

**schlaun-wettbewerb 2011 in ahlen**



**dokumentation**

# LEITBILD

Das Schlaun-Forum e.V. schreibt jährlich Schlaun-Wettbewerbe in Nordrhein-Westfalen aus. Mit dieser Initiative beabsichtigt das Schlaun-Forum die kulturelle Infrastruktur in NRW zu fördern und der Bedrohung einer sich verstärkenden Unwirtlichkeit unseres Lebensraumes zu begegnen. Gleichzeitig hat das Schlaun-Forum sich die Förderung junger Planer in den Fachgebieten Städtebau, Landschaftsplanung, Architektur und Bauingenieurwesen zur Aufgabe gestellt. Für zukunftsorientierte Planungsaufgaben sollen die Teilnehmer einerseits innovative, nachhaltige Lösungen aufzeigen, andererseits mit ihren Lösungen den zu bearbeitenden Stadt- und Landschaftsraum in NRW weiter entwickeln und gestalten.

Der Namensgeber für die Wettbewerbe, Johann Conrad Schlaun, wird mit seinem künstlerischen Wirken beispielhaft gesehen. Die gewünschte integrale Planung knüpft gedanklich an das Berufsbild des westfälisch-lippischen Barockbaumeisters an, der durch seine Gesamtkompetenz sowohl architektonische als auch ingenieurmäßige Anforderungen bei der Lösung seiner Bauaufgaben berücksichtigen konnte.

In jeder Fachsparte bzw. bei Kooperationsaufgaben in Fachsparten-Kombinationen wird ein Schlaunpreis für hervorragende künstlerische und technischwissenschaftliche, nachhaltige Planungsleistungen im Bauwesen vergeben.

Der Schlaun-Wettbewerb wird als offener Ideen- und Förderwettbewerb ausgelobt. Er orientiert sich an den Regeln der RPW 2008 bzw. RAW 2004. Das gesamte Verfahren ist bis zum Abschluss anonym. Die Kommunikation mit den Teilnehmern erfolgt über das Internet. Der Zulassungsbereich umfasst die Europäische Union und die Schweiz. Teilnahmeberechtigt sind Masterstudenten, Studierende eines achtsemestrigen Bachelor-Studiengangs und Absolventen, die das 35. Lebensjahr am Abgabetermin nicht überschritten haben.

Die Preisverleihung findet jährlich zeitnah zum Geburtstag Johann Conrad Schlauns (5. Juni) statt.

Die prämierten Arbeiten werden als Ausstellung an einigen Orten und darüberhinaus im Internet gezeigt.

Alle mit der Durchführung des Wettbewerbes betrauten Personen, Mitglieder des Schlaun-Ausschusses, Preisrichter, Berater usw. sind ehrenamtlich tätig. Für die Finanzierung werden Sponsoren geworben.

# STADTEILE VERBINDEN BARRIEREN ÜBERWINDEN

ÜBER DIE BAHNTRASSE PARIS-BERLIN-MOSKAU IN AHLEN HINWEG

## WETTBEWERBSAUFGABE

Der erste Schlaun-Wettbewerb für Stadtplaner, Architekten und Bauingenieure thematisiert die Entwicklung einer städtebaulichen, architektonischen und technischen Konzeption östlich und westlich der Bahntrasse in der Ahlener Innenstadt. Die stadträumliche Zäsur durch den Bahndamm soll im Einklang mit dem stadtentwicklungsplan "Ahlen im Trialog" visionär überwunden werden.

Ankerpunkte in dem vorgesehenen Bereich bilden neben der Bahnhoffläche ein ehemaliger Mühlenstandort und zwei industrielle Brachflächen, die im Laufe der Geschichte wichtige Standorte der Emaille-Industrie waren.

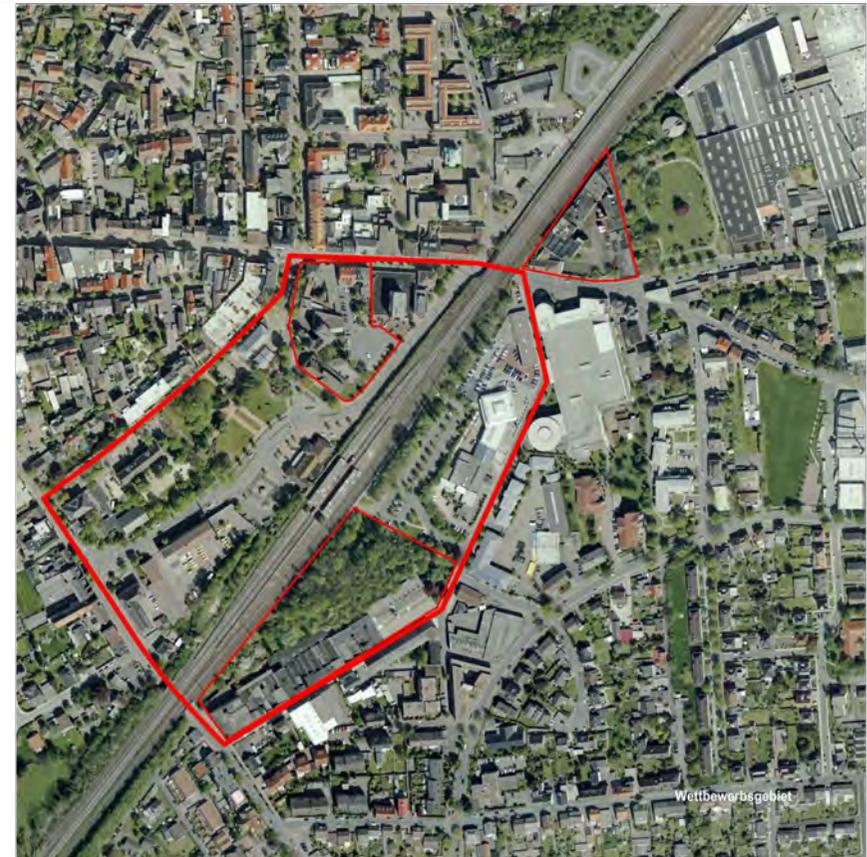
Aufgrund ihrer exponierten Lage entlang der Bahntrasse und am Rande der historischen Innenstadt sind diese Flächen in der Lage, die Klammer für eine zukünftige, nachhaltige Entwicklung am südlichen Innenstadtrand zu bilden.

