und Gastronomie, Förderung der Vielfalt kleiner und lokaler Einzelhändlerinnen und -händler</li> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Stärkung nicht-kommerzieller Raumangebote unter geschlechts-, herkunfts- und alterssensiblen Gesichtspunkten</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (41, 80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	480.000 €

### 3.31 Entwicklung und Durchführung von temporären Formaten zur Belebung der Innenstadt

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung und Durchführung kooperativer Projektansätze</li> <li>• Entwicklung und Durchführung von Veranstaltungen, Reallaboren, Pop-up-Nutzungen</li> <li>• Aktivitäten der Stadtbücherei: Einrichtung/Durchführung von Makerspaces, digiMusicLabs, Workshops im Zusammenhang mit der Bibliothek der Dinge auch außerhalb der Räumlichkeiten der Stadtbücherei, etc.</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z. B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Steigerung des Angebots an adäquaten Prozessen und Formaten für das produktive Zusammenwirken von zivilgesellschaftlichem, privatwirtschaftlichem und öffentlichem Engagement</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (42, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	650.000 €

### 3.32 Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für eine weitere Profilierung und Schärfung der Altstadt als Ziel für u. a. ausländische Tages- und Wochenendtouristen im Rahmen einer Konzeptionierung für die Gesamtstadt

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für die touristische und Kongressstadt</li> <li>• Entwicklung von Maßnahmen, die die Reisebedürfnisse der Gäste erfüllen</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung und Bewahrung des spezifischen kulturellen und touristischen Angebots sowie der Kultureinrichtungen in der Innenstadt</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (45, 80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH, Messe und Congress Centrum, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 3.33 Bauliche und funktionale Erweiterung des Theaters als erweiterter Kulturort

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generierung von Präsentations- und Ausstellungsorten, kulturellen Produktionsorten, öffentlichen Orten als Performanceflächen für Kulturschaffende</li> <li>• Vernetzung / Synergien der freien Kulturszene und des Theaters stärken</li> </ul>
------------------------------	--

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<p><b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, Künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Stärkung und Bewahrung des spezifischen kulturellen und touristischen Angebots sowie der Kultureinrichtungen in der Innenstadt</li> <li>• Stärkung des Schul- und Bildungsstandorts Innenstadt mit Sicherung der Anforderungen an Erreichbarkeit und Umfeldqualität</li> <li>• Stärkung nicht-kommerzieller Raumangebote unter geschlechts-, herkunfts- und alterssensiblen Gesichtspunkten</li> <li>• Stärkung der Einbindung von Kulturschaffenden</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (41, 42, 46), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 3.34 Umgestaltung und -nutzung des Bereichs „Apostelgarten“

<p><b>Maßnahmenbeschreibung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung und -nutzung des bisherigen Parkplatzes</li> <li>• mehr Grün, Aufenthaltsqualität, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten, wasserbewusste Gestaltung, Klimagerechtigkeit, Barrierefreiheit</li> <li>• stadträumlicher Gewinn durch Reduzierung von Stellplätzen</li> <li>• gemeinsame Entwicklung mit Quartiersakteur*innen</li> <li>• Umsetzung der Maßnahmen aus dem Projekt „Münsters Mitte Machen“ im Programm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ des Bundes</li> </ul>
<p><b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in stadthistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 61, 66, 67, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	3.000.000 €

### 3.35 Umgestaltung des Domplatzes und -quartieres mit Pferdegasse

<p><b>Maßnahmenbeschreibung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verkehrsplanerische, stadtgestalterische und freiraumplanerische Umgestaltung</li> <li>• stadträumlicher Gewinn durch Reduzierung von Stellplätzen</li> <li>• Etablierung vielfältiger Erlebnis- und Begegnungsräume (z.B. Veranstaltungen, Temporäres)</li> <li>• Begrünung, qualitative Verbesserung der Situation der Baumstandorte</li> </ul>
-------------------------------------	--

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• klimagerechte und wasserbewusste Gestaltung, Errichtung von Elementen für Verschattung und Hitzeschutz in der Innenstadt (Klimathemen sichtbar/erlebbar machen)</li> <li>• Verbesserung der Barrierefreiheit</li> <li>• Umnutzung und -gestaltung des Bereichs Pferdegasse mit LWL-Museum für Kunst und Kultur, Bibelmuseum, Geomuseum, Archäologiemuseum</li> <li>• Maßnahmen zur Profilierung als gemeinsames Museumsquartier</li> <li>• Umsetzung der Maßnahmen aus dem Projekt „Münsters Mitte Machen“ im Programm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ des Bundes mit Durchführung eines städtebaulichen, verkehrs- und freiraumplanerischen Ideen-/Planungswettbewerbs</li> </ul>
<p><b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Stärkung und Bewahrung des spezifischen kulturellen und touristischen Angebots sowie der Kultureinrichtungen in der Innenstadt</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in stadthistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 41, 61, 66, 67, 80, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	5.000.000 €

### 3.36 Umnutzung und -gestaltung Hörster Parkplatz

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• funktionale Neuprogrammierung und Umgestaltung des Platzes</li> <li>• stadträumlicher Gewinn durch Reduzierung von Stellplätzen</li> <li>• Umsetzung der Maßnahmen aus dem Projekt „Münsters Mitte Machen“ im Programm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ des Bundes mit Durchführung eines partizipativen funktionalen Programmierungsworkshops und eines städtebaulichen, verkehrs- und freiraumplanerischen Ideen-/Planungswettbewerbs</li> </ul>
<p><b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Ausbildung von Teillagen und Quartieren mit eigenem Profil, dazu Qualifizierung und Imageprägung bestehender Räume wie z.B. Schlossareal, Martinviertel und Hafenstraße</li> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in stadthistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses</li> <li>• strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 61, 66, 67, 80), Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	8.000.000 €

### 3.37 Umnutzung und -gestaltung des Parkplatzes Wasserstraße/Adolph-Kolping-Berufskolleg

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung und -nutzung des bisherigen Parkplatzes vor dem Adolph-Kolping-Berufskolleg an der Wasserstraße</li> <li>• mehr Grün, Aufenthaltsqualität, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten, wasserbewusste Gestaltung, Klimagerechtigkeit, Barrierefreiheit</li> <li>• Vernetzung mit dem bzw. Erweiterung des Promenadenraumes</li> <li>• stadträumlicher Gewinn durch Reduzierung von Stellplätzen</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in stadthistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 61, 66, 67)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

3.38 Umnutzung und -gestaltung der Parkplätze Münzstraße	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung und -nutzung der zwei bisherigen Parkplätze an der Münzstraße (Ecke Schlossplatz und Buddenturm)</li> <li>• mehr Grün, Aufenthaltsqualität, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten, wasserbewusste Gestaltung, Klimagerechtigkeit, Barrierefreiheit</li> <li>• Vernetzung mit dem bzw. Erweiterung des Promenadenraumes</li> <li>• stadträumlicher Gewinn durch Reduzierung von Stellplätzen</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in stadthistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 61, 66, 67)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

3.39 Quartiersentwicklung Ludgeri: Verspoel/Harsewinkelplatz	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neugestaltung des Bereichs Verspoel unter den Aspekten mehr Grün, Aufenthaltsqualität, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten, Klimagerechtigkeit, Barrierefreiheit und wasserbewusste Gestaltung</li> <li>• stadträumlicher Gewinn durch Reduzierung von Stellplätzen</li> <li>• Verbindung Verspoel mit Harsewinkelplatz</li> <li>• Förderung von Handel, Gastronomie und neuen Nutzungsangeboten in den Erdgeschosszonen der EG-B-Lagen, auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona- und Energie-Krise</li> <li>• Stärkung der Quartiersgemeinschaften und Viertelsidentitäten</li> <li>• Durchführung temporärer Aktionen im öffentlichen Raum</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Stärkung der Verknüpfung der Altstadtquartiere untereinander insbesondere mit dem Martiniviertel und Breul</li> <li>• Ausbildung von Teillagen und Quartieren mit eigenem Profil, dazu Qualifizierung und Imageprägung bestehender Räume wie z.B. Schlossareal, Martiniviertel und Hafestraße</li> <li>• Unterstützung und Qualitätssicherung bestehender Angebote in Handel und Gastronomie, Förderung der Vielfalt kleiner und lokaler Einzelhändlerinnen und -händler</li> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in stadthistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas</li> <li>• Steigerung des Angebots an adäquaten Prozessen und Formaten für das produktive Zusammenwirken von zivilgesellschaftlichem, privatwirtschaftlichem und öffentlichem Engagement</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 61, 66, 67, 80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 3.40 Quartiersentwicklung Ludgeri: Umgestaltung Umfeld Ludgerikirche

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neugestaltung des Umfeldes der Ludgerikirche unter den Aspekten mehr Grün, mehr Aufenthaltsqualität, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Menschen, Klimagerechtigkeit, wasserbewusste Gestaltung, Barrierefreiheit</li> <li>• Erprobung im Rahmen temporärer Aktionen, Reallabore</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Erhöhung der Versorgung an Spiel-, Sport- und Freiraumangeboten für unterschiedliche Generationen und Nutzergruppen</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	2.600.000 €

### 3.41 Quartiersentwicklung Salzstraße/Alter Steinweg: Umgestaltung „Alter Steinweg“

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neugestaltung des Bereichs Alter Steinweg unter den Aspekten mehr Aufenthaltsqualität, mehr gastronomische und nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten, Klimagerechtigkeit, Barrierefreiheit, wasserbewusste Gestaltung</li> <li>• stadträumlicher Gewinn durch Reduzierung von Stellplätzen</li> <li>• Stärkung der Quartiersidentität</li> <li>• Durchführung temporärer Aktionen, Reallabore</li> </ul>
------------------------------	---

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<p><b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Unterstützung und Qualitätssicherung bestehender Angebote in Handel und Gastronomie, Förderung der Vielfalt kleiner und lokaler Einzelhändlerinnen und -händler</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in stadthistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> </ul>
<p><b>Projektbeteiligte*</b></p>	<p>Stadt/Konzern Münster (00.01, 32, 42, 61, 66, 67, 80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH), weitere öffentliche Träger, Private</p>
<p><b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)</p>	<p>kurzfristig/mittelfristig</p>
<p><b>Geschätzte Kosten</b></p>	<p>keine Angaben</p>

### 3.42 Erstellung eines Nutzungskonzeptes für den Schlossplatz inklusive Verbesserung der räumlichen Anbindung an die Altstadt

<p><b>Maßnahmenbeschreibung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung eines Konzeptes für die zukünftige Nutzung des Schlossplatzes inklusive der Stadtbausteine „südlicher Parkplatz“ und „Kalkmarkt“</li> <li>• Berücksichtigung von Erfordernissen der Klimagerechtigkeit und wasserbewussten Gestaltung</li> <li>• Implementierung einer Umgestaltung des Straßenraumes „Schlossplatz“, um die stadträumliche Anbindung des Schlossareals an die weitere Altstadt zu optimieren</li> <li>• in Verbindung mit den Maßnahmen 2.26 und 2.28</li> </ul>
<p><b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Durchgrünung der Innenstadt im Einklang mit den historischen Prägungen sowie mit einer wassersensiblen Stadtgestaltung zur Reduzierung der innerstädtischen Hitzeinseln</li> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Ausbildung von Teillagen und Quartieren mit eigenem Profil, dazu Qualifizierung und Imageprägung bestehender Räume wie z.B. Schlossareal, Martiniviertel und Hafestraße</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 23, 61, 66, 67, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 3.43 Erarbeitung und Umsetzung eines Nutzungskonzeptes für den Lazarettbunker

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung und Umsetzung eines Nutzungskonzeptes für den unter Denkmalschutz stehenden, aktuell ungenutzten Hochbunker (Lazarettstr. 10) aus den Jahren 1941-43 inklusive des ihn umgebenden Außenraumes</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 61, 67), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 3.44 Nutzungskonzept und denkmalgerechter Wiederaufbau Bergstr. 9

