

9. schlaun-wettbewerb 2019 | 20

Dokumentation

Münster Bahnstadt Süd

Inhalt

Aus unserer Sicht	
Schlaun-Ausschuss	7
Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Münster	9
Gesucht: Ideen für ein modernes, urbanes Stück Münster	
Grußwort der NRW.BANK	11
Grußwort der LVM Versicherung	13
Zum 9. Schlaunwettbewerb	
Prof. Rolf Westerheide	15
Jury-Ergebnisse	17
Die Preisträger	19
Preise Städtebau	21
Preise Architektur	39
Preise Bauingenieurwesen	49
Weitere Wettbewerbsbeiträge	55
Städtebau	57
Architektur	215
Bauingenieurwesen	319
Kooperationspartner und Förderer	322
Impressum	323

Aus unserer Sicht

Wir freuen uns über die vielen positiven Rückmeldungen, die wir erhalten haben. Sie geben uns die nötige Motivation für den nächsten Schlaun-Wettbewerb.

Nach Ahlen, Rheine, Düsseldorf, Oberhausen, Hamm, Aachen, Mönchengladbach und Paderborn war jetzt Münster an der Reihe. Der nächste Wettbewerb „Trilogie für Dortmund“ ist schon angelaufen.

Die Ankündigung des Themas für Münster erfolgte auf dem Schlaun-Fest am 02. Juni 2019. Die Corona Pandemie hat uns dann einen gehörigen Strich durch unsere Terminplanung gemacht. Eigentlich sollte schon im Juni 2020 die Preisverleihung im barocken Festsaal des Erbdrostenhofs, einem Meisterwerk von Johann Conrad Schlaun, stattfinden. Da wir nicht einmal die Preisgerichtssitzung im Frühjahr 2020 durchführen konnten, mussten wir völlig umplanen. Die Preisgerichtssitzung konnte dann schließlich am 30.09./01.10.2021 im Skater Palace in Münster stattfinden. Besonders freuen wir uns, dass nun auch die Preisverleihung auf dem Schlaun-Fest am 20.11.2021 trotz Corona stattfinden kann.

Unser Dank gilt der Stadt Münster und insbesondere unseren zuverlässigen Förderern, ohne die dieser 9. Schlaun-Wettbewerb nicht hätte laufen können. – Hierzu verweisen wir auch auf Seite 322 dieser Dokumentation.

Wir hatten der Stadt Münster ein Ideenbuch versprochen. Die Teilnehmer haben einen Strauß bunter Ideen geliefert. Wir hoffen nun, dass die Stadt Münster die eröffneten Chancen nutzen wird.

Zugelassen wurden 145 Arbeiten von 36 verschiedenen deutschsprachigen Hochschulen, davon 87 im Bereich Städtebau, 55 im Bereich Architektur und 3 im Bereich Bauingenieurwesen.

25 hochqualifizierte VorprüferInnen und 10 PreisrichterInnen haben sich ehrenamtlich und sehr engagiert der Arbeiten angenommen. Am 30. September und 01. Oktober 2021 tagte das Preisgericht unter dem sachkundigen und erfahrenen Vorsitz von Prof. Dipl.-Ing. Rolf E. Westerheide in Münster. 14 Arbeiten wurden mit Preisgeldern von insgesamt 27.000 € prämiert.

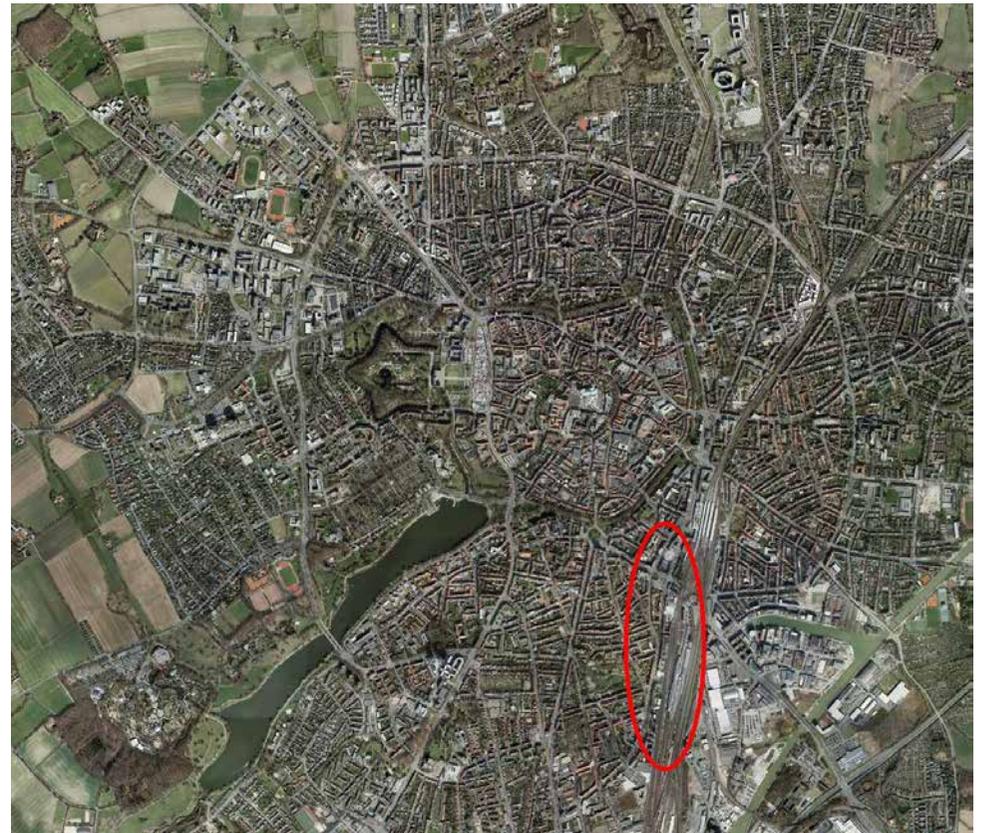
Die aufgezeigten Lösungsansätze und das hervorragende Engagement der TeilnehmerInnen verdienen unser aller Respekt.

Wir danken allen herzlich, die mitgemacht und die Arbeiten am 9. Schlaun-Wettbewerb unterstützt haben.

Der Schlaun-Ausschuss, der Vorstand des Schlaun-Forum e. V.

BauassessorInnen, ArchitektInnen und Stadtplaner: Volker Busen | Dr. Wolfgang Echelmeyer | Ulrike Elliger | Jörg Frohn | Ingrid Kremer | Matthias Schneider

Das Wettbewerbsgebiet



Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Münster



Wie muss die Stadt von morgen konfiguriert sein? Wie kann eine Stadt dazu beitragen, dass die Identität ihrer Einwohnerinnen und Einwohner gewährleistet bleibt und sich jeder – auch am vermeintlichen Rand der Gesellschaft – dazugehörig fühlt? Wie vielfältig, wie urban, wie resilient ist eine Stadt und wie hoch ist ihre Aufenthaltsqualität? Dies sind nur einige der Fragen, auf die eine moderne Stadtentwicklung Antworten finden muss. Stadtentwicklung heißt dabei nicht nur anspruchsvolle Architektur oder denkmalgerechte Sanierung. Stadtentwicklung schafft die Möglichkeit, das eigene Leben mit der Stadt und der Gesellschaft zu verknüpfen. Sie fordert Sorge für Wohnraum, Arbeitsplätze, Bildung, Mobilität, Freiraum und Natur, Angebote für Junge und Alte, Kultur und Sport. Dieses Themenspektrum lässt sich fortsetzen und ergibt in der Summe das, wonach nahezu jeder Mensch strebt: Lebensqualität.

Münster steht für Wissenschaft und Lebensart, Zukunft und Zusammenhalt und ist seit dem livcom-Award 2004 offiziell die lebenswerteste Stadt der Welt. Als junge, internationale und aktive Stadt in Balance zwischen Tradition und Moderne ist die Lebensqualität hier gelebtes Stadtgefühl. Wir wissen aber auch, dass es nicht ausreicht, sich auf der bereits erreichten Lebensqualität unserer Stadt auszuruhen. Vielmehr gilt es, ständig zu neuen Perspektiven zu kommen, um aus der Stadt heraus ihre Lebendigkeit weiterzuentwickeln.