Eine Transformation dieses Planungsraumes sollte zum Ziel haben, diese abgehängten Flächen funktional, räumlich und gestalterisch mit der Innenstadt zu verknüpfen und Raum für die Entwicklungsperspektiven Ahlens zu liefern.

Es geht um die Wiederbelebung von Räumen, die ihre Bedeutung mit dem Niedergang der industriellen Produktion verloren haben.

Unter Berücksichtigung einer neuen Verkehrsführung waren ein phantasievolles Gesamtkonzept sowie architektonische und technische Detaillösungen zu entwickeln.

Der Auslober wünschte unterschiedliche Gedanken- und Planungsansätze, die im Dialog und in der Zusammenarbeit mit möglichst vielen Vertretern der benachbarten Fachdisziplinen entstehen sollten.



# JURY-ERGEBNISSE

74 Bewerber aus Österreich, der Schweiz und Deutschland forderten die Unterlagen an. 40 Teilnehmer reichten fristgerecht bis zum 16. März 2012 ihre Beiträge ein, 18 Arbeiten im Fachbereich Städtebau, 19 im Bereich Architektur und 3 im Bauingenieurwesen. Im Fachbereich Technische Gebäudeausrüstung wurde keine Arbeit eingereicht.

Die Beiträge wurden vorgeprüft von:

## Städtebau und Architektur:

Architekt Dr.-Ing. Wolfgang Echelmeyer, Schlaun-Ausschuss, Münster  
Architekt Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Harrendorf, Schlaun-Ausschuss, Beckum  
Architekt BDA Dipl.-Ing. Eberhard E. Kleffner, Münster  
Architektin Dipl.-Ing. Kerstin Koch, Telgte  
Architektin Dipl.-Ing. Laura Steingrube, Münster  
Architektin Dipl.-Ing. Ingrid Kremer, Münster  
Stadtplaner Christian Kruthoff, Stadt Ahlen

## Bauingenieurwesen:

Dr.-Ing. Markus Johow, Roxeler Ingenieurgesellschaft, Münster  
Dipl.-Ing. Ulrich Wiemeler, Gantert + Wiemeler Ingenieurplanung, Münster  
Dipl.-Ing. Klaus Wortmann, Wortmann Planen + Beraten, Münster

Das Preisgericht tagte am 20. April 2012 in folgender Zusammensetzung in Ahlen:

## Städtebau/Architektur:

### Fachpreisrichter:

Architekt Dipl.-Ing. Heinz-Jürgen Bartel, Schlaun-Ausschuss, Münster  
Dipl.-Ing. Matthias Bartmann, Stadtbaudirektor Ahlen  
Architekt Prof. Dipl.-Ing. Michael Braum, Bundesstiftung Baukultur, Potsdam  
Dipl. Architektin ETH/SIA Katrin Jaggi, Zürich  
Architekt Dipl.-Ing. Herbert Paschant, LVM Münster  
Architekt Dipl.-Ing. Christoph Thiel, Vorsitzender MAIV, Münster  
Architekt Prof. Dipl.-Ing. Peter Zlonicky, München  
Architekt Prof. Dipl.-Ing. Joachim Schultz-Granberg, msa Münster, fehlt entschuldigt

## Sachpreisrichter:

Direktor Dr. Gerald Brummund, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Münster  
Ltd. Ministerialrat Karl Jasper, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW

Benedikt Ruhmöller, Bürgermeister der Stadt Ahlen  
Dipl.-Ing. Karl-Friedrich Hofmann, NRW Bank, Düsseldorf  
Dr. Tim Hüttemann, Sparkasse Münsterland Ost, Ahlen  
Hans-Jürgen Tröger, Geschäftsführer Stadtwerke Ahlen (10-11 00 Uhr)

## Bauingenieurwesen:

Prof. Dr.-Ing. Annette Bögle, hcu Hamburg  
Dr.-Ing. Heinrich Bökamp, Präsident der Ingenieurkammer NRW, Düsseldorf  
Dipl.-Ing. Rainer Brune, W + B Ingenieure, Münster  
Dr.-Ing. Thomas Mainka, Geschäftsführer Hering Gleisbau GmbH, Essen  
Dipl.-Ing. Hubertus Kopatschek, VDI-Landesverband NRW/Münsterländer BV

Als Vorsitzender des Preisgerichtes wählte die Jury Herrn Prof. Zlonicky. Unter Berücksichtigung der Anzahl und der Qualität der Arbeiten in den einzelnen Fachbereichen vergab die Jury einen 1. Preis mit 3 000 €, einen 2. Preis mit 2 000 € und einen 3. Preis mit 1 000 € in den Fachbereichen Städtebau und Architektur. Im Fachbereich Bauingenieurwesen prämierte die Jury einen 1. Preis mit 3 000 €. Der Sonderpreis des VDI wurde nicht vergeben, da keine Arbeit eingereicht wurde, die den Anspruch des VDI an interdisziplinäre Arbeiten erfüllt hat.