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• das Gebäude Bergstr. 9 ist eines der beiden letzten erhaltenen Fachwerkhäuser aus der frühen Neuzeit im Stadtkern von Münster</li> <li>• ein Nutzungskonzept für dieses Denkmal soll erarbeitet werden, damit das Gebäude zielgerichtet denkmalgerecht wiederaufgebaut und einer nachhaltigen Nutzung zugeführt werden kann</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 41, 45, 61)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 3.45 Musik-Campus

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planung und Realisierung eines Musik-Campus für die Westfälische Schule für Musik, das Sinfonieorchester der Stadt Münster und den freien Musik-Akteurinnen und -Akteuren zusammen mit der Musikhochschule der WWU in der Hittorfstraße als neuen innovativen, partizipativen und vielfältigen Kulturort, der überregional bekannt sein wird</li> <li>• als Gelenk- und Vernetzungsbaustein verbindet und stärkt der Musik-Campus die beiden Stadtbereiche zwischen Innenstadt im Osten und Wissensquartieren im Westen</li> <li>• Erhöhung der Vielfalt des Innenstadtangebotes</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit,</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.) • Stärkung und Bewahrung des spezifischen kulturellen und touristischen Angebots sowie der Kultureinrichtungen in der Innenstadt
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.3, 41, 44, 61, 67), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 3.46 (Nach-)Nutzungskonzept Gebäude Westfälische Schule für Musik

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei Realisierung des Musik-Campus wird die Westfälische Schule für Musik den Standort an der Himmelreichallee 50 verlassen (s. Maßnahme 3.45)</li> <li>• ein Nach-Nutzungskonzept für das Gebäude wird dann benötigt</li> <li>• ggf. prüfen als zentraler, bezahlbarer Standort für Beratungsstellen zu sozialen Belangen, bspw. als „Haus der Vielfalt“ (s. Maßnahme 4.66)</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 41, 44, 61)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 3.47 Nutzungs- und Entwicklungskonzept zur Inwertsetzung des Areals „Ehemaliger Lindenhof“

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	• Erstellung und Umsetzung eines Nutzungs- und Entwicklungskonzeptes zur Inwertsetzung des Areals „Ehemaliger Lindenhof“ (Himmelreichallee/Promenade)
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 41, 61, 67)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 3.48 Erstellung eines Nachnutzungskonzeptes für die JVA als neues Innenstadtquartier

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzepterstellung mit möglichen Nachnutzungsperspektiven für dieses neue Innenstadtquartier</li> <li>• Erhalt des Baudenkmals als Prämisse für die Quartiersentwicklung</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbildung von Teillagen und Quartieren mit eigenem Profil, dazu Qualifizierung und Imageprägung bestehender Räume wie z.B. Schlossareal, Martiniviertel und Hafenstraße</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 41, 61), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 3.49 Ehemalige Bahnflächen / Stückgutbahnhof

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• perspektivische Konzeptentwicklung für die zukünftige Nutzung dieses Areals</li> <li>• dabei auch Berücksichtigung des Bedarfs an bahnhofsnahe Angebote für soziale Bedarfe und für Menschen in prekären Lebenslagen</li> <li>• Entwicklung von Lösungen zur verkehrlichen Erschließung</li> <li>• s. auch Maßnahmen 2.19, 2.20</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbildung von Teillagen und Quartieren mit eigenem Profil, dazu Qualifizierung und Imageprägung bestehender Räume wie z.B. Schlossareal, Martiniviertel und Hafenstraße</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 41, 61, 66, 67), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 3.50 Umgestaltung der öffentlichen Grünfläche am Hansaplatz

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zukunfts- und sozialgerechte Umgestaltung des Platzes, auch als Quartiersplatz vor dem Hintergrund verschiedener Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern und Nutzungsinteressen</li> <li>• Aktivierung des Stadtraums, Erhalt und Entwicklung des Baumbestandes, wasserbewusste Gestaltung</li> <li>• Anpassung des Spielbereiches an zukünftige Anforderungen</li> <li>• Verbesserung der Barrierefreiheit</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Sicherung bestehender grüner und blauer Infrastrukturen sowie der Wasserqualität</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Erhöhung der Versorgung an Spiel-, Sport- und Freiraumangeboten für unterschiedliche Generationen und Nutzergruppen</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 67)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	2.500.000 €

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

## Maßnahmen im Handlungsfeld 4: Alltagstauglich und inklusiv

4.51 Programm und Katalog für nutzerinnen- und nutzergerechtes barrierefreies und stadtgestalterisch abgestimmtes Stadtmobiliar	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung eines Programms bzw. Katalogs für ein einheitliches, für verschiedene Nutzerinnen- und Nutzergruppen auswählbares, barrierefreies und stadtgestalterisch abgestimmtes Stadtmobiliar</li> <li>• Überarbeitung und Ergänzung der Gestaltungsleitfäden und -kataloge für die Innenstadt</li> <li>• s. Maßnahme 4.52</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (61, 67, 80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	50.000 €

4.52 Programm „100 Bänke für die Innenstadt“	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung und Umsetzung eines Programms „100 Bänke für die Innenstadt“</li> <li>• damit Schaffung von mehr barrierefreien und schattigen Sitzmöglichkeiten (Bänke mit Rücken- und Armlehnen) für alle inklusive Umbau des Bestands</li> <li>• Anwendung des Programms/Katalogs für nutzerinnen- und nutzergerechtes, barrierefreies und stadtgestalterisch abgestimmtes Stadtmobiliar (s. Maßnahme 4.51)</li> <li>• damit Umsetzung des „Handlungskonzeptes Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlung 20</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (61, 67, 80), weite öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	900.000 €

4.53 Umsetzung Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Baustein Wege	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• baulicher Ausbau zusätzlicher und Sichtbarmachung bestehender Furten für Menschen mit Behinderungen; diesbezügliche Überarbeitung des Praxisleitfadens zur barrierefreien Stadtgestaltung (s. Maßnahme 4.51)</li> <li>• Freihaltung der barrierefreien Furten und Wege für Menschen mit Behinderungen</li> <li>• Herstellung neuer Furten und barrierefreie Ausgestaltung von Wegen, z. B. auf dem Prinzipalmarkt</li> <li>• damit Umsetzung des „Handlungskonzeptes Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlung 14-15</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (32, 50, 61, 66, 67), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	2.300.000 €

#### 4.54 Barrierefreie Umgestaltung des Bereiches Geisbergweg

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>barrierefreie Umgestaltung der Gasse und städtebauliche Verbesserung</li> <li>Verbesserung der Beleuchtung</li> <li>Beseitigung des Angstraumes</li> <li>damit Umsetzung des „Handlungskonzeptes Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlung 18</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> <li>Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 50, 61, 66), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 4.55 Barrierefreie Umgestaltung und -bau Ludgeristraße

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>barrierefreie Umgestaltung und Umbau der Ludgeristraße (Oberfläche und Gestaltung Boden, Möblierung etc.)</li> <li>damit Umsetzung des „Handlungskonzeptes Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlung 16</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (50, 61, 66, 80, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 4.56 Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Aktionsprogramm Sensibilisieren – Interagieren – Kontrollieren

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auflegen eines Programms zur Sensibilisierung von Menschen für Sinn und Wichtigkeit barrierefreier Infrastruktur</li> <li>zum Interagieren: kreative und ansprechende Angebote zur Verbesserung der Probleme finden, Motivation und Mitmachen stärken,</li> </ul>
------------------------------	--

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung  
Entwurf Januar 2023

	<ul style="list-style-type: none"> <li>zum Kontrollieren: vorhandene Regeln und Verbote durchsetzen/gezielter kontrollieren</li> <li>damit Umsetzung des „Handlungskonzeptes Barrierefreie Innenstadt“</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (32, 50, 61, 66, 80, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 4.57 Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt: Aktionsprogramm „Informationen vernetzen & nutzbar machen“

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktionsprogramm auflegen, um:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Informationen zu „Spielplatz für alle“, „Barrierefreie Baustellenabsperungen“ bekannter zu machen, konsequenter anzuwenden</li> <li>Standortliste barrierefreier WCs, Wickelräume, UniSex-Toiletten und Angebot „Nette Toilette“ besser zu kommunizieren,</li> <li>Programm „Refill“ (kostenfreies Leitungswasser) besser kommunizieren</li> <li>Informationen zu Behindertenparkplätzen und zum Parken besser zu kommunizieren</li> <li>umfangreiche touristische Informationen noch weiter zu verbreiten</li> </ul> </li> <li>damit Umsetzung des Handlungskonzeptes „Barrierefreie Innenstadt“</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (32, 61, 66, 67, 80, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 4.58 Konzept und Umsetzung „Saubere Innenstadt“

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bauliche und technische Weiterentwicklung der Abfallentsorgungsmöglichkeiten (z. B. selbstverdichtende Papierkörbe mit Füllstandssensorik)</li> <li>stadtgestalterisch abgestimmte Lösungen entwickeln</li> <li>Sensibilisierungsprogramm zur Abfallentsorgung</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (61, 67, 70, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	500.000 €

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

4.59 Erstellung „Konzept gegen Angsträume“	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung eines Konzeptes zum Umgang mit Angsträumen</li> <li>• Hierin werden klar benannte Angsträume angegangen (z. B. Hamburger Tunnel, Kleine Bahnhofstraße, Bahnhof, Geisbergweg).</li> <li>• Daraus sollte sich ein Konzept erarbeiten lassen, in dem definiert wird, was Angsträume sind, mit welchen Methoden Angsträume (inhaltlich/räumlich) identifiziert werden können, andererseits Instrumente zur Verbesserung solcher Orte/Situationen listet und nicht zuletzt eine Evaluation der Umsetzung vorgibt.</li> <li>• externe Akteure einbinden, z. B. Polizei, zivilgesellschaftliche Organisationen betroffener Zielgruppen (Kinder und Jugendliche, LSBTIQ* Community, Frauen, Seniorinnen und Senioren, usw.)</li> <li>• Einbeziehung von Wohnungslosen und von Menschen in prekären Lebenslagen (Geflüchtete, Menschen mit Suchterfahrungen, etc.)</li> <li>• Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermeidung und Beseitigung von Angsträumen</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (17, 50, 51, 61, 80, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	70.000 €

4.60 Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für mehr Spiel-, Freizeit- und Bewegungsangebote sowie für klimagerechte nicht-kommerzielle Aufenthaltsorte und Ruheoasen für alle in der Innenstadt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eruierung und Schaffung neuer klimagerechter, wasserbewusster, nicht-kommerzieller Orte für alle Menschen</li> <li>• Eruierung und Schaffung von Orten für Spiel-, Freizeit- und Bewegungsangebote für alle Menschen, auch unter Einbeziehung von Wohnungslosen und Menschen in prekären Lebenslagen (Geflüchtete, Menschen mit Sucherfahrungen, etc.)</li> <li>• Einbezug und Umgestaltung bereits vorhandener Spiel- und Aufenthaltsorte (z. B. auch Lesegarten Stadtbücherei)</li> <li>• auch Einbezug von Fußverkehrsräumen, die beispielbar gestaltet werden: Spielräume auch in die sekundäre Nutzung von Wegen integrieren (z. B. Hüpfspiele, Geschicklichkeits- und Bewegungsspiele unter Berücksichtigung von Bodenflächen, städtischem Mobiliar etc.)</li> <li>• Integration des Themas „inklusive und barrierefreie Nutzung von Spielplätzen“</li> <li>• Eruierung und Schaffung von Ruheoasen für alle Menschen</li> <li>• auch gemeinschaftlich nutzbare öffentliche (Nachbarschafts-)Räume wie z.B. für urban gardening</li> <li>• damit Umsetzung des „Handlungskonzeptes Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlung 21-24</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablierung weiterer grün geprägter barriere- und konsumfreier Aufenthalts- und Bewegungsräume sowie ruhiger Rückzugsorte zusätzlich zum Promenadenring und Aa-Raum</li> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Erhöhung der Versorgung an Spiel-, Sport- und Freiraumangeboten für unterschiedliche Generationen und Nutzergruppen</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 42, 50, 52, 53, 61, 66, 67, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	1.000.000 €