Diese neuen Perspektiven bieten die jungen Studierenden, Absolventinnen und Absolventen der Fachrichtungen Städtebau/Landschaftsplanung, Architektur und Bauingenieurwesen. Der Schlaun-Wettbewerb bietet ihnen die Möglichkeit, ihre Kompetenzen einem Fachpublikum zu präsentieren und für ihre neuen Ideen zu begeistern. Das Format des Schlaun-Wettbewerbs ist dazu hervorragend geeignet, weil es ein konkretes, stadträumliches Areal zum Experimentieren bietet und damit unzählige Möglichkeiten eröffnet, die Kreativität und das Fachwissen der Teilnehmenden unter Beweis zu stellen. Das Areal des ehemaligen Münsteraner Stückgutbahnhofs, für das es im Zuge des Ideenwettbewerbs 2019/20 zukunftsweisende Lösungen zu entwickeln galt, ist dabei ein ganz besonders spannender Raum: ehemals industriell genutzte Anlagen, die sich in einer Transformation befinden und nun einer anderen urbanen Nutzung zugeführt werden können. Der Phantasie waren also keine Grenzen gesetzt.

Mein Dank gilt den Initiatorinnen und Initiatoren des Schlaun-Wettbewerbs, seinen Förderern und Kooperationspartnern, den Vorprüferinnen und Vorprüfern sowie den Preisrichterinnen und Preisrichtern und allen, die dieses Format möglich gemacht haben. 145 eingereichte Arbeiten zeigen auf beeindruckende Art und Weise, wie der Planungsraum mit neuen Ideen weiterentwickelt werden kann. Im Namen der Stadt Münster – aber auch ganz persönlich – spreche ich allen Teilnehmenden dafür meinen Dank aus und gratuliere den Preisträgerinnen und Preisträgern ganz herzlich zu ihren Leistungen, mit denen sie erneut aufzeigen, dass der Schlaun-Wettbewerb ein Garant für Vielfalt und Qualität ist.

Markus Lewe
Oberbürgermeister der Stadt Münster

Gesucht: Ideen für ein modernes, urbanes Stück Münster

Ankommen, abfahren, durchreisen: Bahnhöfe zählen zu den zentralen Kristallisationspunkten unserer Städte. Gemeinsam mit den unmittelbar angrenzenden Quartieren prägen sie häufig das Bild, das Menschen von einer Stadt haben, den Eindruck, der ihnen bleibt. Während sich die Bahnhofsimmobilien in größeren Städten zunehmend in saubere Einkaufsmeilen verwandeln, fallen die benachbarten Quartiere in ihrer Attraktivität meist deutlich ab. Viele Städte haben die Problematik erkannt und suchen nach zukunftsweisenden Lösungen für diese Orte.

Mit der Wettbewerbsaufgabe „Münster Bahnstadt Süd“ greift der aktuelle Schlaun-Wettbewerb also ein hochaktuelles Thema auf und stellt die Revitalisierung eines Quartiers in unmittelbarer Nähe zum Münsteraner Hauptbahnhof in den Mittelpunkt. Durch die Verschlankung der Bahninfrastruktur werden Flächen frei, auf denen neue Konzepte des Wohnens, Lebens und Arbeitens umgesetzt werden können. Gleichzeitig fordert die Auslobung einen behutsamen Umgang mit vorhandenen, Nutzungsgemischten Strukturen. Diese sollen in einem ausgewogenen Verhältnis zu öffentlich nutzbaren Freiräumen erhalten bleiben. Zudem wurde nach zeitgemäßen Lösungen für die Integration eines neuen Fernbus-Terminals sowie für den Ausbau einer neuen Unterführung unterhalb der Bahnanlagen gesucht. Alles wichtige Bestandteile, die aus Sicht der Stadt Münster für ein modernes, urbanes Stück Stadt stehen.

Die NRW.BANK unterstützt den Schlaun-Wettbewerb von Anbeginn. Denn die Ziele des Wettbewerbs sind auch die der NRW.BANK: Als Förderbank für Nordrhein-Westfalen fördern wir moderne Stadt- und Quartiersentwicklung. Wir unterstützen Nordrhein-Westfalen dabei, bezahlbare, energetisch effiziente und generationengerechte Wohnungen zu bauen, Quartiere aufzuwerten, Unternehmen anzusiedeln und so mehr Wirtschaftswachstum und eine bessere Lebensqualität für die Menschen im Land zu schaffen. Und nicht zuletzt unterstützen wir den Schlaun-Wettbewerb auch deshalb gerne, weil wir damit den wissenschaftlichen Nachwuchs in unserem Land fördern.

Die Ergebnisse des aktuellen Wettbewerbs sind aus meiner Sicht vor allem aber deshalb so wertvoll, weil die entwickelten Ideen mit Sicherheit auch Anregungen für andere Städte mit ähnlichen Herausforderungen geben. Damit setzen sie insgesamt einen wertvollen Impuls für städtische Entwicklungen in unserem Land. Dafür gilt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Wettbewerbs mein Dank.

Dietrich Suhlrie
Mitglied des Vorstands der NRW.BANK

Grußwort der LVM Versicherung

Wir freuen uns sehr, dass sich der 9. Schlaun-Wettbewerb der Weiterentwicklung des Stadtbildes von Münster gewidmet hat – unserer Heimatstadt, in der wir nun schon seit 125 Jahren als Unternehmen fest verwurzelt sind.

Münster gilt mit seinem historischen Stadtkern, der Promenade und dem innerstädtisch gelegenen Aasee als eine der schönsten und lebenswertesten Städte Deutschlands.

Diese besondere Attraktivität von Münster bedeutet für uns als ansässiges Unternehmen einen echten Vorteil im intensiven Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte. Auch aus diesem Grund ist es uns ein echtes Anliegen, die Attraktivität der Stadt auch für die Zukunft zu bewahren.

Daran wirken wir seit Jahrzehnten aktiv mit – unter anderem durch die Entwicklung unseres Campus am Kolde-Ring, dessen architektonisch beeindruckende und preisgekrönte Gebäude die Skyline von Münster mitprägen. Aber auch mit dem Stadthafen ist ein Groß-Projekt in Planung, das das Stadtbild von Münster positiv beeinflussen wird.

Daher war das Wettbewerbs-Plangebiet des ehemaligen Stückgutbahnhof als verbindendes Element zwischen Stadthafen und Innenstadt für uns von besonderer Bedeutung. Dieses Gebiet zu einem zeitgemäßen innerstädtischen Wohn-, Lebens- und Arbeitsraum zu entwickeln und die Verkehrssituation im Bereich der Kreuzung Albersloher Weg und Hansaring zukunftssicher aufzustellen, war die herausfordernde Aufgabe des 9. Schlaun-Wettbewerbs.

Wir waren beeindruckt, mit wie viel Kreativität, Ideenreichtum und handwerklichem Können die Wettbewerbsteilnehmerinnen und -teilnehmer hier ans Werk gegangen sind.

Als Ideenwettbewerb bietet der Schlaun-Wettbewerb die Chance, den Blick zu öffnen und Ideen auch jenseits der Machbarkeitsfrage entwickeln zu dürfen. Die eingereichten Beiträge zeigen, wie wertvoll diese Möglichkeit ist.

Und wie schon in den vorangegangenen Jahren sind die Ergebnisse, die als Ideenbuch an die Stadt übergeben werden können, ein wahrer Schatz für die hiesigen Stadtentwickler.

Ludger Grothues
Mitglied der Vorstände der LVM Versicherung

Zum 9. Schlaunwettbewerb

Es war und ist schon seit zehn Jahren eine besondere Herausforderung für Professorinnen und Professoren und ihre Studierenden die Themenstellungen der Schlaunwettbewerbe zu bearbeiten. Sie zeichneten sich immer durch eine hohe Aktualität und besondere Komplexität in den einzelnen Entwurfsaufgaben aus. Im 9. Schlaunwettbewerb standen die Quartiersentwicklung, eine hybride architektonische Aufgabe und der Umgang mit Infrastrukturen in unseren Städten am Beispiel Münster im Fokus.