# STÄDTEBAU

## 1. PREIS

FRITHJOF LOOK - hcu HAMBURG - BETREUER RENEE TRIBBLE UND AMELIE POST

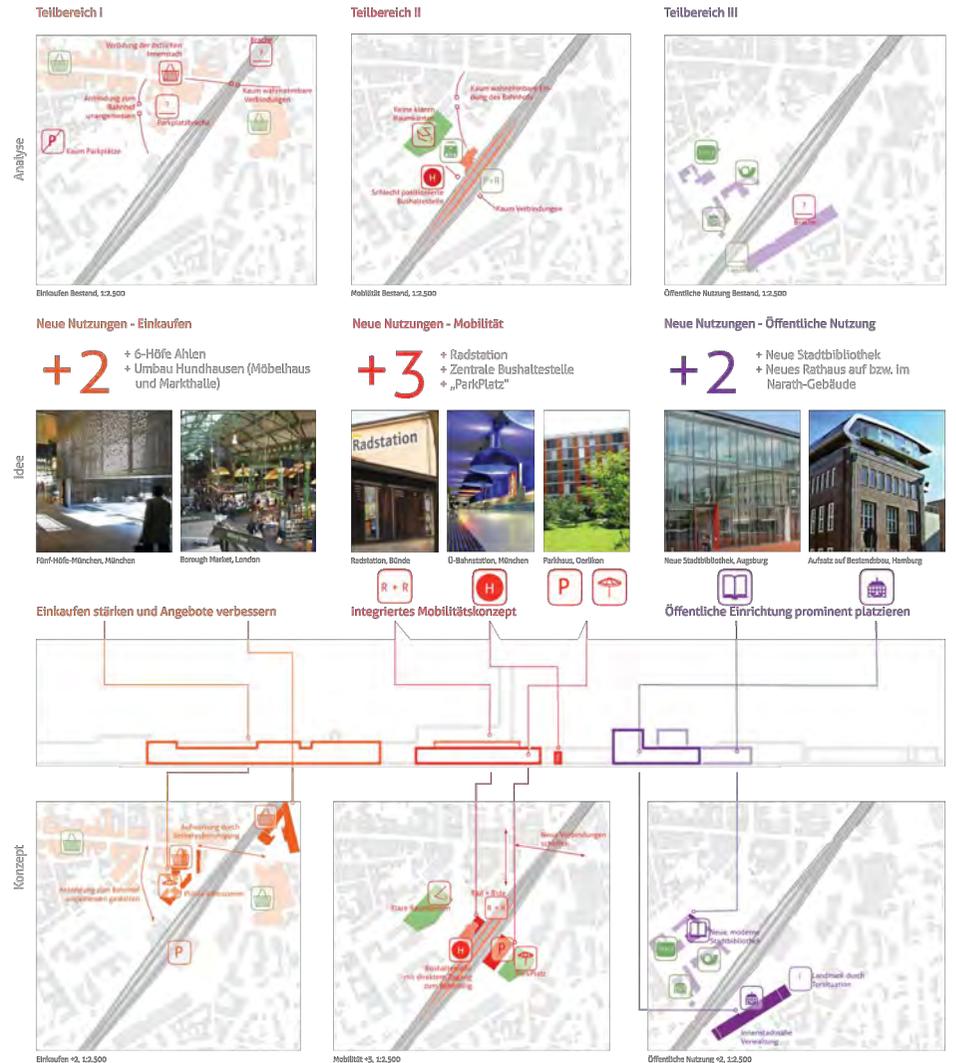
### Kommentar der Jury

Überzeugende Idee der Arbeit ist eine städtebauliche Gesamtkonzeption, die über sieben unabhängige Bausteine realisiert werden kann. Der Erhalt und Umbau des Narath-Gebäudes ist ebenso sinnvoll wie die kleinteilige Gestaltung der 'Sechs Höfe' im Bereich der Mühle Münstermann. Auch die Vorschläge für die Nutzung und Gestaltung der weiteren Bausteine verdienen Anerkennung.

038309

# +7 Mit sieben Bausteinen Ahlen definieren

## Konzeptanalyse

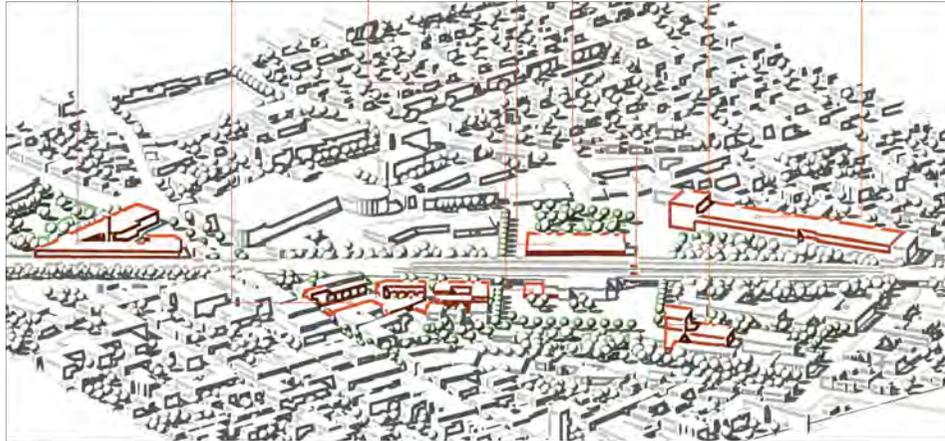


# Rahmenplan

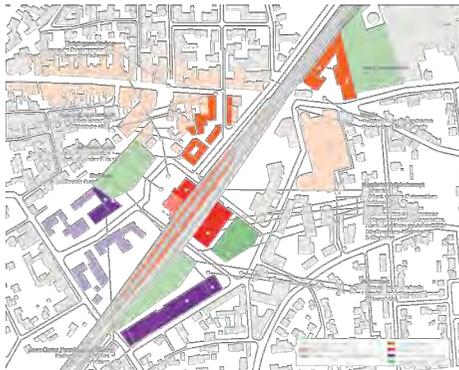
038309  
+7 - Mit sieben Bausteinen/Platz gestalten



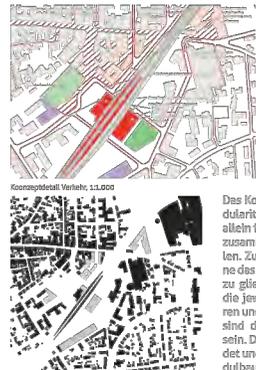
- Baustein 1  
Mittelmarkt  
und  
Markthalle
- Baustein 2  
Höfe Ahlens
- Baustein 3  
Redstation
- Baustein 4  
„ParkPlatz“
- Baustein 5  
Innerstädtische  
Bushaltestelle
- Baustein 6  
Moderne Stadtbibliothek
- Baustein 7  
Neues Rathaus auf umge-  
nutztem Naraqh-Gebäude



Konzeptbausteine, o.M.



Rahmenplan, 1:2.000



Schwarzplan, 1:5.000

BGF Berechnung	
Wohnen	22.248
Stadtbüro	2.738
Industrie	1.550
Handwerk	1.816
Möbelfabrik	2.424
Metallbau	2.309
Wohn	7.196
Wohn	11.024
Wohn	1.286
Wohn	1.271
Wohn	1.807
Wohn	1.552
Wohn	1.854
BGF Gesamt	37.837

Das Konzept +7 beruht vorwiegend auf der Modularität der einzelnen Bausteine, welche auch allein funktionieren und sowohl einzeln als auch zusammen einen deutlichen Mehrwert darstellen. Zusammen schaffen die einzelnen Bausteine das Zentrum Ahlens in drei funktionale Zonen zu gliedern (Eintaufen, Mobilität, Verwaltung), die jeweils über die Bahnschiene hinweg agieren und vorhandene Strukturen nutzen. Bewusst sind die Eingriffe möglichst punktuell gehalten sein. Dies ist zum einen der Stadtgröße geschuldet und zum anderen der Kleinteiligkeit der Modulbausteine.