#### 4.61 Konzept für die gelenkte hybride Nutzung von Schulhöfen

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzept erstellen, in dem Möglichkeiten zur gelenkten hybriden Nutzung von Schulhöfen auch für außerschulische Nutzungen aufgezeigt werden</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategische Belegung öffentlicher Räume, Nutzungsintensitäten/-überlagerungen definieren, ruhige Orte bewahren</li> <li>• Stärkung der bestehenden und Förderung von neuen Nachbarschaften in innerstädtischen Wohnquartiere</li> <li>• Stärkung des Schul- und Bildungsstandorts Innenstadt mit Sicherung der Anforderungen an Erreichbarkeit und Umfeldqualität</li> <li>• Erweiterung einer gelenkten hybriden Nutzung von Schulhöfen</li> <li>• Erhöhung der Versorgung an Spiel-, Sport- und Freiraumangeboten für unterschiedliche Generationen und Nutzergruppen</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (32, 40, 67, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 4.62 Weiterentwicklung, Verbesserung und Bekanntmachung der Angebote an Aufenthaltsmöglichkeiten in nicht-kommerziellen Innenräumen

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ervierung bestehender und ggf. Einrichtung weiterer nicht-kommerzieller Aufenthaltsmöglichkeiten und -orte in Innenräumen für unterschiedliche Zielgruppen (z. B. für alle Bürgerinnen und Bürger, für Wohnungslose, für Menschen in prekären Lebenssituationen und Vereinsamung)</li> <li>• Schaffung zusätzlicher Dritter Orte, z. B. durch Weiterentwicklung und/oder Auslagerung von Bereichen der Stadtbücherei (z. B. Kinderbücherei oder Jugendbücherei)</li> <li>• Einrichtung von Makerspaces, digiMusicLabs oder Repair-Cafés</li> <li>• stärkere Bekanntmachen dieser Orte</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung nicht-kommerzieller Raumangebote unter geschlechts-, herkunfts- und alterssensiblen Gesichtspunkten</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 40, 41, 42, 46, 50, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 4.63 Aufstellung und Umsetzung des Konzepts für öffentliche Toilettenanlagen

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mehr barrierefreie, kostenlose Toiletten</li> <li>• Wickelräume (UniSex, barrierefrei) integrieren</li> <li>• Ausweitung des Konzeptes „Nette Toilette“ in der Innenstadt</li> <li>• Angebot entsprechend des Standards „Toiletten für alle“ mit Liege und Personen-Lifter, etc.</li> </ul>
------------------------------	--

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung von barrierefreien UniSex-Toiletten für erwachsene Menschen</li> <li>• Einbeziehung bestehender Toilettenanlagen (z. B. der Stadtbücherei)</li> <li>• damit Umsetzung des „Handlungskonzeptes Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlung 19</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 32, 61, 66, 67, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 4.64 Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Erhaltung und Schaffung bezahlbaren und inklusiven innerstädtischen Wohnraums

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung und Umsetzung neuer und bestehender alternativer Wohnkonzepte für den Ausbau bezahlbaren Wohnraums</li> <li>• Einbeziehung von gemeinwohlorientierten Trägern und Finanzierungsmodellen</li> <li>• notwendiges Bewusstsein bei Vermietenden stärken/wecken</li> <li>• Studie dazu erstellen, wie die Schaffung von bezahlbarem und sozialgerechtem Wohnraum in Innenstädten gelingen und bezahlbare Grundstücke insbesondere auch für inklusive Wohnprojekte zur Verfügung gestellt werden können</li> <li>• hierbei auch Wohnbedarfe von Familien und Wohngemeinschaften (ab 4 Zimmern) sicherstellen, das 1-Zimmer-Paradigma aufbrechen</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt von bezahlbarem Wohnraum sowie Etablierung neuer Wohnangebote für gemeinschaftliche Lebensformen, für inklusives Wohnen</li> <li>• Stärkung der bestehenden und Förderung von neuen Nachbarschaften in innerstädtischen Wohnquartieren</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 50, 61, 64), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 4.65 Soziale Erhaltungssatzung für weitere (Innenstadt)-Quartiere prüfen

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufstellung Sozialer Erhaltungssatzungen für weitere Quartiere (in der Innenstadt) prüfen</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt von bezahlbarem Wohnraum</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (61)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>4.66 Förderung „bezahlbarer“ Immobilienangebote für Beratungsstellen zu sozialen Belangen</b>	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktivitäten zum Erhalt bzw. zur Schaffung bezahlbarer Räumlichkeiten für freie gemeinnützige Träger</li> <li>• Sensibilisierung von Immobilieneigentümerinnen und -eigentümern für dieses Thema</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung nicht-kommerzieller Raumangebote unter geschlechts-, herkunfts- und alterssensiblen Gesichtspunkten</li> <li>• Erhalt von bezahlbaren Räumlichkeiten für freie gemeinnützige Träger</li> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 50, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

<b>4.67 Anpassung des Angebots an Kindertagesbetreuung im Rahmen der Auswertung der Ergebnisse der Bedarfserhebung und der weiteren demographischen Entwicklung sowie bestehender Planungen</b>	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswertung der Bedarfsabfrage</li> <li>• bedarfsgerechte wohnortnahe Versorgung mit Betreuungsplätzen für Familien</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebote der wohnortnahen Kindertagesbetreuung stabilisieren</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (51), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

<b>4.68 Das bedarfsorientierte Steuerungs- und Förderkonzept der offenen Kinder- und Jugendarbeit weiterentwickeln inklusive der Überprüfung bzw. Anpassung der Angebotszeiten an den Wochenenden (vgl. 4. Münsteraner Kinder- und Jugendförderplan 2021-2025)</b>	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandsanalyse der Leistungsfelder der offenen Kinder- und Jugendarbeit und der aufsuchenden Jugendsozialarbeit im Bezirk Mitte mit dem Ziel, die Angebotsressourcen der Leistungsfelder sozialraumorientiert, bedarfsgerecht und aufeinander abgestimmt zu verteilen. (vgl. Seite 48 im 4. Münsteraner Kinder- und Jugendförderplan 2021-2025)</li> <li>• weitere Projektbeteiligte: Freie Träger der Kinder- und Jugendhilfe, AG 2 nach § 78 SGB VIII</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung der bedarfsgerechten Infrastruktur- und Angebotsplanung der offenen Kinder- und Jugendarbeit und der aufsuchenden Jugendsozialarbeit</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (51), weitere öffentliche Träger, Private

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 4.69 Lichtkonzept ISG Bahnhofsviertel

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung Lichtboulevard im Bereich Bahnhofstraße – Salzstraße/Pro-menade</li> <li>• Umsetzung Fassadenbeleuchtung Windthorststraße</li> <li>• s. auch Maßnahmen 2.17, 2.18</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Vermeidung und Beseitigung von Angsträumen</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (41, 61, 66, 80), Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 4.70 Quartiersentwicklung Kleine Bahnhofstraße

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sozialgerechte Neugestaltung des Umfelds bei Umnutzung des ehemaligen Posthofs</li> <li>• Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität, wasserbewusste und stadtgestalterische Qualität, Klimagerechtigkeit</li> <li>• Maßnahmen zur sozialgerechten Umfeldverbesserung für die verschiedenen Nutzungsansprüche sowie die Nutzerinnen und Nutzer</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten, wobei die bisherigen verschiedenen szenezugehörigen Nutzerinnen und Nutzer berücksichtigt werden</li> <li>• Stärkung nicht-kommerzieller Raumangebote auch unter szenesensiblen Gesichtspunkten</li> <li>• Erhalt von bezahlbaren Räumlichkeiten für freie gemeinnützige Träger, insbesondere aus dem Bereich der Wohnungslosenhilfe</li> <li>• Beseitigung des Angstraumes</li> <li>• in Verbindung mit Maßnahme 2.17</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Stärkung nicht-kommerzieller Raumangebote unter geschlechts-, herkunfts- und alterssensiblen Gesichtspunkten</li> <li>• Vermeidung und Beseitigung von Angsträumen</li> <li>• Erhalt von bezahlbaren Räumlichkeiten für freie gemeinnützige Träger</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (50, 61, 66), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 4.71 Barrierefreie Erschließung des historischen Rathauses

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbau eines Aufzuges in das historische Rathaus</li> <li>• damit Herstellung eines barrierefreien Zugangs zu allen Etagen des Gebäudes</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

(s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	1.000.000 €

## Maßnahmen im Handlungsfeld 5: Autoarm und erreichbar

5.72 Erarbeitung und Umsetzung eines integrierten Verkehrskonzeptes Innenstadt mit Reallaboren und Verkehrsversuchen	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterführung der Ergebnisse des Masterplans Mobilität Münster 2035+ auf die räumliche Ebene der Innenstadt</li> <li>• Entwicklung und Realisierung eines Verkehrskonzeptes für MIV und Umweltverbund</li> <li>• Durchführung von Reallaboren und Verkehrsversuchen</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Ausbau der digitalen Angebote und Lösungen zur Stärkung der Innenstadt, z. B. digitale Lieferkonzepte</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.3, 61, 66, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

5.73 Konzeptionierung neuer innovativer ÖPNV-Angebote für die Erreichbarkeit der Innenstadt	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung neuer Konzepte zur Stärkung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV (z. B. Shuttles etc.)</li> <li>• Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV-Angebot</li> <li>• ganzheitliche barrierefreie und familien-/kindgerechte Planung und Umsetzung von ÖPNV-Haltebereichen (Wartehalle + Umfeld + Möblierung öffentlicher Raum), z. B. auch Stadtpläne/Karten/Spielangebote in kindgerechter Höhe</li> <li>• damit Umsetzung „Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlungen 10-12</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 61, 66, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 5.74 Verbesserung und Ausbau von Radwegeinfrastruktur

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung Fahrradnetz 2.0 im Bereich der Innenstadt</li> <li>• s. auch Maßnahme 2.27</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.3, 66), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 5.75 Schaffung von kostenfreien Fahrradabstellangeboten

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung weiterer Abstellmöglichkeiten für (verschiedenartige) Fahrräder in Verbindung mit multifunktionalen Fahrrad-Service-Stationen und E-Lade-Möglichkeiten</li> <li>• Umsetzung des 3.000 Stellplätze-Programms</li> <li>• Stellplatzprogramm- und -konzept für Fahrräder in der Innenstadt zur besseren Lenkung des Fahrradparkens und Verbesserung der Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes</li> <li>• Abstellmöglichkeiten für mögliche Fahrradverleihsysteme</li> <li>• Beseitigung von „Schrotträdern“</li> <li>• Modellprojekt zur digitalen Steuerung des Fahrradparkens im öffentlichen Raum</li> <li>• damit diesbezügliche Umsetzung „Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlung 8</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der digitalen Angebote und Lösungen zur Stärkung der Innenstadt, z.B. digitale Lieferkonzepte</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.3, 32, 61, 66, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

#### 5.76 Bahnhof-Ostseite: Realisierung des Mobility Hub

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisierung des geplanten Mobility Hub im Parkhaus Bremer Platz</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (66, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 5.77 Ausbau einer umfangreichen digitalen Infrastruktur zur Erhöhung der Erreichbarkeit und Flexibilität von alternativen Mobilitätsformen (Rad-/Bike-Sharing, E-Ladesäulen, Car-Sharing, ...)