Unsere Gesellschaft steht vor gewaltigen Transformationsprozessen, zu deren erfolgreicher Gestaltung das Know-how der ArchitektInnen, der StadtplanerInnen und der BauingenieurInnen unverzichtbar ist. Die Ziele des Klimaschutzes, die Notwendigkeiten der Klimafolgenanpassung, die resiliente Entwicklung unserer Städte und Gemeinden, das Umdenken im Mobilitätsverhalten und die soziale Integration sind immer auch mit den praktischen Tätigkeitsmerkmalen der Architekten- und Planerschaft verbunden. Die gesellschaftliche Verantwortung unserer Berufsgruppen ist insbesondere in Krisenzeiten dringend gefordert.

Die Manifestierung neuer Ideen im Entwurf ist das Werkzeug unseres jungen Berufsnachwuchses, um in der Auseinandersetzung um den sog. richtigen Weg Anstöße und Impulse für Kommunen und die verschiedensten Akteure zu provozieren.

Das zukunftsfähige Quartier in der Bahnstadt Süd wurde zum Kristallisationsort, neues Leben und Arbeiten, Freiraum und Biodiversität, Stärkung neuer Mobilitätsmodelle und neue soziale Begegnungen und Wohnmodelle miteinander zu vereinigen. Die Jury war besonders erfreut, dass auch die Prozesshaftigkeit der Stadtentwicklung, das Mitwirken der Bürgerschaft in der Gestaltung des Quartiers zum Ausgangspunkt einiger Entwurfsprojekte seitens der Studierenden gemacht wurde. Quartiere dieser

Größenordnung entstehen nicht auf einmal, sondern müssen von Anbeginn so robust angelegt sein, dass sie auch längere Zeiträume überdauern können und flexibel auf zukünftige Anpassungen reagieren können.

Die von uns prämierten Arbeiten haben alle klare Kernbotschaften, wie z.B. starke Grün- und Freiräume, die sowohl eine Integration in den größeren Stadtzusammenhang ermöglichen als auch als eigene Identifikationsadresse fungieren können. Das „gute Quartier“ muss eine Art Alleskönner sein und für viele Menschen mit unterschiedlichen sozialen Hintergründen Lebens- und Gestaltungsräume bieten.

Ferner war die gekonnte Interpretation und Transformation – nicht nur denkmalgeschützter Gebäude – sondern auch die Erhaltung und der Umbau von prägenden Gebäudeensembles ein wesentlicher Grund für eine Prämierung.

Das Hybride, d.h. aus dem Zusammenfügen von eigentlich Fremden oder Unvereinbarem etwas Neues, Nachhaltigeres zu entwerfen, war nicht nur im Städtebau Aufgabe, sondern ein ganz besonderes Thema für die Architektur. Das Spektrum möglicher Lösungsansätze war breit angelegt. Überzeugen konnten unter anderem diejenigen Arbeiten, die mit der Nutzung des Busbahnhofs und ergänzenden Nutzungsbausteinen dem Ort eine einzigartige Prägung geben konnten und sich damit zum Teil von Münster machen wollen.

Die Jury und die Auslober waren sehr beeindruckt von der Fülle der Ideen, dem profunden entwerferischen Handwerkzeug und bedanken sich bei den Studierenden und den Professorinnen und Professoren für die eingereichten Arbeiten.

Prof. Rolf Westerheide

Mitglied des Vorstandes der Architektenkammer NW und Vorsitzender des Preisgerichts



Das Preisgericht

Jury-Ergebnisse

Es lagen 145 zugelassene Arbeiten vor, davon 87 für den Vertiefungsbereich Städtebau/Landschaftsplanung, 55 für den Vertiefungsbereich Architektur und 3 für den Vertiefungsbereich Bauingenieurwesen. Eine Arbeit enthält keine Tarnzahl und wurde nicht anonymisiert eingereicht, wie es in der Ausschreibung vorgeschrieben ist. Die Jury schließt die Arbeit im weiteren Verfahren einstimmig aus.

Die Beiträge wurden vorgeprüft von:

Mit Stern gekennzeichnet sind die VorprüferInnen, die an der Preisgerichtssitzung teilgenommen haben.

Städtebau

Dipl.-Ing. Andrea Baudek, Stadtplanerin, Marl *

Bauassessor, M.Sc. Stadtplanung Arne Frédéric Doerry, Gladbeck

Dipl.-Ing. Dagobertus de Marie, Architekt, Gladbeck

Bauassessor Dr.-Ing. Wolfgang Echelmeyer, Architekt, Münster *

Bauassessor Dipl.-Ing. Jörg Frohn, Mönchengladbach *

Dipl.-Ing. Lukas Fiegen, Münster *

M.A. (Arch) Marc Hehn, Architekt BDA, Münster *

Dipl.-Ing. Andreas Leifken, Münster

Dipl.-Ing. Volker Lembken, Architekt BDA, Ahlen

Dipl.-Ing. Thomas Peters, Architekt, Köln *

Dipl.-Ing. Andrea Piehl, Architektin, Münster

Bauassessor Dipl.-Ing. Matthias Schneider, Stadtplaner, Recklinghausen *

Dipl.-Ing. Wilhelm Walterscheid, Architekt BDA, Münster *

Architektur

Bauassessor Dipl.-Ing. Volker Busen, Architekt, Münster*

M.Sc. Arch. Max Delius, Münster

Dipl.-Ing. Dirk Faltin, Architekt, Mönchengladbach

Dipl.-Ing. Margret Galler, Architektin, Sendenhorst*

Bauassessorin Dipl.-Ing. Evelyn-J. Heege, Architektin, Dortmund*

Bauassessorin Dipl.-Ing. Ingrid Kremer, Münster*

Bauassessor Dipl.-Ing. Bernhard Pieper, Münster*

Dipl.-Ing. Herbert Paschant, Architekt, Münster*

Bauassessorin M.Sc. Eva-Marie Polenz, Münster*

M.Sc. Arch. Christian Wabbel, Münster*

Bauingenieurwesen

Dipl.-Ing. Ulrich Wiemeler, Münster

Dipl.-Ing. Klaus Wortmann, Münster

Das Preisgericht tagte am 30.9. und 1.10. in Münster in folgender Zusammensetzung:

Prof. Dipl.-Ing. Christian Baumgart, Architekt, Würzburg

Dipl.-Ing. Gordon Brandenfels, Landschaftsarchitekt, Münster

Dipl.-Ing. Christopher Festersen, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung der Stadt Münster

Prof. Dipl.-Ing. Anne Klasen-Habeneay, Architektin, Aachen

Dipl.-Ing. Melanie Kloth, Stadtplanerin, NRW.BANK, Düsseldorf

Prof. Dipl.-Ing. Martin Korda, Münster

Dr.-Ing. Thomas Mainka, Präsident des Verbandes Deutscher Eisenbahningenieure, Frankfurt/Mai

Dipl.-Ing. Ulrike Scherbaum, Ministerialrätin, Ministerium HKGB, Düsseldorf

Dipl.-Ing. Dražen Slaćanin, Architekt, LVM, Münster

Prof. Dipl.-Ing. Rolf E. Westerheide, Aachen

Als Vorsitzenden des Preisgerichts wählte die Jury einstimmig (bei seiner Enthaltung) Prof. Dipl.-Ing. Rolf E. Westerheide.

Es wurden im Fachbereich Städtebau zwei 1. Preise mit je 3.000 €, zwei 2. Preise mit je 2.000 €, ein 3. Preis mit 1.000 € und drei Anerkennungen mit je 1.000 € vergeben.

Im Fachbereich Architektur wurden zwei 1. Preise mit je 3.000 €, ein 2. Preis mit 2.000 € und eine Anerkennung mit 1.000 € vergeben.

Im Fachbereich Bauingenieurwesen wurden ein 1. Preis mit 3.000 € und eine Anerkennung mit 1.000 € vergeben.