# Entwurf

038309  
+7 - Mit sieben Bausteinen/Platz gestalten



Entwurf, 1:3.000



Schnitt AA, 1:300



Schnitt BB, 1:300



Schnittvermessung, 1:5.000





Masterplan M 1:11,265



Blick auf die Industriemasse mit Robert-Arzt



Blick auf ein neu gestrichenes Oval



Blick zum Sidney-Hof-Platz über die Brückengalerie





# ARCHITEKTUR

## 1. PREIS

Tom Kohr - BTU Cottbus - Betreuer Prof. Jens Casper und Mathias Pepler

### Kommentar der Jury

Der Verfasser entwirft virtuos einen neuen Ankunfts- und Abfahrtsort, der zwischen dem bestehenden Bahnhofsgebäude und dem Gebrüder-Kerkmann-Platz gestaltet wird.

Wie eine monolithische Großskulptur umspielen und durchdringen Bauvolumina und gefaltete Decken-, Wand- und Bodenflächen sehr schön den Bahnkörper.

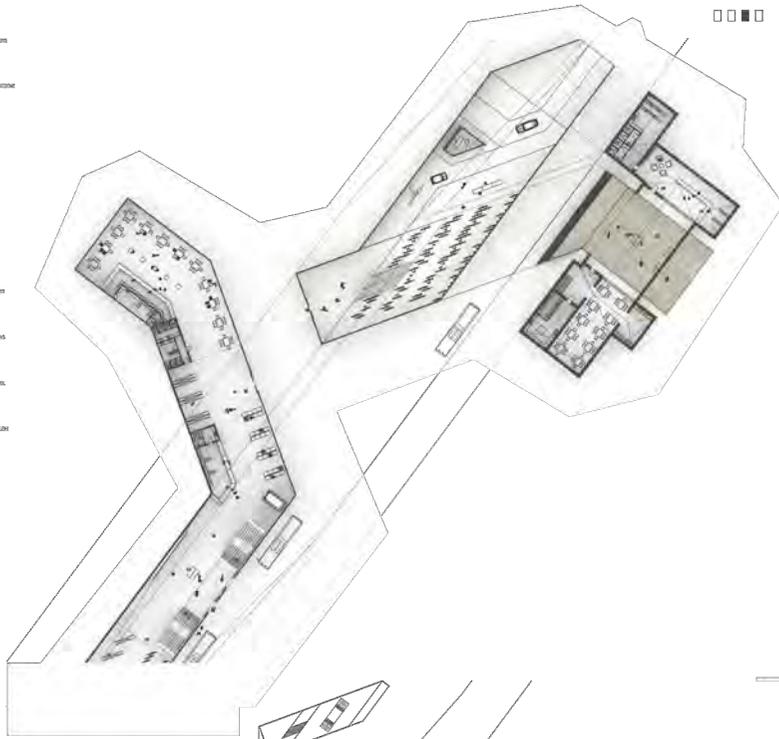
Die Skulptur setzt im Süden den vorhandenen Bahnhof als Identitätsmerkmal in Szene, unterspielt bei einer Verbreiterung der Durchfahrt den Bahndamm im Norden und setzt dem Kaufhaus gegenüberliegend durch Emporwachsen selbstbewusst den End- bzw. Anfangspunkt.