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätsübergreifende App der Stadtwerke Münster für Sharing-Angebote und Buchungen aller Art</li> <li>• Einbeziehung bestehender Angebote wie z. B. MünsterlandRad</li> <li>• Einbeziehung der Pendlerverkehre</li> <li>• Einbeziehung Loop</li> <li>• dennoch Erhalt analoger Buchungsmöglichkeiten</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der digitalen Angebote und Lösungen zur Stärkung der Innenstadt, z.B. digitale Lieferkonzepte</li> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.3, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 5.78 Umsetzung des Integrierten Parkraumkonzepts

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integriertes Parkraumkonzept ist in Aufstellung</li> <li>• Prüfung von Parkhäusern und Tiefgaragen hinsichtlich ihrer Kapazität, Nutzung, Verkehrserzeugung und Drittverwendungsmöglichkeit</li> <li>• Verringerung der öffentlichen Parkplatzflächen in der direkten Innenstadt zugunsten neuer Nutzungen und mehr Aufenthaltsqualität</li> <li>• Bündelung des Anwohnendenparkens in Quartiersgaragen/-parkhäusern</li> <li>• ausreichend (Anzahl u. Ausformung) Parkplätze für Menschen mit Behinderungen (s. Maßnahme 5.79)</li> <li>• Angebote für das Fahrradparken</li> <li>• Ausbau der P+R-Angebote am Stadtrand mit Verlagerung der Parkplätze an die Ränder der Innenstadt und Ausbau von intermodalen Verkehrsknotenpunkten</li> <li>• Prüfung zur Mehrfachnutzung von Parkplätzen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schulen</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas</li> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (23, 32, 66, Stadtwerke, Westfälische Bauindustrie Münster), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 5.79 Ganzheitliches Lösungskonzept „Parken für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen“

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzept „Parken mit Mobilitätseinschränkungen“ entwickeln</li> <li>• Aufnahme des Konzeptes in das Integrierte Parkraumkonzept (in Aufstellung)</li> <li>• „Mobilitätseingeschränkte Menschen“ meint nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern alle Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (z. B. Personen mit Kleinkindern, mit Gepäck, mit Kinderwagen, alte Menschen, Menschen mit Rollatoren o. ä. Hilfsmittel, Personen mit verminderter Hörfähigkeit etc.)</li> <li>• Parkinfos und (digitale) Parkleitsysteme speziell für Menschen mit Behinderungen qualifizieren</li> <li>• Konzept für Kiss-and-Ride-Plätze bzw. „Drop Zones“ erstellen und umsetzen</li> <li>• damit Umsetzung „Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlungen 7-8</li> <li>• s. auch Maßnahme 5.78</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.3, 23, 50, 66), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 5.80 Konzept für eine innovative innerstädtische Liefer-Logistik

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterstützung einer Konzeptentwicklung für eine innovative Liefer-Logistik durch Private</li> <li>• Einrichtung von Logistik-Hubs, z. B. am Innenstadtrand in Kombination mit Fahrrad-Lieferdiensten für die letzte Meile</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der digitalen Angebote und Lösungen zur Stärkung der Innenstadt, z.B. digitale Lieferkonzepte</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in stadthistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.3, 61, 80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 5.81 Ordnung von E-Rollern im öffentlichen Raum

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• weitere Abstimmung mit den Anbietenden von E-Rollern</li> <li>• gelenkte Ausweisung ausgewählter Flächen, auf denen das Abstellen von E-Rollern möglich ist</li> <li>• gleichzeitig weitere Reduzierung der digital zum Abstellen von E-Rollern freigegebenen Flächen</li> <li>• Änderungen sukzessive ab 2023, soweit der kommunale Handlungsspielraum dies ermöglicht (E-Tretroller sind aufgrund der bundesweit gültigen Elektrokleinstfahrzeugeverordnung zulässig)</li> <li>• damit Umsetzung „Handlungskonzept Barrierefreie Innenstadt“, Handlungsempfehlung 9</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (32, 62, 66, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 5.82 Programm „Autofreie Altstadt(straßen)räume“

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Stellplätzen im Straßenraum und auf angrenzenden (Klein-)Flächen in der gesamten Altstadt, z. B. in den Bereichen Alter Fischmarkt, Königsstraße, Alter Steinweg, Drubbel, Roggenmarkt, Prinzipalmarkt</li> <li>• alternative Nutzungen der Räume, Schaffung vielfältiger Erlebnis- und Begegnungsräume</li> <li>• Begrünung, wasserbewusste und klimagerechte Gestaltung</li> <li>• auch in Verbindung zu den Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in stadthistorisch bedeutsamen Räumen zur Gestaltung und Belebung sowie zur Erhöhung und Wahrnehmung des Stadtraumerlebnisses</li> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Reduzierung des Autoverkehrs in Straßenräumen, die keine zentrale Funktion für die Erreichbarkeit haben, zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtraumerlebnis, zur Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Erzeugung eines besseren innerstädtischen Klimas</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80)

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 5.83 Neukonzeptionierung Bült

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nach Fertigstellung des Masterplan Mobilität Münster 2035+ und Entscheidung über zukünftige Verkehrsführungen im Bereich Bült</li> <li>• in Abhängigkeit der Ergebnisse: Neukonzeptionierung, Umgestaltung und -bau des jetzigen Verkehrsraumes Bült zur Verbesserung der räumlichen-funktionalen Anbindung des Martiniviertels an die innere Altstadt</li> <li>• auch unter den Aspekten klimagerechter und wasserbewusste Gestaltung, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Menschen, Erhöhung stadtgesterischer Qualität, Barrierefreiheit</li> <li>• Integration des Standortes einer Mobilstation entsprechend des Mobilstationskonzeptes (in Aufstellung)</li> <li>• temporäre Umgestaltung des Parkplatzes am Bült bis zur Umsetzung der endgültigen Lösung</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neugestaltung der Verknüpfungsstellen der Altstadt mit den umliegenden Quartieren</li> <li>• Stärkung der Verknüpfung der Altstadtquartiere untereinander insbesondere mit dem Martiniviertel und Breul</li> <li>• Sicherung einer hohen Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80, Stadtwerke)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 5.84 Ganzheitliche Umgestaltung Wolbecker Straße

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung der Planungen zur ganzheitlichen Umgestaltung der Wolbecker Straße (Bahnunterführung bis Kreuzung Ring), z. B. Stellplatzreduzierung, Neugestaltung und -aufteilung des Straßenraumes etc.</li> <li>• auch unter den Aspekten klimagerechter, wasserbewusster Gestaltung, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Menschen, Erhöhung stadtgesterischer Qualität, Barrierefreiheit</li> <li>• Verbesserung der räumlich-funktionalen Vernetzung mit der Innenstadt</li> <li>• Stärkung der Quartiersidentität und -entwicklung sowie der Erdschosszonen gemeinsam mit dem Zentrenmanagement</li> <li>• s. auch Maßnahme 2.14</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• städtebauliche Aufwertung der Verbindungsachsen mit den angrenzenden Stadtteil-Versorgungslagen als Ergänzung der Altstadt (Warendorfer Straße, Wolbecker Straße und Hammer Straße)</li> <li>• Unterstützung und Qualitätssicherung bestehender Angebote in Handel und Gastronomie, Förderung der Vielfalt kleiner und lokaler Einzelhändlerinnen und -händler</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 5.85 Ganzheitliche Umgestaltung Warendorfer Straße

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung eines ganzheitlichen verkehrsplanerischen, stadtplanerischen und -gestalterischen Zukunftskonzeptes für die Warendorfer Str. (Bahnunterführung bis Kreuzung Ring)</li> <li>• auch unter den Aspekten klimagerechter, wasserbewusster Gestaltung, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Menschen, Erhöhung stadtgestalterische Qualität, Barrierefreiheit</li> <li>• Verbesserung der räumlich-funktionalen Vernetzung mit der Innenstadt</li> <li>• Stärkung der Quartiersidentität und -entwicklung sowie der Erdgeschosszonen gemeinsam mit dem Zentrenmanagement</li> <li>• s. auch Maßnahme 2.14</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• städtebauliche Aufwertung der Verbindungsachsen mit den angrenzenden Stadtteil-Versorgungslagen als Ergänzung der Altstadt (Warendorfer Straße, Wolbecker Straße und Hammer Straße)</li> <li>• Unterstützung und Qualitätssicherung bestehender Angebote in Handel und Gastronomie, Förderung der Vielfalt kleiner und lokaler Einzelhändlerinnen und -händler</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt Münster (00.01, 61, 66, 67, 80, Wirtschaftsförderung Stadt Münster GmbH, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

5.86 Ganzheitlich Umgestaltung Hammer Straße	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung eines ganzheitlichen verkehrsplanerischen, stadtplanerischen und -gestalterischen Zukunftskonzeptes für die Hammer Str.</li> <li>• auch unter den Aspekten klimagerechter, wasserbewusster Gestaltung, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Menschen, Erhöhung stadtgesterischer Qualität, Barrierefreiheit</li> <li>• Verbesserung der räumlich-funktionalen Vernetzung mit der Innenstadt</li> <li>• Stärkung der Quartiersidentität und -entwicklung sowie der Erdgeschosszonen gemeinsam mit dem Zentrenmanagement</li> <li>• s. auch Maßnahme 2.21</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Parkplatzflächen und Stellplatzanlagen zur Rückgewinnung von Raum für Grün, mehr Aufenthaltsqualität oder klimafreundliche Mobilitätsbausteine</li> <li>• städtebauliche Aufwertung der Verbindungsachsen mit den angrenzenden Stadtteil-Versorgungslagen als Ergänzung der Altstadt (Warendorfer Straße, Wolbecker Straße und Hammer Straße)</li> <li>• Unterstützung und Qualitätssicherung bestehender Angebote in Handel und Gastronomie, Förderung der Vielfalt kleiner und lokaler Einzelhändlerinnen und -händler</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Steigerung der Barrierefreiheit des gesamten Innenstadtraums und der dort vorhandenen Angebote</li> <li>• Rückgewinnung von bisher verkehrsgeprägten Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen</li> <li>• Förderung des multimodalen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs u.a. durch einen Aus- und Umbau von dafür notwendiger Infrastruktur und Angeboten oder durch finanzielle Anreize</li> <li>• Reduzierung von städtebaulichen Barrieren in den Verknüpfungen relevanter Stadträume und Funktionsbereiche</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 61, 66, 67, 80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

## Maßnahmen im Handlungsfeld 6: Aktiv und ko-produktiv

6.87 Weiterqualifizierung des Zentrenmanagements als Netzwerk-Organisation und Anpassung an neue gesellschaftliche Herausforderungen	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterqualifizierung des im Aufbau befindlichen Zentrenmanagements für die Innenstadt als Netzwerk-Organisation</li> <li>• fortlaufende Anpassung an neue gesellschaftliche Herausforderungen (Energie-Krise, weitere Transformation der Innenstadt etc.)</li> <li>• Transparent-Machen des Transformationsprozesses Innenstadt mit partizipativen Methoden zur Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> <li>• Intensivierung und Verstetigung des Dialogs mit den Stakeholderinnen und Stakeholdern der Innenstadt, insbesondere mit den großen Akteurinnen und Akteuren wie Kirchen oder Hochschulen aber auch mit Studierenden, Jugend- und Seniorinnen- und Seniorenvertretungen und weiteren (zivilgesellschaftlichen) Gruppen</li> <li>• Steigerung des Angebots an adäquaten Prozessen und Formaten für das produktive Zusammenwirken von zivilgesellschaftlichem, privatwirtschaftlichem und öffentlichem Engagement</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstetigung und Stärkung des Zentrenmanagements als Motor für die ko-produktive Innenstadtentwicklung</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (61, 80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	800.000 €

### 6.88 Weiterentwicklung und Stärkung von privaten Quartiersgemeinschaften

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung und Stärkung von privaten Quartiersgemeinschaften wie z. B. ISG Bahnhofsviertel e. V. oder Initiative starke Innenstadt e. V., etc.</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (80, Wirtschaftsförderung Münster GmbH), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig/langfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	800.000 €

### 6.89 Erarbeitung und Umsetzung eines Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes für die Nachtbürgermeisterin/den Nachtbürgermeister

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung und Umsetzung eines Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes für den neuen Aufgabenbereich der Nachtbürgermeisterin/des Nachtbürgermeisters</li> <li>• Umsetzung des Handlungskonzeptes</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewahrung der bestehenden Quartiersidentitäten und Profilierung der Quartiere mit eigener Identität</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> <li>• Intensivierung und Verstetigung des Dialogs mit den Stakeholderinnen und Stakeholdern der Innenstadt, insbesondere mit den großen Akteurinnen und Akteuren wie Kirchen oder Hochschulen aber auch mit Studierenden, Jugend- und Seniorinnen- und Seniorenvertretungen und weiteren (zivilgesellschaftlichen) Gruppen</li> <li>• Steigerung des Angebots an adäquaten Prozessen und Formaten für das produktive Zusammenwirken von zivilgesellschaftlichem, privatwirtschaftlichem und öffentlichem Engagement (zivilgesellschaftlichen) Gruppen</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (32, 80)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 6.90 Erarbeitung einer langfristig angelegten Kommunikationsstrategie „Zukunft Innenstadt“