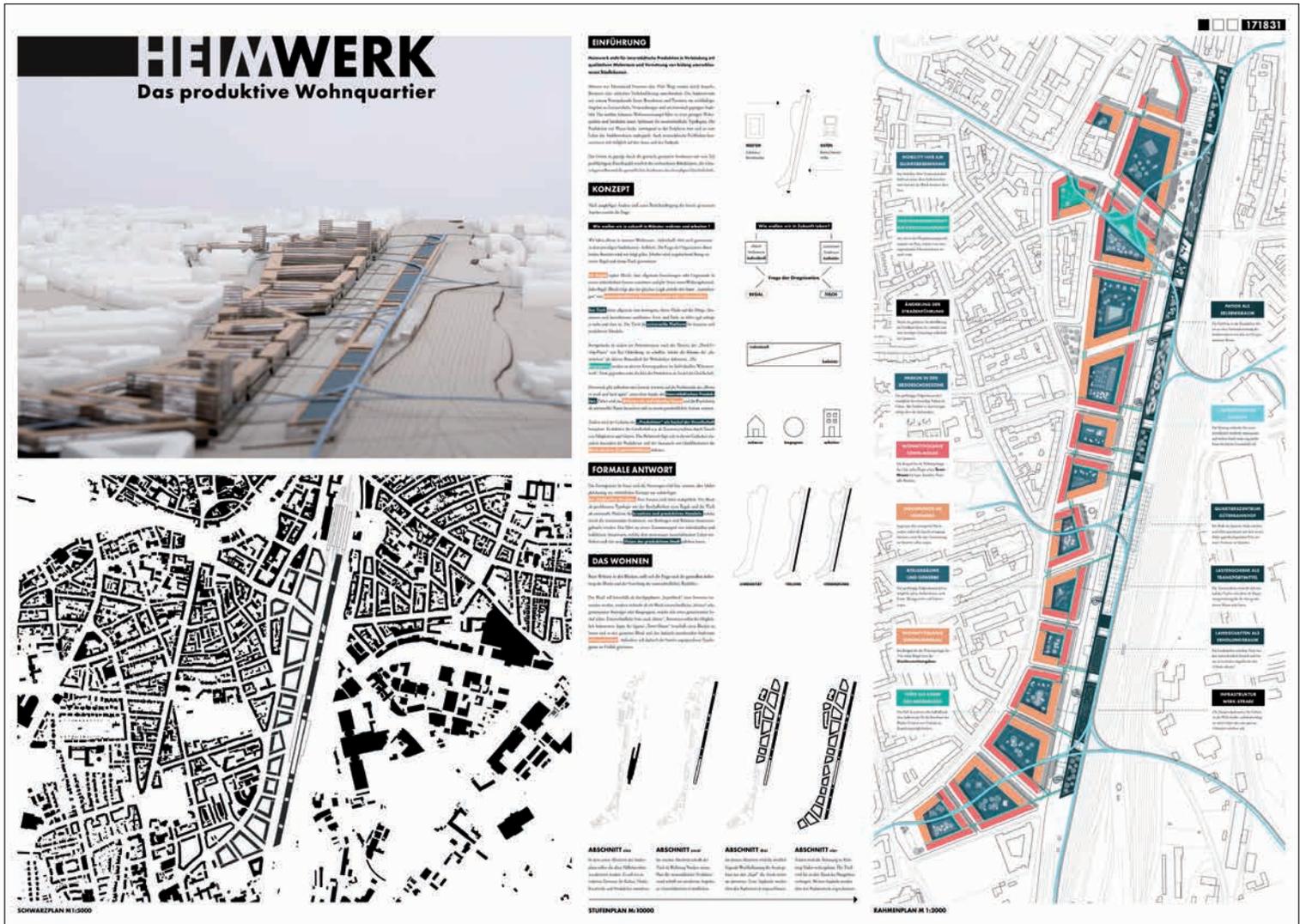
Die Preisträger

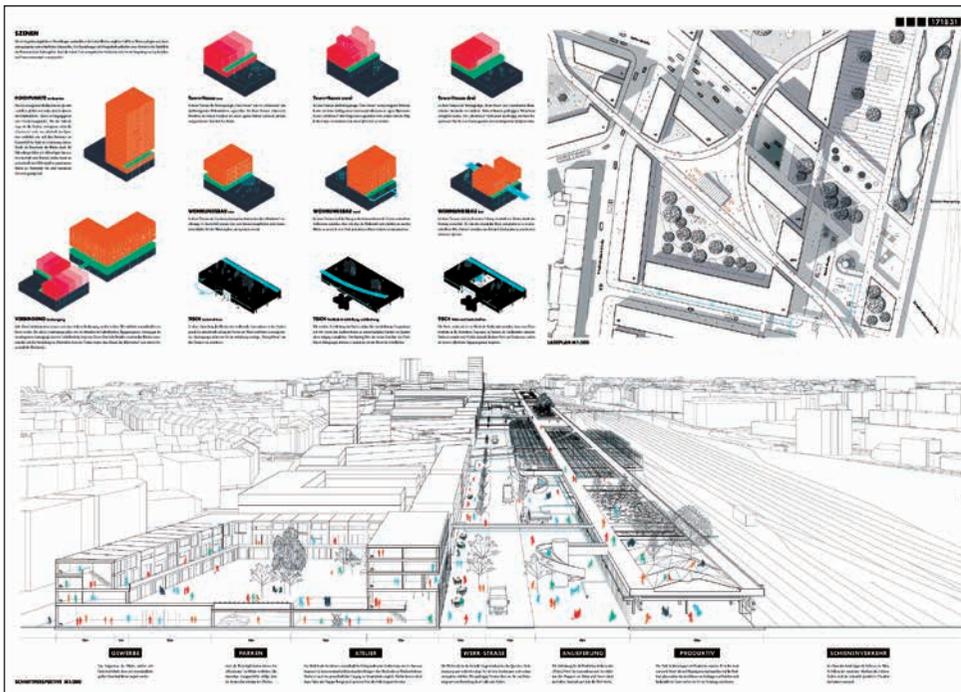
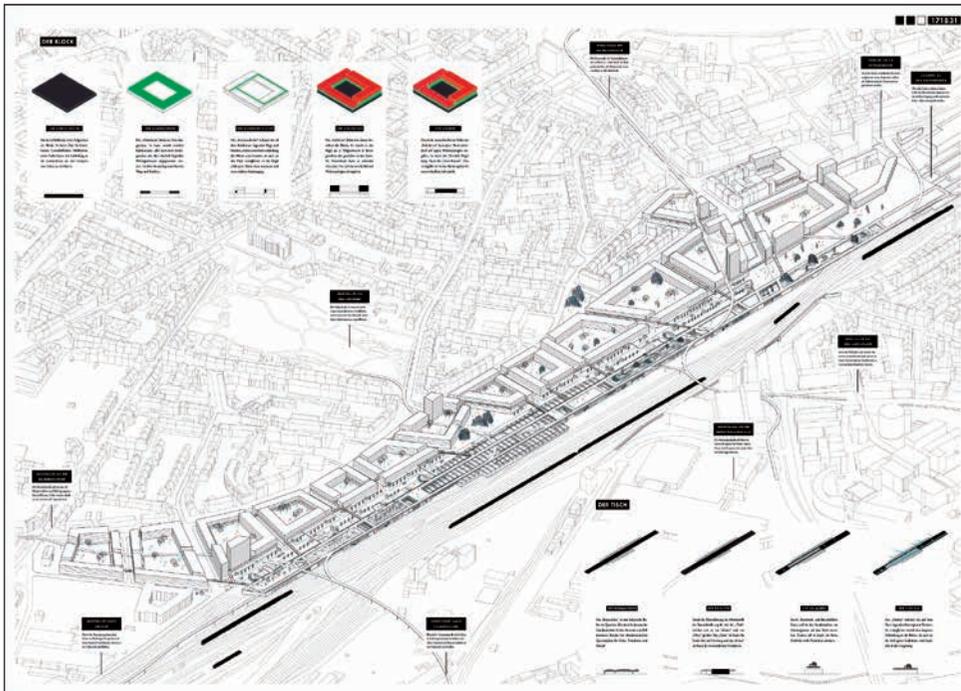
Städtebau