ENTFALTET

100187

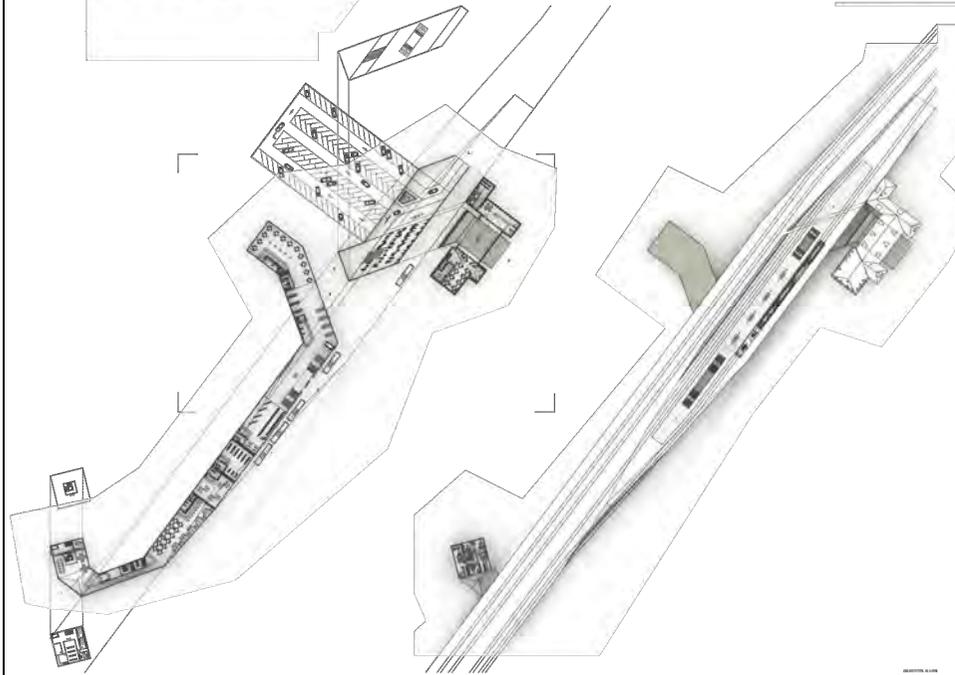


ARCHITETTURA  
STRUTTURAZIONE  
LUCI  
TAVOLE  
RISERVAZIONE  
ECONOMICHE  
AMBIENTALE  
PROMOSIONE

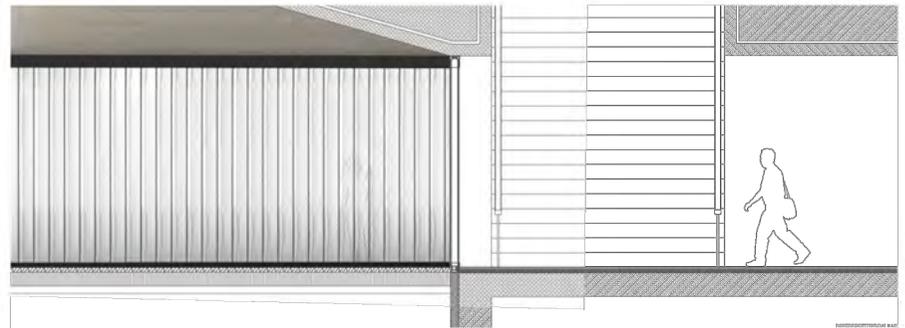


STUDIO  
RISERVAZIONE  
RISERVAZIONE

ARCHITETTURA



ARCHITETTURA



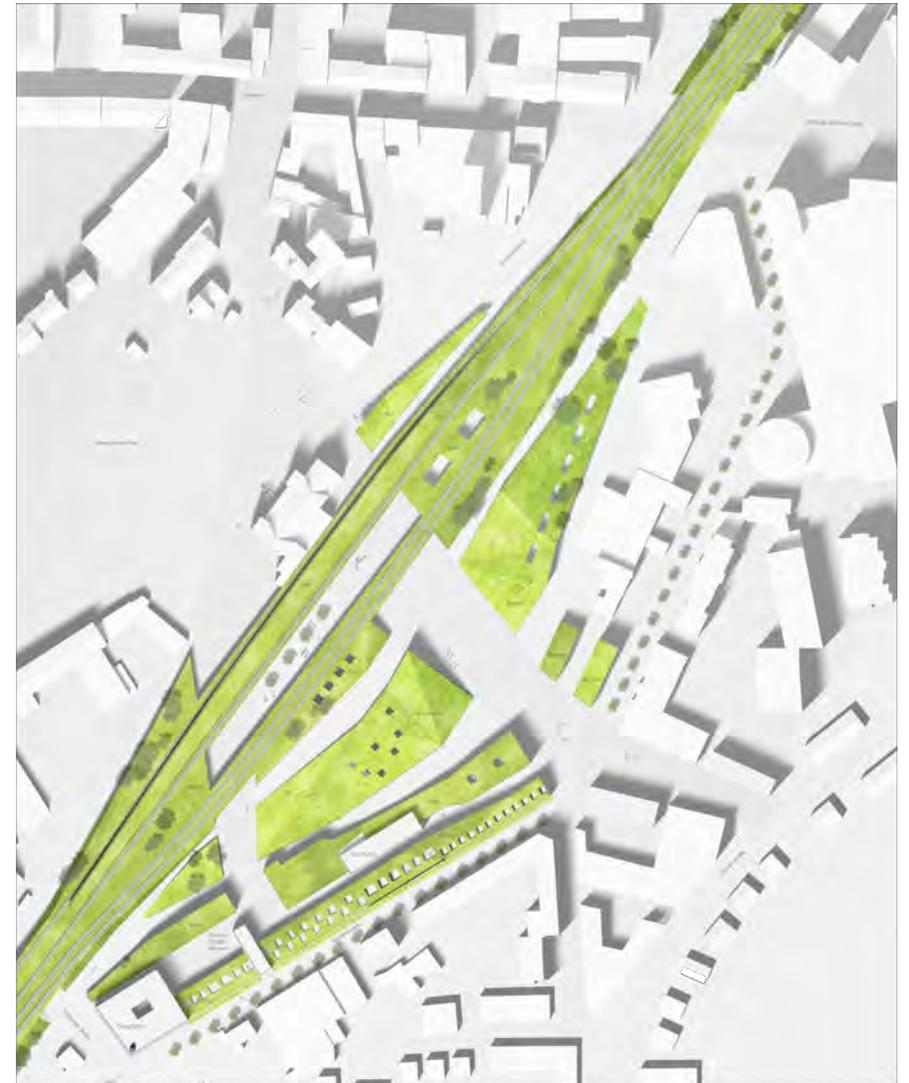
# ARCHITEKTUR

## 2. PREIS

CHRISTIAN EICKELBERG - DORTMUND

### Kommentar der Jury

Die Verschmelzung von Stadt und Landschaft ist das zentrale Thema des Entwurfs. Mit einer neuen grünen Dachlandschaft lösen die Verfasser den Bahndamm auf und gliedern die begleitenden Gebäude in einem kleinteiligen Maßstab. Der Umbau des Narath-Gebäudes in Wohnungen bei weitgehendem Erhalt der historischen Fassade ist ein interessanter Beitrag.