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbeziehung wichtiger Partnerinnen und Partner für die Belebung der Innenstadt</li> <li>• Weiterentwicklung von partizipativen und niedrighschwelligigen Methoden zur Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung (Transformationsprozess der Innenstadt laufend transparent und erkennbar halten)</li> </ul>
------------------------------	--

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<p><b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> <li>• Intensivierung und Verstetigung des Dialogs mit den Stakeholderinnen und Stakeholdern der Innenstadt, insbesondere mit den großen Akteurinnen und Akteuren wie Kirchen oder Hochschulen aber auch mit Studierenden, Jugend- und Seniorinnen- und Seniorenvertretungen und weiteren (zivilgesellschaftlichen) Gruppen</li> <li>• Steigerung des Angebots an adäquaten Prozessen und Formaten für das produktive Zusammenwirken von zivilgesellschaftlichem, privatwirtschaftlichem und öffentlichem Engagement</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (42, 61, 80)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	200.000 €

### 6.91 Entwicklung eines Programms/einer Strategie zur Sicherung und ggf. sukzessiven zeitgemäßen Weiterentwicklung von bestehenden und etablierten Kulturorten/-einrichtungen unter Einbeziehung des öffentlichen Raums als Produktions-, Rezeptions- und Mitgestaltungsort von Kultur als integraler Bestandteil

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programm- bzw. Strategieentwicklung zur Sicherung und ggf. sukzessiven zeitgemäßen Weiterentwicklung von bestehenden und etablierten Kulturorten/-einrichtungen</li> <li>• der öffentliche Raum als Produktions-, Rezeptions- und Mitgestaltungsort von Kultur soll integraler Bestandteil der Strategie sein</li> <li>• Einbeziehung von Galerien, Ateliers, Proberäume, Werkstätten, etc.</li> <li>• Einrichtung eines Kulturkiosks (unter einem Dach) und/oder von Art Think Tanks</li> <li>• Stärkung von Kunst- und Kulturveranstaltungen im öffentlichen Raum</li> </ul>
<p><b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Stärkung und Bewahrung des spezifischen kulturellen und touristischen Angebots sowie der Kultureinrichtungen in der Innenstadt</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> <li>• Stärkung der Einbindung von Kulturschaffenden</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (41, 42, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 6.92 Konzeption und Aktivierung „Haus der Nachhaltigkeit“ (Hammer Straße 1)

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzeption und Aktivierung des „Haus der Nachhaltigkeit“ als innerstädtischen Infopoint, an dem städtische und zivilgesellschaftliche Expertinnen und Experten unter einem Dach zu verschiedenen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsthemen informieren</li> </ul>
<p><b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Steigerung des Angebots an adäquaten Prozessen und Formaten für das produktive Zusammenwirken von zivilgesellschaftlichem, privatwirtschaftlichem und öffentlichem Engagement</li> </ul>

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (66, 67), weitere öffentliche Träger
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	200.000 €

### 6.93 Einrichtung eines öffentlichen „Demokratie“-Ortes

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• multifunktional nutzbare Räumlichkeit für Diskussion, Partizipation, Ko-Kreation</li> <li>• auch Expertinnen und Experten zu wechselnden Themen wie Kinderrechte, Gewaltschutz, Gesundheit, Sport, Familienplanung etc. einbeziehen</li> <li>• Einbindung bzw. Belebung des bestehenden Speakers Corner an der Windthorststraße</li> <li>• Mitdenken städtischer Einrichtungen, z. B. der Stadtbücherei als „Orte der Demokratie“</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Stärkung nicht-kommerzieller Raumangebote unter geschlechts-, herkunfts- und alterssensiblen Gesichtspunkten</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> <li>• Steigerung des Angebots an adäquaten Prozessen und Formaten für das produktive Zusammenwirken von zivilgesellschaftlichem, privatwirtschaftlichem und öffentlichem Engagement</li> <li>• Stärkung der Einbindung von Kulturschaffenden</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (40, 42, 45, 61, 67, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 6.94 Implementierung von projektübergreifenden (globalen) citizen education-Ansätzen (Bürger-Bildungs-Ansätzen) zur Wissensvermittlung von globalen und lokalen Herausforderungen

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebote schaffen und implementieren für politische Bildung im globalen Maßstab und zur Demokratiebildung</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensivierung der Nutzungsmischung auch mit nicht kommerziellen Angeboten (z.B. Kultur, Forschung und Wissenschaft, Sport und Freizeit, Handwerk, künstlerische und urbane Produktion, Bildung, Co-Working, etc.)</li> <li>• Belebung der Erdgeschosszonen durch vielfältige und neue Nutzungsangebote (z.B. Aegidiistraße, Verspoel, Salzstraße, etc.)</li> <li>• Stärkung nicht-kommerzieller Raumangebote unter geschlechts-, herkunfts- und alterssensiblen Gesichtspunkten</li> <li>• Intensivierung der Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe</li> <li>• Steigerung des Angebots an adäquaten Prozessen und Formaten für das produktive Zusammenwirken von zivilgesellschaftlichem, privatwirtschaftlichem und öffentlichem Engagement</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.01, 33, 40, 80), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b>	kurzfristig

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung

(kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	
<b>Geschätzte Kosten</b>	keine Angaben

### 6.95 Freies WLAN für den Innenstadtbereich

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau eines öffentlichen WLAN-Angebotes im Innenstadtbereich</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der digitalen Angebote und Lösungen zur Stärkung der Innenstadt, z.B. digitale Lieferkonzepte</li> </ul>
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (00.3, 80, citeq, Stadtwerke), weitere öffentliche Träger, Private
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	100.000 €

### 6.96 Erarbeitung und Evaluation der Umsetzung des INSEK Münster-Innenstadt (2023)

<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</li> <li>• Analyse von relevanten statistischen Daten zur Umsetzungskontrolle des INSEK MS-Innenstadt</li> <li>• Durchführung von Bürgerinnen- und Bürgerbefragungen</li> </ul>
<b>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des INSEK Münster-Innenstadt (2023)</b> (s. Kap. 3, Zielformulierungen wurden im Wortlaut vom Rat der Stadt Münster im Mai 2022 beschlossen)	-
<b>Projektbeteiligte*</b>	Stadt/Konzern Münster (61, 80)
<b>Umsetzungshorizont</b> (kurzfristig 2023-2025, mittelfristig 2026-2030, langfristig ab 2031)	kurzfristig/mittelfristig
<b>Geschätzte Kosten</b>	550.000 €

\* Bei den in der Klammer enthaltenen Ziffern handelt es sich um verwaltungsinterne Amtskennziffern in numerischer Sortierung  
Entwurf Januar 2023

## Anhang 2: Pläne in größerer Darstellung

Analysekarte Öffentlicher Raum und Stadtgestalt (s. auch Kap. 2.2, S. 22)

Analysekarte Nutzungsschwerpunkte (s. auch Kap. 2.3, S. 32)

Analysekarte Grünräume und Wasser (s. auch Kap. 2.4, S. 35)

Analysekarte Klima (s. auch Kap. 2.5, S. 38)

Analysekarte Alltagsorte (s. auch Kap. 2.6, S. 43)

Analysekarte Handel (s. auch Kap. 2.7, S. 48)

Analysekarte Motorisierter Individualverkehr (s. auch Kap. 2.8, S. 53)

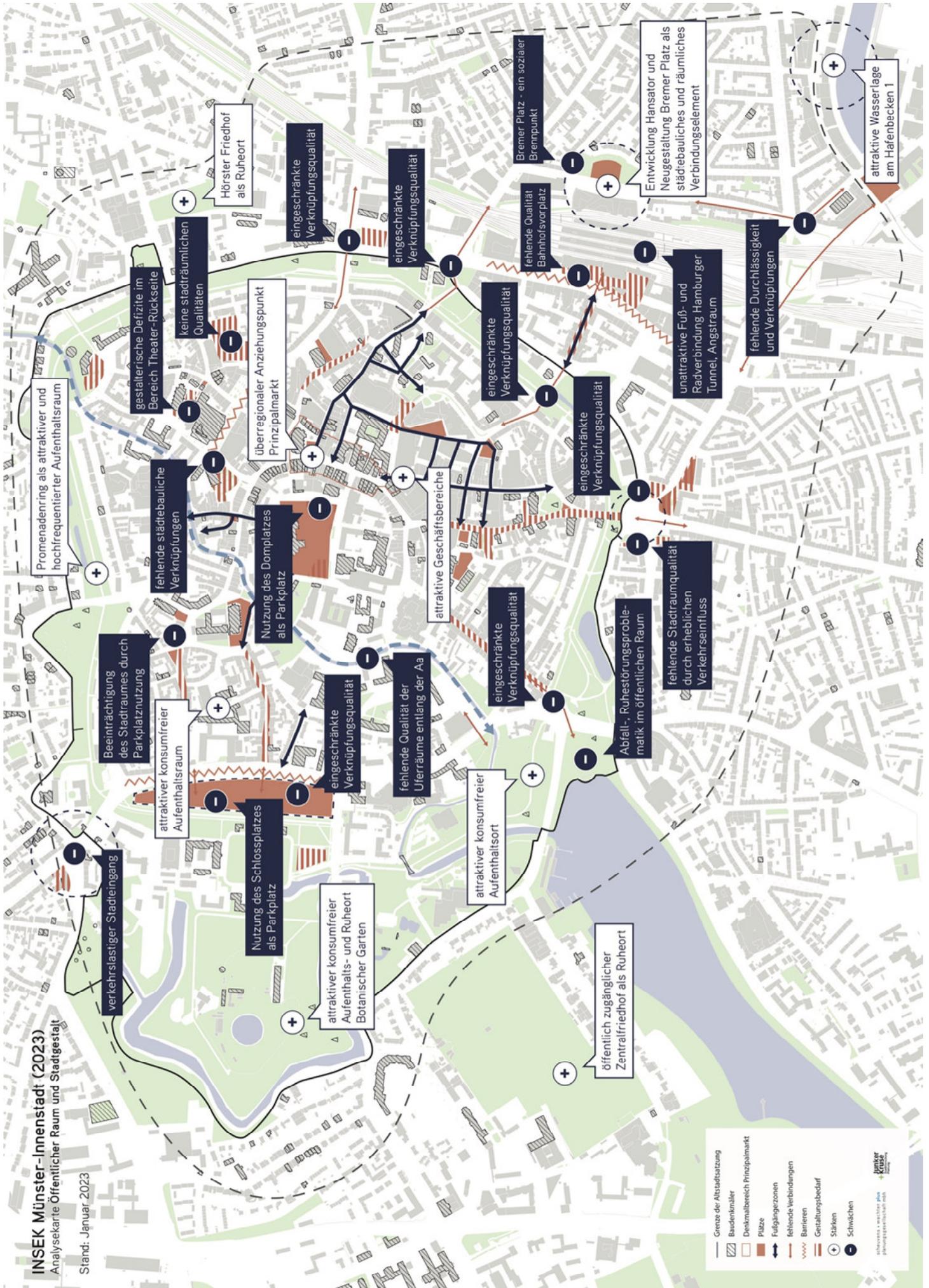
Analysekarte Umweltverbund (s. auch Kap. 2.8, S. 58)

Potenziale und Mängel (s. auch Kap. 2.9, S. 61)

Zukunftsspaziergänge (s. auch Kap. 7, S. 124)