1. Preis Städtebau

Jonas Wentzien | Daniel Tronich | Jo Jaspar Pötting

MSA Münster School of Architecture
Betreuer: Prof. Dipl.-Ing. Joachim Schulz-Granberg





HEIMWERK / DAS PRODUKTIVE WOHNQUARTIER

Die Arbeit überzeugt durch eine klare lineare Gliederung des Areals, die parallel zum Verlauf des Bahndamms entwickelt wird. Städtebaulich sinnvoll angeordnet entstehen drei miteinander vernetzte Teilbereiche, denen die Verfasser die Kennzeichnungen „Produktion“, „Begegnung“ und „Wohnen“ zuordnen. Das bauliche Rückgrat des Entwurfskonzepts bildet eine produktive und kreative Zone, die entlang des Bahndamms entwickelt wird. Dabei werden die Flächen auf den neuen Bauwerken zu unterschiedlich genutzten Landschaftsräumen. Die Halle des ehemaligen Stückgutbahnhofs bleibt erhalten und wird als Quartierszentrum eingebettet in die neuen Strukturen.

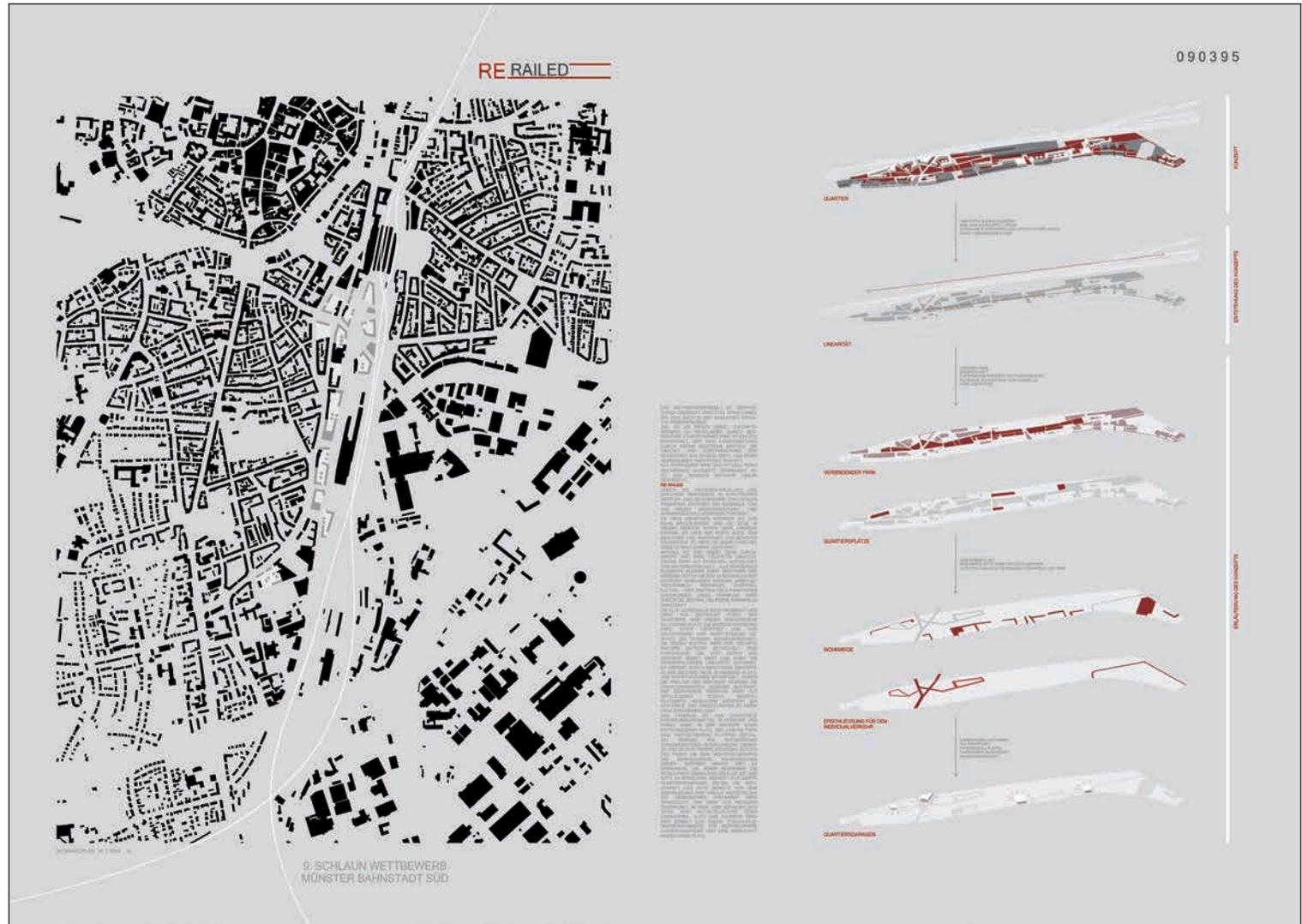
Entlang der Friedrich-Ebert-Straße wird die bestehende Bebauung durch neue Wohn-Blöcke mit grünen Innenbereichen ersetzt, die die Maßstäblichkeit der westlich angrenzenden Stadtstruktur aufgreifen. Brücken verbinden die Blöcke untereinander. Sie überspannen auch die zentrale mittige Erschließungsachse des Areals und schaffen eine Anbindung in Richtung des Teilbereichs „Produktion“, der entlang der Bahnstrecke entstehen soll. Für die verkehrliche Erschließung werden schlüssige Lösungen angeboten. Die Entwurfsideen werden inhaltlich und auch graphisch überzeugend und differenziert ausgearbeitet. Die planerische Konzeption, die von einer intensiven Auseinandersetzung mit dem Ort zeugt, wird klar und konsequent umgesetzt. Der Beitrag zeigt, dass die Entwicklung des Areals in Teilschritten möglich ist und lässt Spielraum für einen Umgang mit dem Bestand. Den Verfassern gelingt die Entwicklung eines zeitgemäßen Lebens- und Arbeitsraums, der die Besonderheiten und die Identität des Ortes bewahrt und gleichzeitig Chancen für neue Entwicklungen und Vernetzungen in benachbarte Stadträume aufzeigt.