STADTPLAN-WETTBEWERB 2011 / FACHBEREICH ARCHITEKTUR / BLATT 10



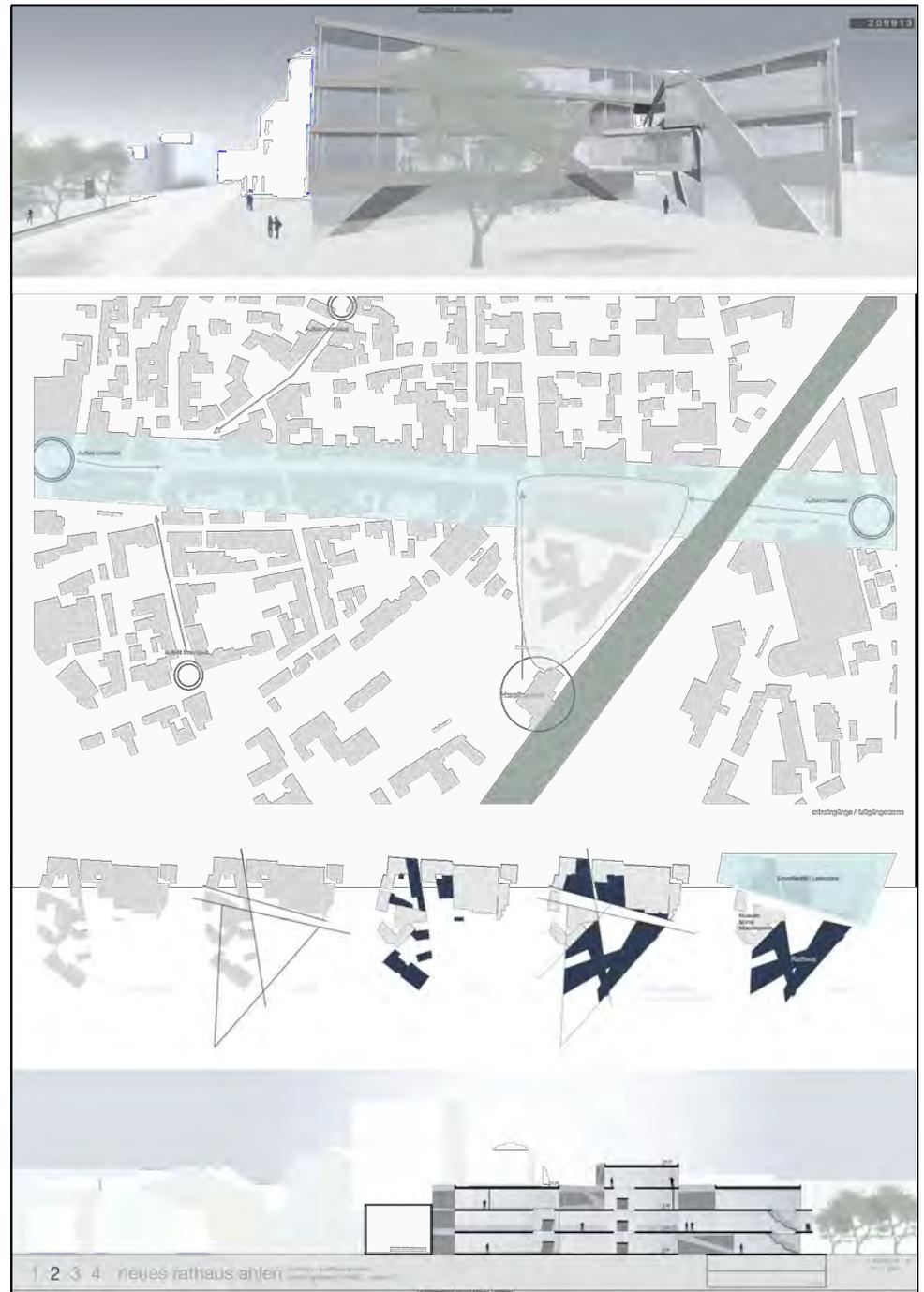
# ARCHITEKTUR

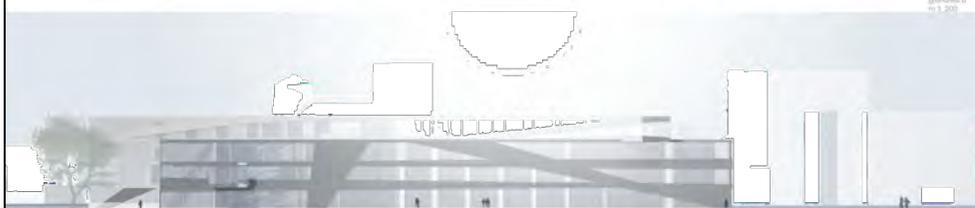
## 3. PREIS

DORITH LANDWEHR - FH AACHEN - BETREUER PROF. THOMAS SCHEIDLER  
PROF. ANNE KLASSEN-HABENEY

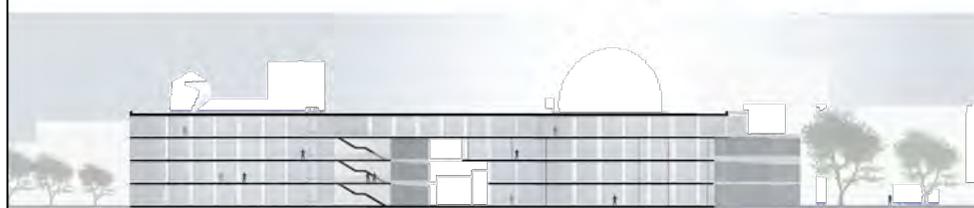
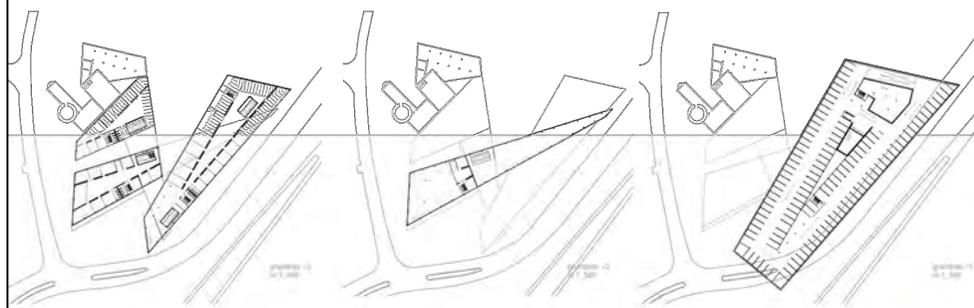
### Kommentar der Jury

Mit dem Um- und Neubau des Bereiches der Mühle Münstermann gelingt dem Verfasser eine sehenswerte Lösung für ein kleinteiliges Zentrum mit Mischnutzungen zwischen Innenstadt und Bahn. Der Fußgängerbereich wird aufgewertet und bis zum Standort Hundhausen erweitert - ein sinnvoller Beitrag zur Verknüpfung der Stadtteile.





1 2 3 4 neues rathaus ahlen  
ARCHITECT: WOLFGANG OBER  
 (PLAN NUMBER: 11002, 11003, 11004)  
 SCALE: 1:1,500  
 ARCHITECT: WOLFGANG OBER



1 2 3 4 neues rathaus ahlen  
ARCHITECT: WOLFGANG OBER  
 (PLAN NUMBER: 11002, 11003, 11004)  
 SCALE: 1:1,500  
 ARCHITECT: WOLFGANG OBER

# BAUINGENIEURWESEN

## 1. PREIS

ROBERT ZOBEL - TU DRESDEN - BETREUER ROBERT RITTER UND GREGOR SCHACHT

Kommentar der Jury

Dem Verfasser gelingt eine überzeugende Gesamtkonzeption. Der Bahnhof wird unter den Damm gelegt mit dem Vorzug, große Freiflächen an der West- wie auch an der Ostseite zu gewinnen. Die Öffnungen unter dem Damm dienen der Verknüpfung für Fußgänger ebenso wie für den privaten und den öffentlichen Verkehr. Die Gestaltung als Stadttor ist sinnvoll, das ästhetische Erscheinungsbild eindeutig einem Bahnhof zuzuordnen. Unterstützt wird die Konzeption mit einem einfachen dreifeldrigen Bogenbrückenzug, der sich über die Funktionsflächen legt, und einem Bahngleisdach, das in seiner eleganten, den Flügeln eines Vogels nachempfundenen Form den Gesamteindruck eines modernen Bahnhofs abrundet.