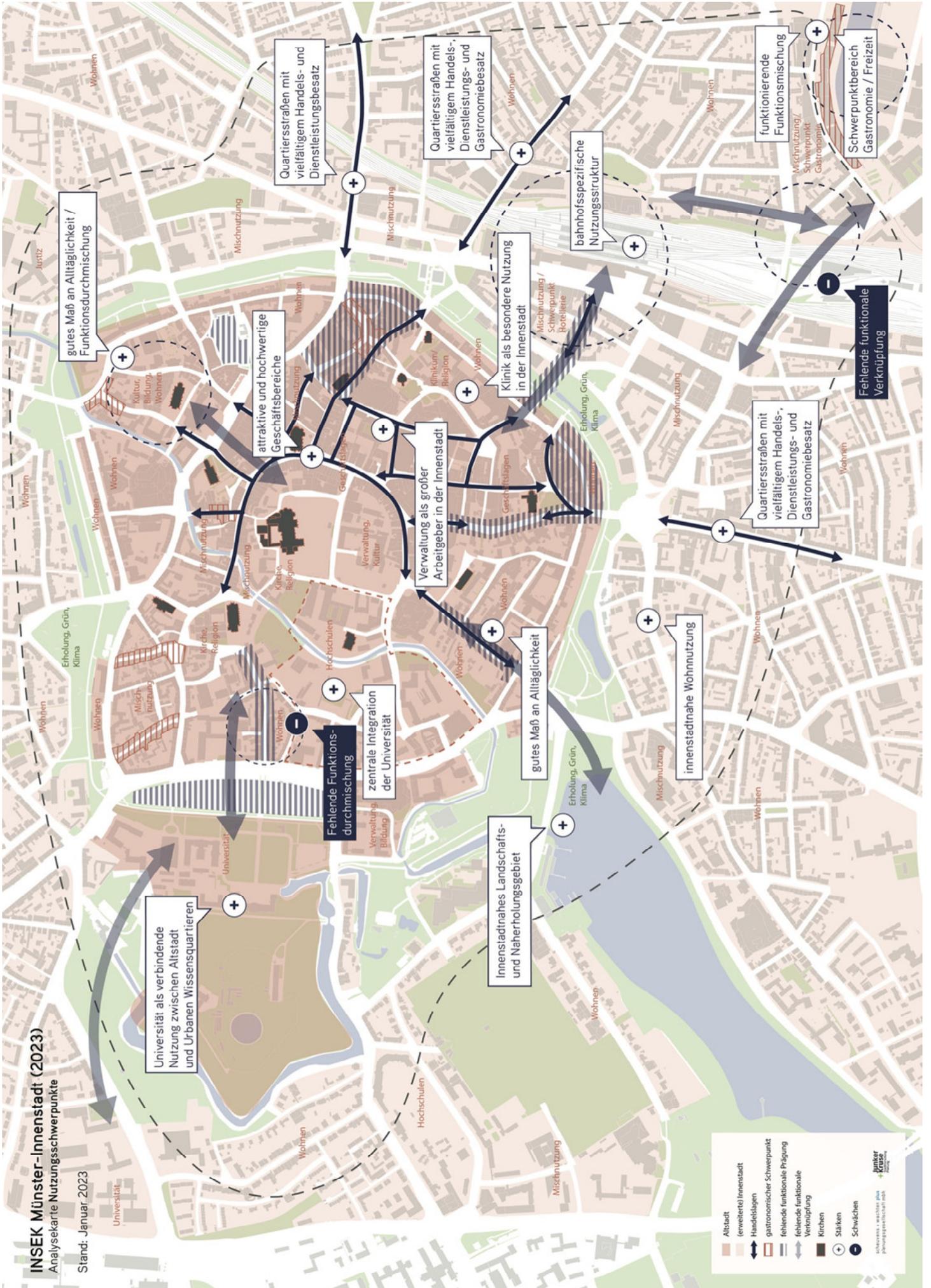
**INSEK Münster-Innenstadt (2023)**  
Analysekarte Öffentlicher Raum und Stadtgestalt

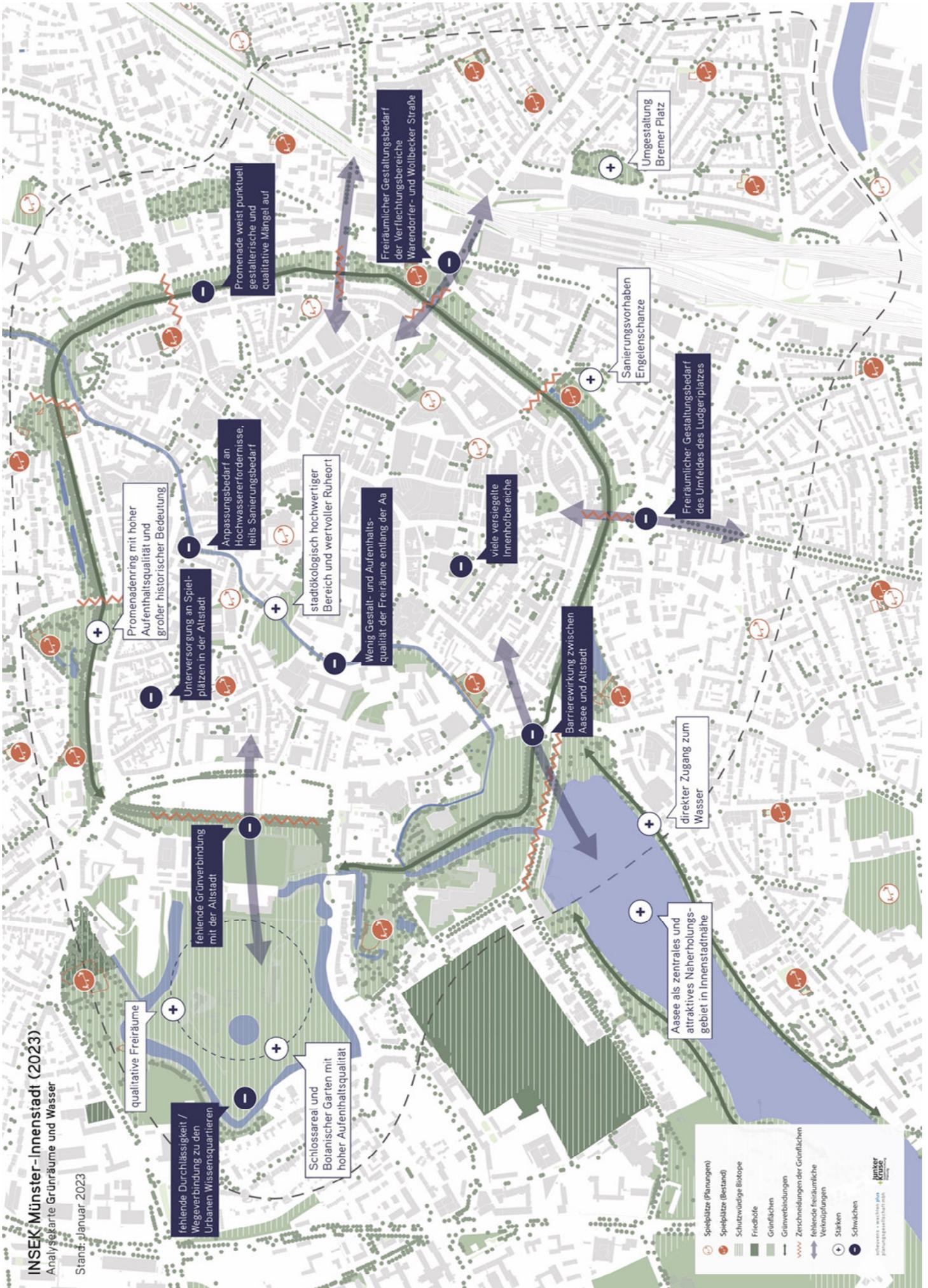
Stand: Januar 2023



**INSEK Münster-Innenstadt (2023)**  
Analysekarte Nutzungsschwerpunkte

Stand: Januar 2023





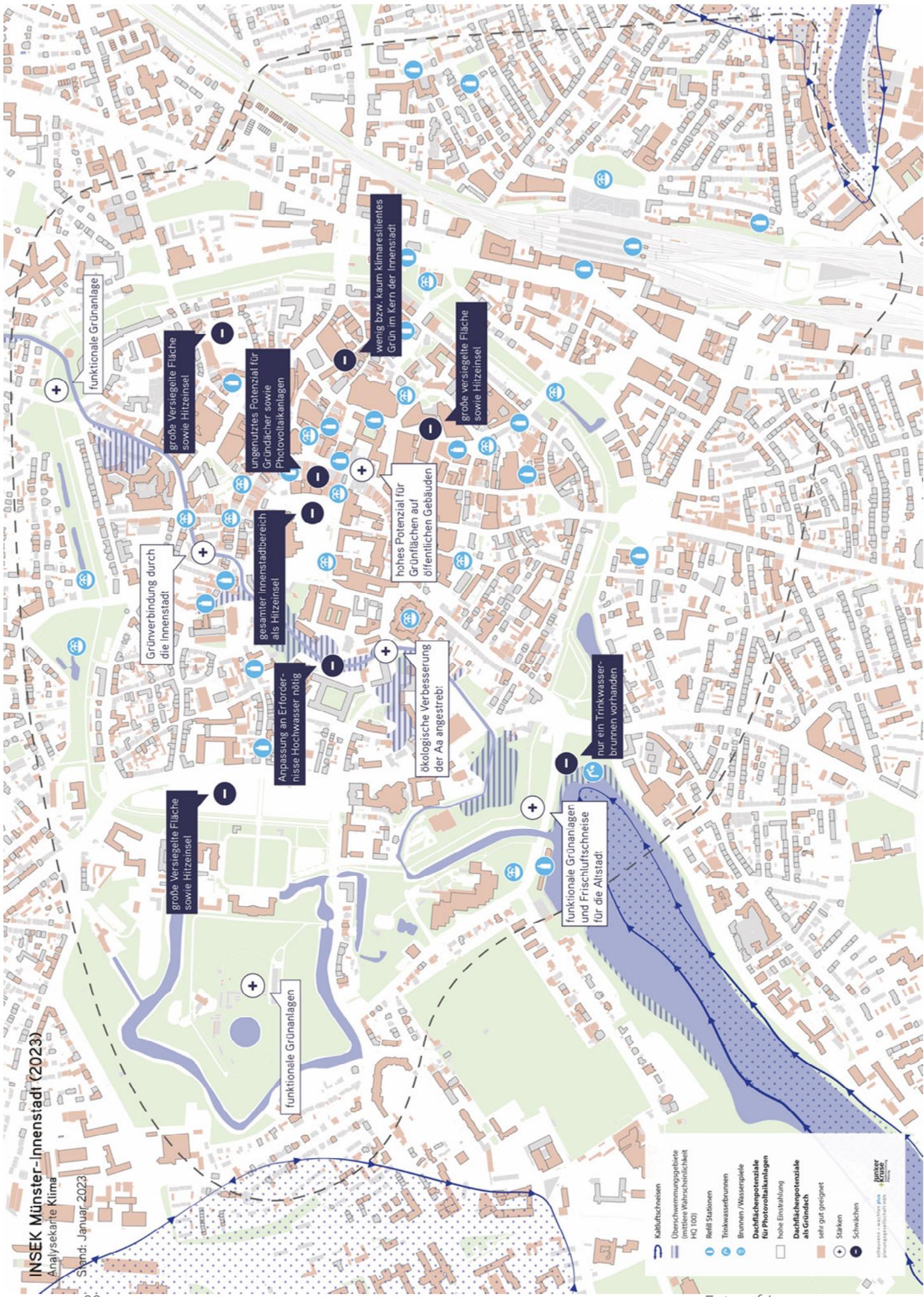
**INSEK Münster-Innenstadt (2023)**  
 Analysekarte Grünräume und Wasser