1. Preis Städtebau

Lena Sandeck | Maike Wiemann

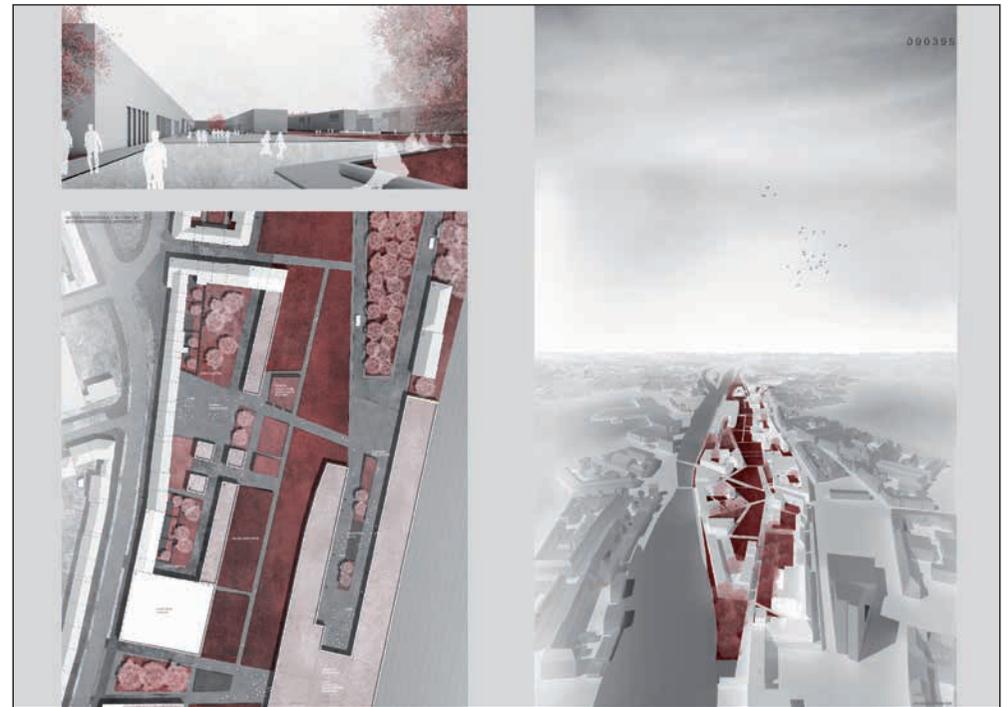
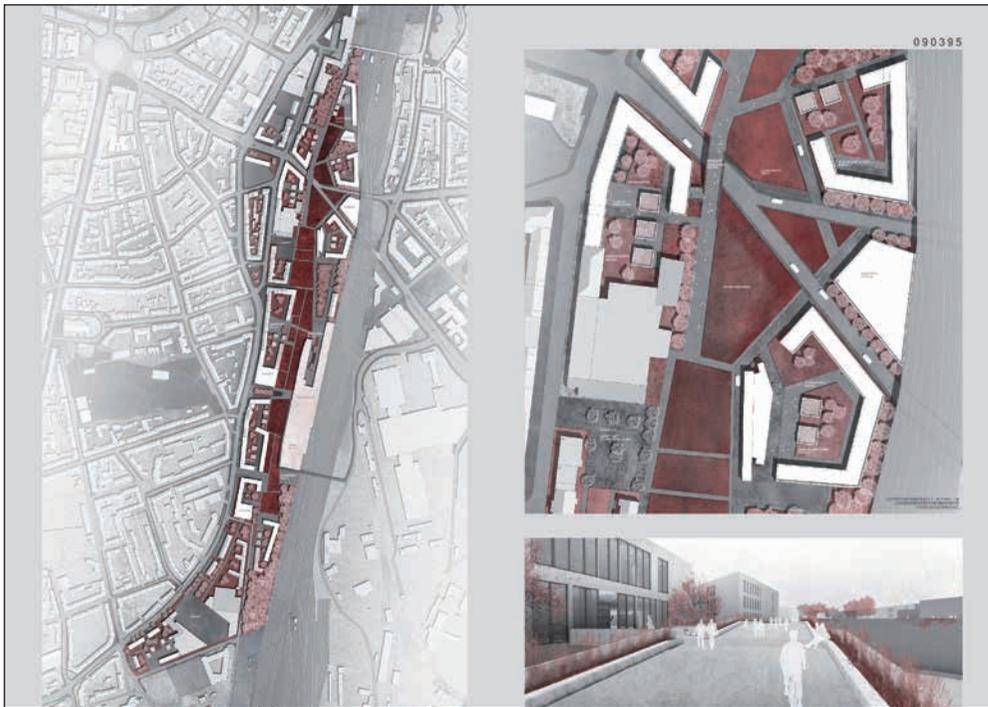
Fachhochschule Dortmund

24
25



RE RAILED

Die Arbeit bietet mit angemessenen Mitteln ein eigenständiges und rundum überzeugendes Stadtquartier an. Inmitten sehr gut gegliederter und überzeugender Grün- und Freiflächen liegt die attraktive zentrale Markthalle. Neben den erhaltenen Bestandsbauten werden angenehm gestaltete gut maßstäbliche neue Wohnquartiere angeboten, deren Erschließung mit zeitgemäßen richtig platzierten Parkhäusern auch für den Individualverkehr in einem ansonsten autofreien und vom Radverkehr geprägten Umfeld sicher gestellt wird. Die Arbeit bietet einen sehr guten Beitrag zur gestellten Aufgabe.



2. Preis Städtebau

Tristan Jack Rath

Verbundstudiengang TH Köln, HS Bochum, FH Dortmund, Uni Siegen
 Betreuer: Prof. Dipl.-Ing. Christian Moczala,
 Prof. Dipl.-Ing. Andreas Fritzen

26
27

Was die Zukunft betrifft, geht es nicht darum, sie vorherzusagen, sondern sie möglich zu machen.
A. de Soto Dreyfus

Grundsätze für eine dauerhafte Quartiersentwicklung

inkludierter Bestand.

Ein Kollektiv der intakten Bestandsstruktur kann kein Aushäler für ein nachhaltiges Quartier sein.

Eine Aktivierung und Sanierung des Bestandes ist aufgrund seiner gebäude- und energieeffizienten sowie positiven Ökobilanz essentiell.

Dauerhaftigkeit oder Langzeitigkeit setzen, je länger ein Haus steht, desto ökonomischer und sozialer Ressourcen eingesetzt. Ein Umbau, Erneuerung oder Zweckveränderung im Bestand ist sozial ökologischer als jeder Abriss.

Das Potential des Bestandes muss erkannt und durch gezielte Interventuren gefördert werden.

fokussierte Partizipation.

Stadt kann nur im Austausch funktionieren. Partizipation sollte keine Konzepte sein, in der BewohnerInnen "Designplänen und Expertisen spielen", sondern ein ernstgemeinteter Prozess des gegenseitigen Dialogs.

Teilhaber sollte dazu genutzt werden, Mängel und Wünsche aus erster Hand vorzutragen. Dies muss Grundlage für Partizipation sein, gute Orte zu gestalten. An diesen Orten kann Partizipation wiederum Anstoß geben.

Partizipation ist nicht, das nach einer Designphase endet, sondern eine feste Bestandteile des Quartiers. Nur so kann sie mit Akzeptanz und Engagement der BewohnerInnen gerechnet und Folgeprozesse angestoßen werden.

resilienter Rahmen.

Wie die Stadt der Zukunft aussieht kann man nur erahnen. Eine Revolution der Mobilität durch autonomes Fahren oder eine neue Form von Effizienz durch Smart Cities ist denkbar.

Eine Quartiersplanung, welche sich nie auf solche Ideen fokussiert, kann in Kern niemals nachhaltig sein, da eine weitere Neuerung diese Überlegungen obsolet werden lässt.

Stadt muss dauerhaft sein, dies schafft sie über einen resilienten Rahmen, welcher lediglich Anpassung zu Sicherheitsbedarfen, Ereignissen und markanten Gebäuden stift.

In diesem Rahmen hat man jede Form von Zukunft platz.

BESTAND VERPFLICHTET

ein dauerhaftes Quartier für Münster (Westf.)

1. informieren!

Analyse der Bestandsstruktur als Grundlage für Bestands- und Aktivierungsplan.

Flanierquartier

Kulturbahnhof

Alterhand Platz

100% Bestand
0% Neubau

Start: Sofort

2. aktivieren!

Identifizierung der Bestandsstruktur als Grundlage für Bestands- und Aktivierungsplan.

Stilwelt: Urban-Garden-Block für den Austausch von Ideen und die Entwicklung von Projekten.

Stückgutverhalen: Einmalige oder mehrmalige Nutzung für die Entwicklung von Projekten.

Parkplatz: Einmalige oder mehrmalige Nutzung für die Entwicklung von Projekten.

78% Bestand
2% Neubau

3. bespielen.

Lebendige Nutzung als Grundlage für Bestands- und Aktivierungsplan.

Denkfabrik: Einmalige oder mehrmalige Nutzung für die Entwicklung von Projekten.

Atelierhäuser: Mehrmalige Nutzung für die Entwicklung von Projekten.

Deckfarm: Einmalige oder mehrmalige Nutzung für die Entwicklung von Projekten.

93% Bestand
7% Neubau

Gleisübergang

4. definieren.

Lebendige Nutzung als Grundlage für Bestands- und Aktivierungsplan.

Mobility HUB: Mehrmalige Nutzung für die Entwicklung von Projekten.

Wohnen+Arbeiten: Mehrmalige Nutzung für die Entwicklung von Projekten.

Sanierung: Mehrmalige Nutzung für die Entwicklung von Projekten.

80% Bestand
20% Neubau

5. verdichten!