101724



Ansicht Bahnhof von Westen 1: 200

## SCHLAUN - Wettbewerb 2011/12 Barrieren überwinden- Stadtteile verbinden

01



Perspektive Bahnhofsvorplatz



Grundrissebene 1: 500

### Entwurfskonzept

Mit der Neustrukturierung des Bahnhofsbereiches und einer zusätzlichen Querung des Bahndammes ergibt sich für die Stadt Ahlen eine städtebauliche Neuorientierung. Infolge der neuen Verbindung zwischen dem bürgerlichen Stadtkern im Westen und dem industriell geprägten Gebiet im Osten, erfährt das Gebiet eine Auflockerung der gegenwärtigen Situation. Diese ist geprägt durch den scheinbar unüberwindbaren Bahndamm und von einer überproportionalen Dominanz der für den Individualverkehr notwendigen Erfordernisse.

Aus diesem Grund soll mit dem neu entstehenden Brückenzug, dem Bahnhof und seiner Umgebung die städtebauliche Zäsur aufgebrochen werden, sowie eine Vereinigung der voneinander getrennten Stadtgebiete erfolgen. Die Grundlage des vorliegenden Entwurfs bildet der entwickelte Brückenzug mit drei Bogenöffnungen der eine Neuordnung der Funktionen und somit eine Optimierung der Funktionalität aller Anforderungen ermöglicht.

Um eine Gleichstellung der beiden Stadtgebiete zu bewirken, wird das Bahnhofgebäude unter die Fahrbahndecke des Brückenzuges gelegt. Der im Westen gewonnenen Platz, wird als ein parkähnlicher Bahnhofsvorplatz angelegt und dient der Erholung bzw. als Treffpunkt und soll zur weiteren Erkundung der Stadt Ahlen einladen. Die großzügig angelegte Hauptallee führt aus Richtung des bürgerlichen Stadtkerns durch das Bahnhofgebäude und endet auf der östlichen Seite des Bahndammes. Neben dem Bahnhofgebäude, jedoch ebenfalls unterhalb der Fahrbahndecke befinden sich außerdem Taxi- und Kurzzeitparkplätze, als auch der Anschluss zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), von dessen Haltestellen direkte Zugänge sowohl zum Bahnhofgebäude als auch zum Bahnhofsgebäude führen. Hierdurch sind der ÖPNV und der Fernverkehr optimal miteinander vernetzt. Die Anbindung des ÖPNV erfolgt über eine zweispurige Verkehrsstraße, die ausschließlich durch diesen und durch Rettungsfahrzeuge genutzt werden darf, um keine zusätzliche Verkehrsader in unmittelbarer Nähe des Bahnhofgebäudes zu schaffen. Das Bahnhofgebäude stellt durch seine Zugänglichkeit von allen vier Seiten den Mittelpunkt des gesamten Bahnhofsgeschehens dar, wobei es als Bindeglied zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern fungiert.

Die bisher räumlich und funktional getrennten Stadtgebiete werden mit der Teilauflösung des Bahndammes zu einem erlebbareren städtischen Raum zusammengeführt. Der Bahnhof mit seinem Mittelbahnsteig, die Busbahnhofsfläche, die Parkplätze für den Individualverkehr und der Busbahnhof bilden einen zentralen Knoten als Mittelpunkt zwischen den beiden Stadtgebieten. Durch die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel wird der Bahnhof ein zentraler Ort der Stadt und des Reisens, wo Wegeverbindungen ineinander greifen.



Ansicht Bahnhof von Osten 1: 200

# SCHLAUN - Wettbewerb 2011/12

## Barrieren überwinden- Stadtteile verbinden

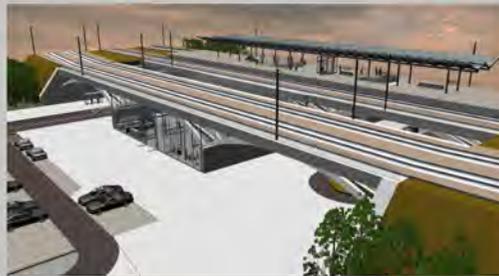
# 02



Querschnitt von Bahnhof 1: 100



Langschiene von Bahnhof 1: 100



Blick über den Bahnhof



Blick auf das Bahnhofsgebäude

### Der Brückenzug

Auf dem Bahndamm verläuft die Bahntrasse im innerstädtischen Bereich viergleisig, wovon zwei Gleise ohne Haltmöglichkeit und zwei Gleise an Bahnsteige angeordnet sind. Zur Überwindung des Bahndammes wird dieser über eine Länge von 84 m aufgelöst und durch einen dreifeldrigen Bogenbrückenzug ersetzt. Jeder einzelne Bogen hat eine Öffnung von 28 m und eine Bogenstichhöhe von 2,50 m. Um die geforderte Durchfahrthöhe von 4,50 m zu gewährleisten, werden die Bögen auf Wände aufgelastet, die zum einen die seitlichen Begrenzungen des Bahnhofsgebäudes und zum anderen die Begrenzung des Bahndammes bilden. Der Brückenzug setzt sich aus drei Einzelbrücken zusammen, wovon zwei Brücken je ein Gleis mit Bahnsteiganschluß aufweisen und eine Brücke mit zwei Gleisen als Durchfahrtschleife fungiert. Der Bahnsteig wird als Mittelbahnsteig angeordnet und zwischen den beiden Einzelbrücken eingehangen.

Ausgehend von den Bahndammenden legt sich der Brückenzug als schmales dynamisches Band über das Bahnhofsgelände aus. Parkplätzen, Bahnhofsanlage und Anschluss für den ÖPNV ohne das Gebiet zu dominieren. Das sichtbare Stahlbetontragwerk der Brücke ist somit mehr als die Summe der tragenden Bauteile. Es formt den Bahnhofsbereich zum eindrucksvollen Stadttor und dient gleichzeitig als Wetterhahn für das Bahnhofsgelände. Beim Herausströmen aus dem Bahnhofsbereich wird dem Reisenden durch die Bogenform des Tragwerks das Gefühl des Durchschneitens eines Tortores vermittelt, der ihn in den freien Raum entlässt, wo individuelle Entfaltungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Das Bogentragwerk zeichnet sich durch seine schlichte, zurückgenommene Erscheinung aus, wodurch es zeitlos und unvergänglich wirkt.