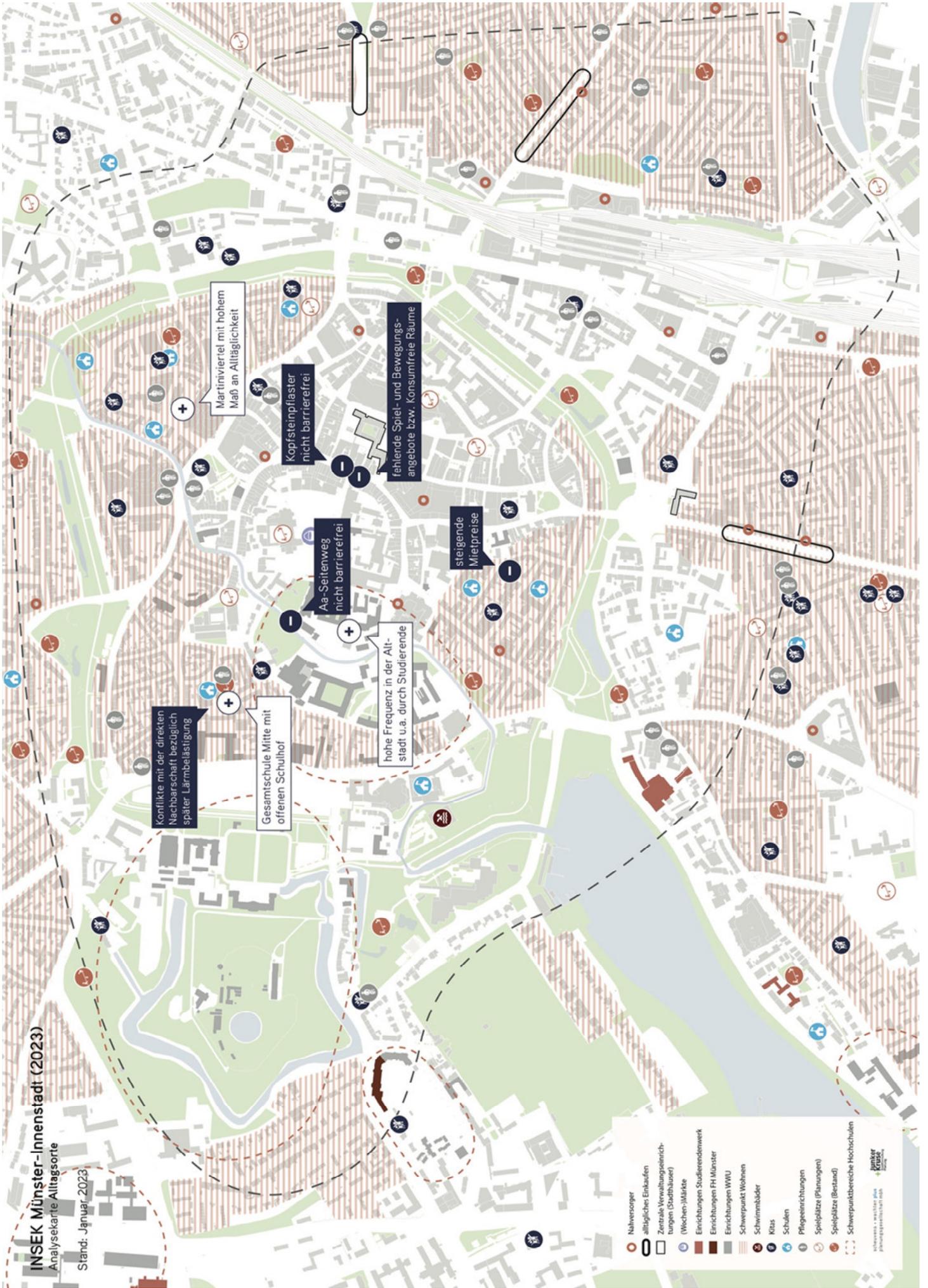
Stand: Januar 2023

Entwurf Januar 2023

**INSEK**  
 INSTITUT FÜR URBANE ENTWICKLUNG  
 PARTIZIPATIONSPROZESS MIT DEN ANWASNER:IN:IN

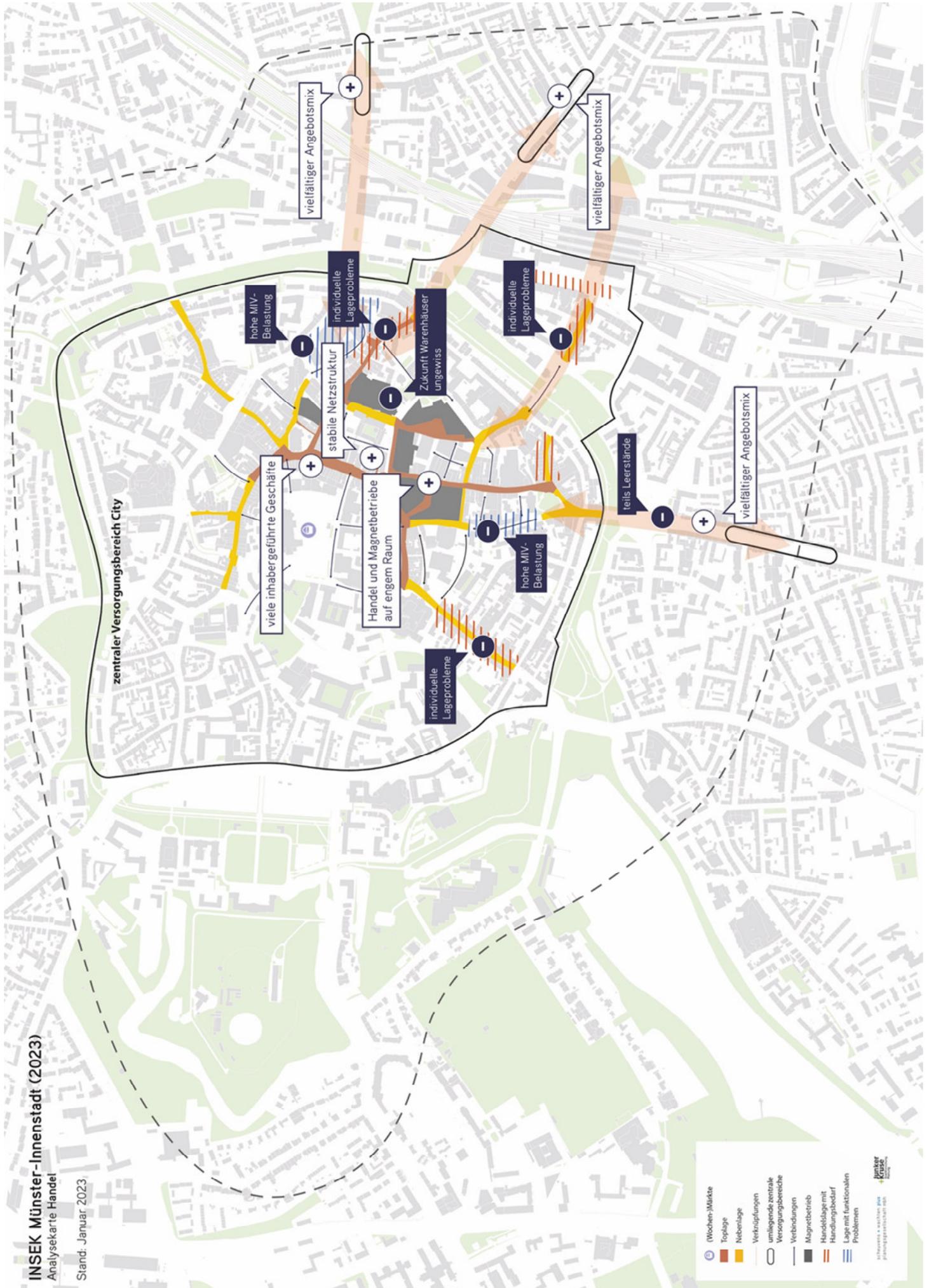
- Spielplätze (Planungen)
- Spielplätze (Bestand)
- Schutzwürdige Biotope
- Friedhöfe
- Grünflächen
- Grünverbindungen
- Zerschneidungen der Grünflächen
- Verknüpfungen
- Stärken
- Schwächen





**INSEK Münster-Innenstadt (2023)**  
Analysekarte Handel

Stand: Januar 2023



- ⊕ Wochen-/Märkte
- ⊖ Toplage
- ⊕ Nebenlage
- ⊖ Verknüpfungen
- ⊕ umliegende zentrale Versorgungsabereiche
- ⊖ Verbindungen
- ⊕ Magnetbetrieb
- ⊖ Handelslage mit Handlungsbedarf
- ⊕ Lage mit funktionalen Problemen

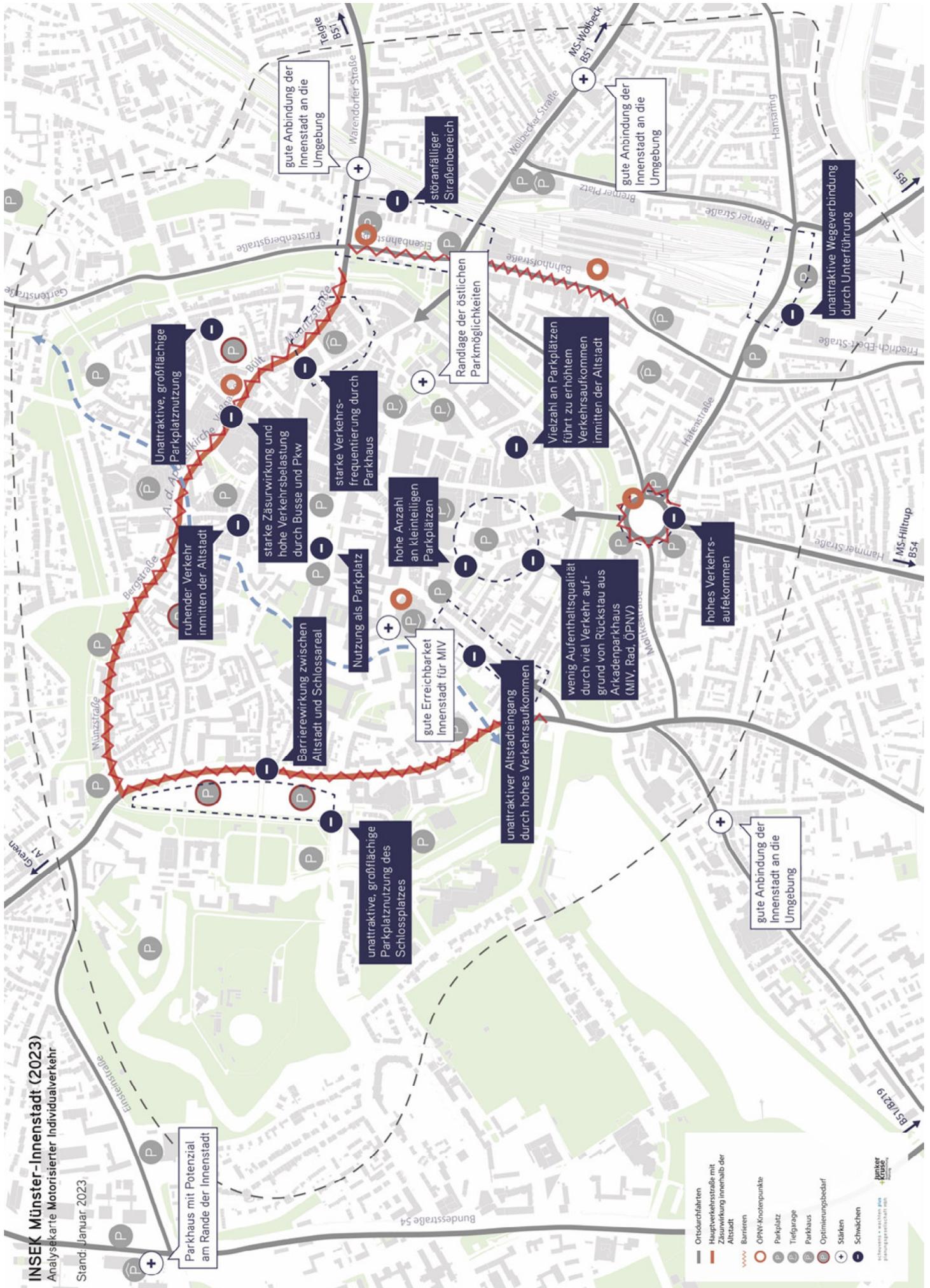
INSEK Münster-Innenstadt  
Planungsbereich Stadt und  
Umland