Lebendige Nutzung als Grundlage für Bestands- und Aktivierungsplan.

Forschungsquartier: Mehrmalige Nutzung für die Entwicklung von Projekten.

Zwischennutzung: Mehrmalige Nutzung für die Entwicklung von Projekten.

Wohnen: Mehrmalige Nutzung für die Entwicklung von Projekten.

75% Bestand
25% Neubau

Bedarfsentwicklung

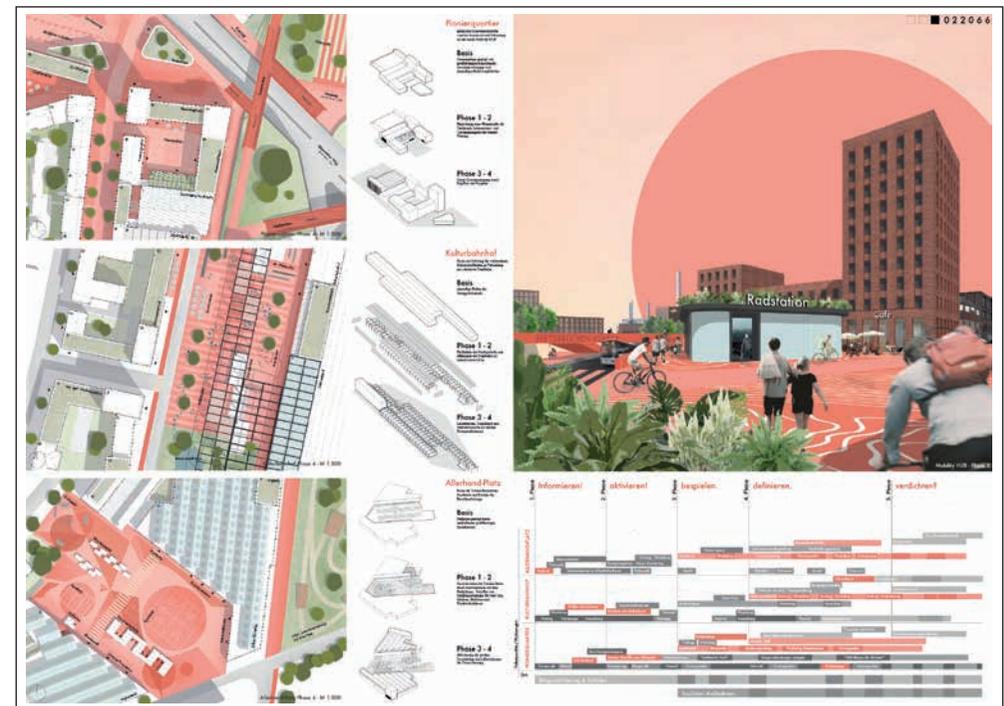
Schwarzplan Phase 5 - M 1:5000

BESTAND VERPFLICHTET – EIN DAUERHAFTES QUARTIER FÜR MÜNSTER

Die Arbeit misst dem Bestand eine besondere Bedeutung für die Entwicklung eines nachhaltigen Quartiers bei – sowohl in ökologischer Hinsicht als auch mit Blick auf resiliente Nutzungen. Aus dieser Haltung heraus leitet sie konsequent eine Perspektive für das Gebiet ab, die auf intensive Partizipationsprozesse setzt und dadurch eine nachhaltige Nutzungs- und Bebauungsstruktur entwickeln will. Über die Phasen „informieren – aktivieren – bespielen – definieren – verdichten“ sollen die Potentiale des Bestands herausgearbeitet werden und gezielte Eingriffe für die Weiterentwicklung abgeleitet werden. Im Ergebnis sollen 25% der vorhandenen Baustruktur erneuert und durch Neubauten ergänzt werden.

Abseits von Hochglanzarchitektur und gibt die Arbeit der alternativen und kreativen Seite der Großstadt Münster bewusst Raum. Vorhandene und potentielle neue Nutzungen aus der alternativen Szene wie der Sozialpalast oder ein Kulturbahnhof setzen Impulse für das Quartier. Die Umwidmung der alten Lagerhallen mit ergänzenden Zubauten ist interessant und eröffnet flexible Nutzungsmöglichkeiten. Dabei setzt die Arbeit neben dem Wohnen einen deutlichen Fokus auf urbane Produktion und andere gewerbliche Nutzungen.

In diesem Gesamtkonzept bleiben andere Aspekte der räumlichen Entwicklung wie die konkrete Verkehrsführung und der Lärmschutz notwendigerweise zunächst unscharf, Lösungsmöglichkeiten sind aber gegeben.