Ein weiteres charakteristisches und einprägsames Merkmal des Brückenzuges ist das gegenüberliegende Rippen von jeweils zwei Bögen die in ihrem Scheitel mit der Fahrtrahnen verschmelzen, wodurch die schlanke Erscheinung des Tragwerks weiter gesteigert wird. Die Einheit aus der sichtbaren Tragstruktur und die hohe Funktionalität des ganzheitlichen Konzeptes münden in einem ästhetischen Entwurf, der bestmöglich mit der Umgebung harmonisiert und eine hohe Transparenz aufweist.

### Das Bahnhofsgebäude

Das Bahnhofsgebäude präsentiert sich als heller lichtdurchfluteter und freundlicher Ort, der seine Gäste willkommen heißt. Beide parallel zur Bahntrasse angeordneten Fassaden sind verglast und ermöglichen freie Ein- und Durchsicht. Somit kann das Treiben vor der Silhouette der Stadt auf dem Bahnhofsvorplatz beobachtet werden, was den Bahnhof in seiner Funktion als öffentlichen Ort bekräftigt.

Im Inneren sind ebenfalls nahezu alle raumschließenden Bereiche durch Glaswände realisiert. Ausnahmen bilden lediglich kleine Funktionsräume in den Ladeneinheiten sowie die Sanitärbereiche. Somit wird sichergestellt, dass das Tageslicht in alle Bereiche des Bahnhofsgebäudes Zugang findet, das Tragwerk deutlich erkennbar bleibt und der erlebte und lebendige Charakter nicht verloren geht. Eine gesonderte Stellung nimmt hierbei der Glaskubus zwischen der Brücke mit zweigleisiger Trasse und der inneren Brücke mit eingleisiger Trasse ein.

Die Aufteilung des Bahnhofsgebäudes wurde funktional und klar vorgenommen. Es gibt eine Haupt- und zwei Nebenseiten. Die Hauptseite verbindet das östliche und das westliche Stadtgebiet und ist als breite Passage angelegt. An der Hauptachse liegen die Eingänge zu den fünf Ladeneinheiten (z. Bsp. Reisezentrum der deutschen Bahn, Presseshop mit Stadtinformation...) und zum Sanitärbereich. Die Nebenseiten verlaufen orthogonal zur Hauptachse in den Bereichen zwischen den drei Einzelbrücken. Die erste Nebenseite liegt somit direkt unter dem eingehängtem Mittelbahnsteig und ermöglicht den Zugang zu selbigem. Der Glaskubus, die zweite Nebenseite, realisiert einen direkten Zugang zu den Parkplätzen und zum Taxistand bzw. zur ÖPNV-Haltestelle.

Das Bahnhofsgebäude öffnet sich zu allen vier Seiten und stellt somit kurze Wege zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sicher. Die klare Strukturierung von Nutz- und Verkehrsflächen unterstreicht den funktionalen Charakter des Bahnhofsgebäudes und ermöglicht auch orientierungslosen Personen eine schnelle Orientierung. Außerdem erzeugt es durch sein schichtbares Tragwerk und seine moderne und zeitlose Erscheinung ein einprägsames Bild.

### Bahnsteigüberdachung

Die einem Flügelschlag von Zugvögeln nachempfundenen geschwungene Konstruktion überdacht den Mittelbahnsteig auf einer Länge von 84 m. Dabei untergliedert sich das auf zwei Hauptträgern aufgelagerte 10,80 m breite Dach in drei Bereiche. Die Bereiche links und rechts neben dem Hauptträger sind als Krügelträger ausgebildet, haben eine opake Abdeckung und reichen bis zum vorgeschriebenen Mindestabstand an die Bahnsteigkante heran. Der mittlere Bereich zwischen dem Hauptträger weist im Gegensatz zu den Krügelträgern eine lichtdurchlässige Glasabdeckung auf, wodurch wie beim Bahnhofsgebäude, ein hohes Maß an natürlicher Beleuchtung und Transparenz gegeben wird.

In den Bereichen der opaken Dachabdeckung werden außerdem punktförmig künstlerische Beleuchtungen an der Unterseite angeordnet, die bei eintrübender Dämmerung und in den Abendstunden eine angenehme und freundliche Atmosphäre schaffen, sowie das Bogentragwerk und dem Bahnhofsgebäude für einen entfernt stehenden Betrachter vervollständigen.



Schnitt Bahnhofsgebäude 1: 100

# SCHLAUN - Wettbewerb 2011/12

## Barrieren überwinden- Stadtteile verbinden

# 03



Perspektive Ost



Grundriss Bahnhofsgebäude 1:100



Blick auf die Bahnsteigüberdachung



Hauptachse Bahnhofsgebäude



Glaskubus

Parkplätze  
Industrie-  
straße

## KOOPERATIONSPARTNER 2011/2012:

- Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW
- Ministerium für Innovation, Wissenschaft, Forschung und Technologie des Landes NRW
- Bezirksregierung Münster
- Architektenkammer Nordrhein-Westfalen
- Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen

## FÖRDERER 2011/2012:

- NRW.Bank
- Sparkasse Münsterland Ost
- LVM Versicherung
- Stadt Ahlen
- Stadtwerke Ahlen
- GEA Happel Klimatechnik
- Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ahlen mbH
- Pro Ahlen e.V.
- VDI Münsterländer BV
- Gantert + Wiemeler Ingenieurplanung
- Luft und Klima Anlagenbau
- Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e.V.
- Winkels Behrens Pospich Ingenieure
- Norbert Frielinghaus Vermessungsbüro
- Gummich Offsetdruckerei



# Impressum

## HERAUSGEBER

Schlaun-Forum e.V., Alt Angelmodde 6a, 48167 Münster, Fon 02506 7486, Email [info@schlaun-wettbewerb.de](mailto:info@schlaun-wettbewerb.de), Internet [www.schlaun-wettbewerb.de](http://www.schlaun-wettbewerb.de)

## WETTBEWERBSDURCHFÜHRUNG

Schlaun-Ausschuss

Dipl.-Ing. Heinz-Jürgen Bartel (Stellv. Sprecher)

Dr.-Ing. Wolfgang Echelmeyer (Sprecher)

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Harrendorf (Beirat)

Dr.-Ing. Markus Johow (Beirat)

## GRAFIK, SATZ UND LAYOUT

Heinz-Jürgen Bartel

Münster, den 1. Mai 2012