# INSEK Münster-Innenstadt (2023)

Analysekarte Motorisierter Individualverkehr

Stand: Januar 2023

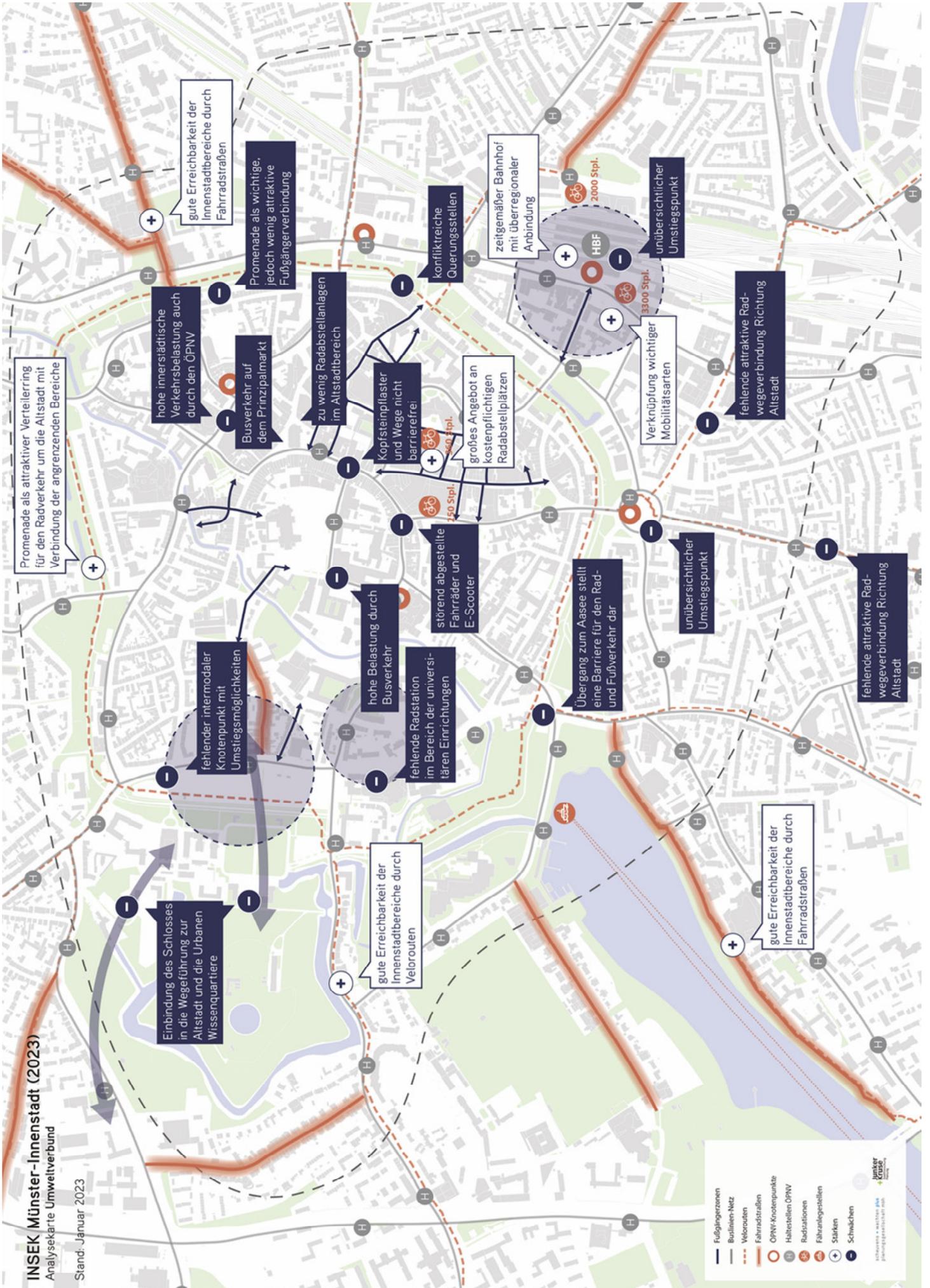
Entwurf Januar 2023

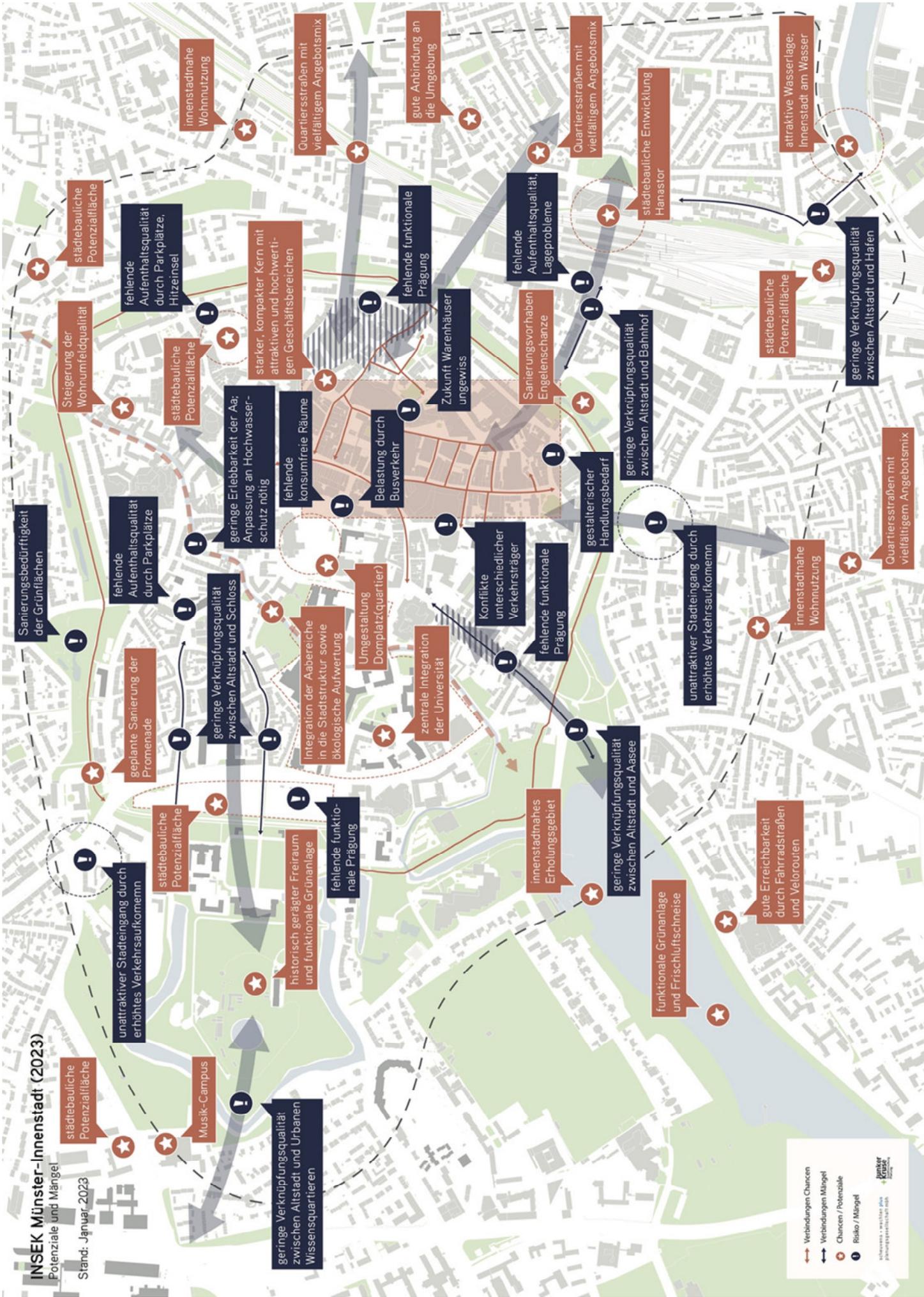


**Legende**

- Ortsdurchfahrten
- Hauptverkehrsstraße mit Zäsurwirkung innerhalb der Altstadt
- Barrieren
- OPNV-Knotenpunkte
- Parkplatz
- Tiefgarage
- Parkhaus
- Optimierungsbedarf
- Stärken
- Schwächen

© Insek - Institut für Verkehrsplanung und Stadtentwicklung

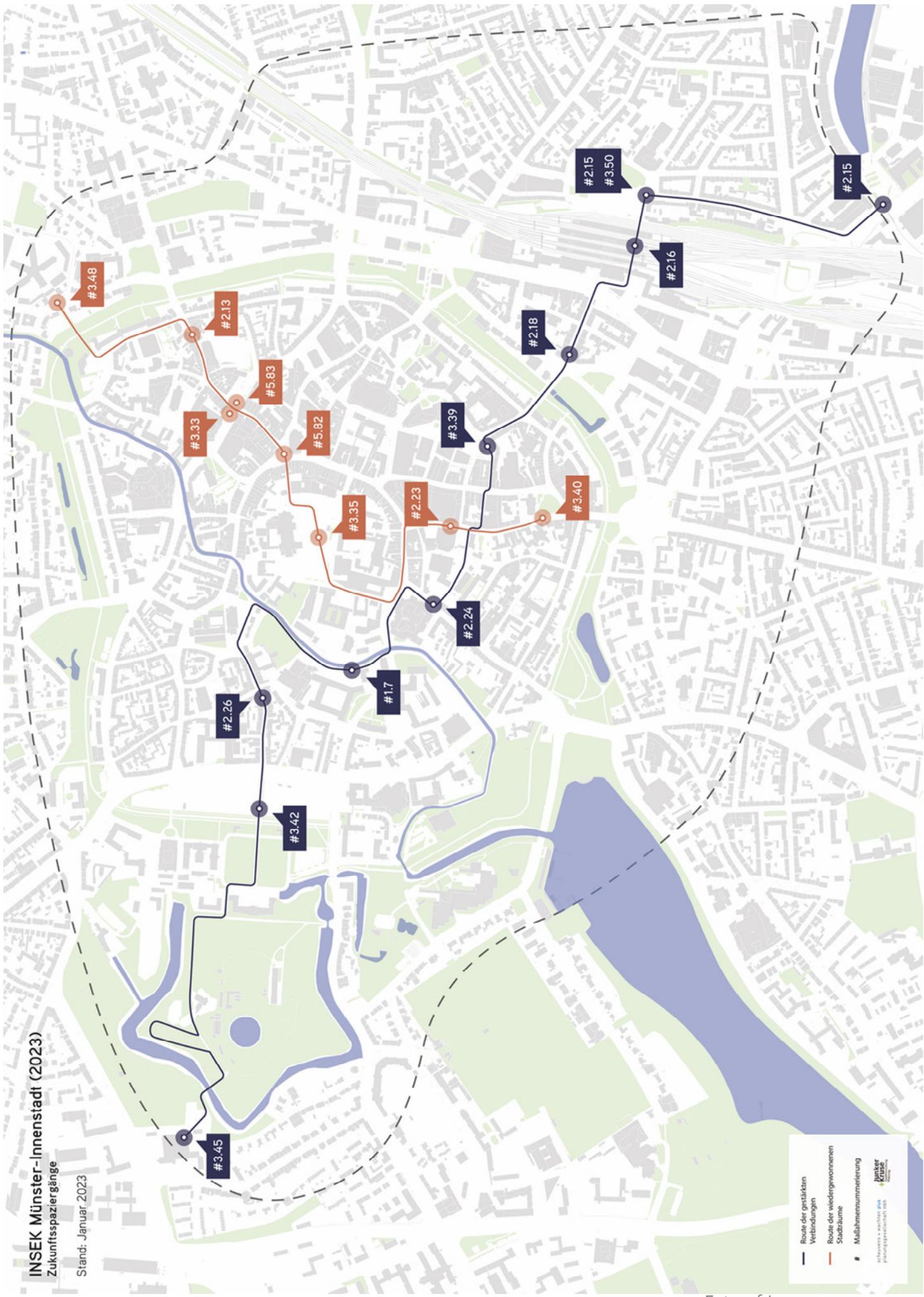




**INSEK Münster-Innenstadt (2023)**  
 Potenziale und Mängel  
 Stand: Januar 2023

→ Verbindungen Chancen  
 → Verbindungen Mängel  
 ○ Chancen / Potensiale  
 ! Risiko / Mängel  
 Informationen zu weiteren über planungsrechtlich mit

**insekt**  
**crux**  
 +  
 planungsrechtlich mit



**INSEK Münster-Innenstadt (2023)**  
Zukunftsspaziergänge

Stand: Januar 2023

— Route der gestärkten Verbindungen Stadträume  
 — Route der wiedergewonnenen Stadträume  
 • Maßnahmenummerierung

Münster + Kruse  
 Planungsbüro für  
 Stadtentwicklung und  
 Raumplanung