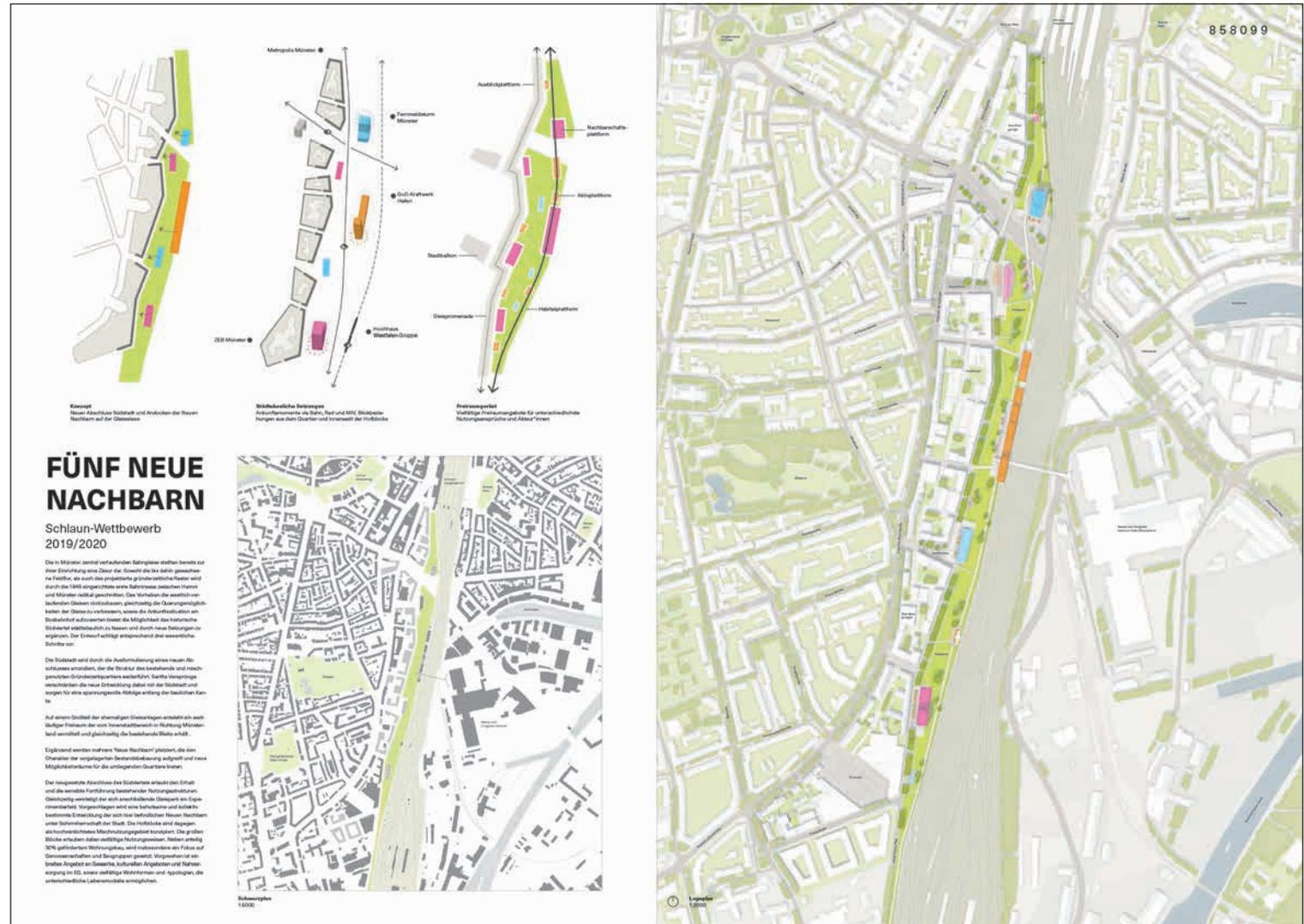


2. Preis Städtebau

Jacob Fielers | Jennifer Münner | Amadeus Theimer

Leibniz Universität Hannover, TU Berlin

28
29

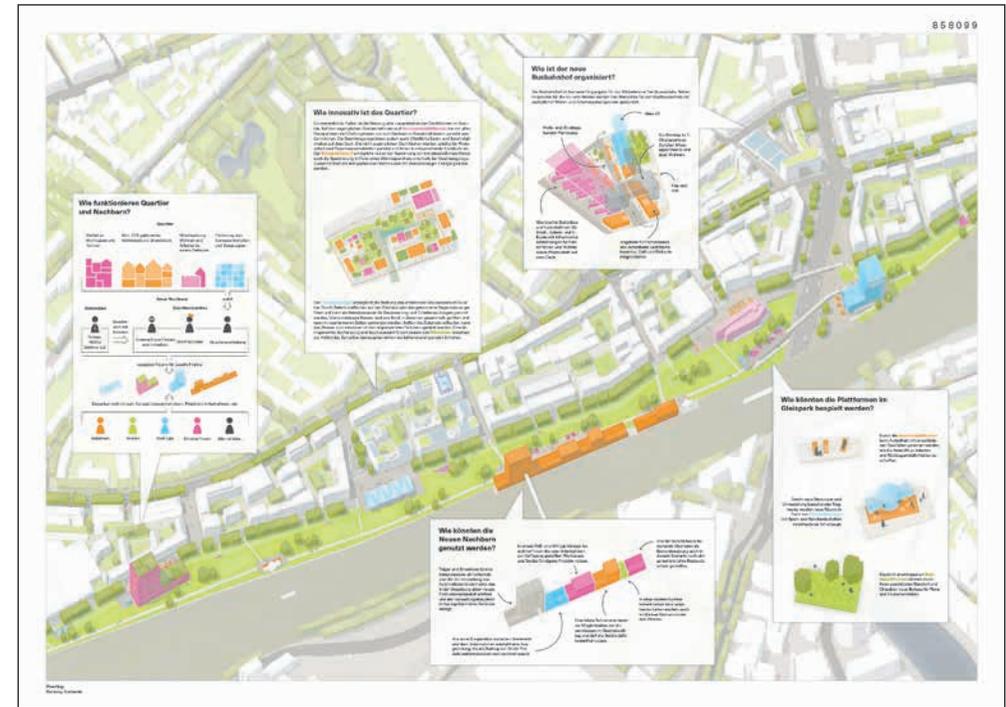
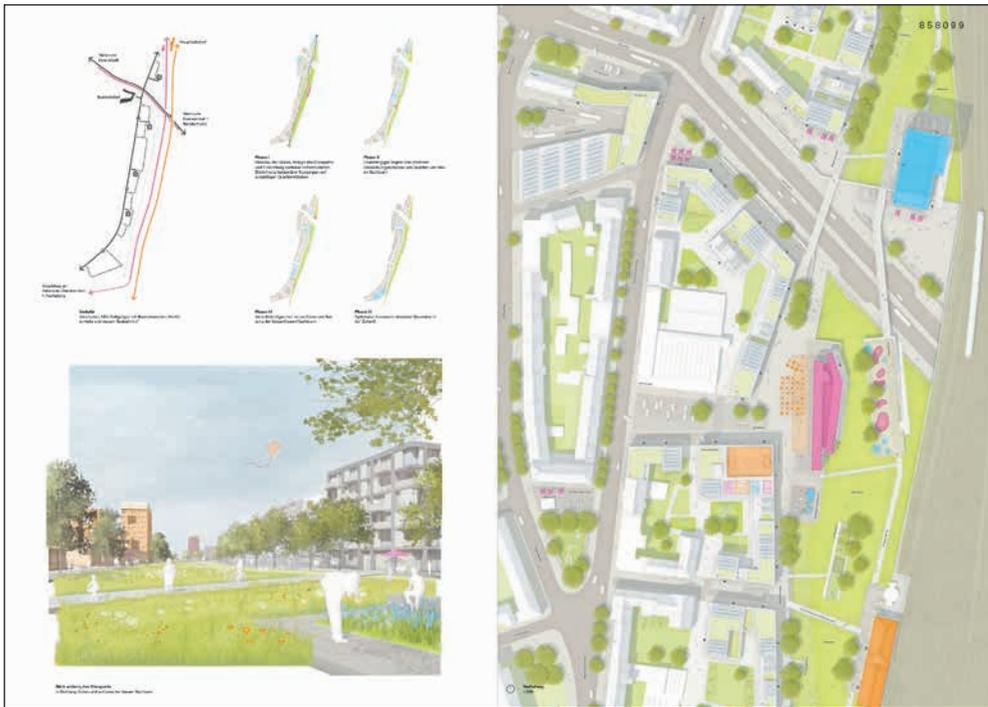


FÜNF NEUE NACHBARN

Die Arbeit zeichnet sich durch eine konsequente Zonierung von Siedlungs-, Grün- und Sondernutzungsraum aus. Durch den behutsamen Umgang mit den Bestandsgebäuden entlang der Friedrich-Ebert Straße knüpft das neue Quartier gut an den bestehenden Stadtraum an. Das großzügig ausgestaltete „grüne Band“ eröffnet innerstädtisch eine gut nutzbare, differenziert gestaltete starke Grünverbindung in Nord-Süd-Ausrichtung. Im „grünen Band“ sind fünf richtig positionierte und in der Nutzung gut konzeptionierte

Ankergebäude eingefügt, die den bahnseitigen Stadt- und Grünraum aktivieren. Gewürdigt wird besonders der robuste städtebauliche Ansatz, neben Baustrukturen auch großzügig bemessene Freiräume für die Bevölkerung anzubieten.

In diesem Gesamtkonzept bleiben andere Aspekte der räumlichen Entwicklung wie die konkrete Verkehrsführung und der Lärmschutz notwendigerweise zunächst unscharf, Lösungsmöglichkeiten sind aber gegeben.



3. Preis Städtebau

Jan Fleer

Hochschule Osnabrück

30
31

20121

Herleitung des Konzepts

Digitales Netz

Strukturierung des Quartiers

Grünentwicklung

Schulter und Erschließung

Bebauungsstruktur

Digitales, Vielfältiges, Lebendiges

Städtebauliches Konzept

Digitales Netz

Strukturierung des Quartiers

Grünentwicklung

Schulter und Erschließung

Bebauungsstruktur

Digital. Vielfältig. Lebendig.
Das zukunftsfähige Stadtquartier
Münster



DIGITAL. VIELFÄLTIG. LEBENDIG. – DAS ZUKUNFTSFÄHIGE STADT-QUARTIER MÜNSTER

Die Kernidee des Entwurfs ist die Schaffung eines durchmischten Quartiers mit dem Fokus auf Räume für besondere urbane Nutzungen und die Ausgestaltung eines „weiteren Stadtrings“ in offener Blockstruktur. Eine weitgehend grüne freie Mitte weitet sich immer wieder zu Freiräumen mit unterschiedlichsten, detailliert ausgearbeiteten Qualitäten auf. Prägend die die prominente Einbeziehung des Südparks in das neu geschaffene Quartier. Die Friedrich-Ebert-straße wird mit zum Teil erhaltenen Bestandsgebäuden im Westen und neuen Blockrandbebauungen in das Quartier integriert. Entfallende Gleisflächen und Dammstraße werden komplett überplant. Es findet eine gekonnte Auseinandersetzung mit den Flächen östlich der Bahn in hochbaulicher wie auch verkehrlicher Hinsicht statt. Mehrere neue Unterführungen und Brückenschläge entstehen, und der Hochbau im Osten greift die Strukturen westlich der Bahn auf, womit eine deutliche Verbindung von „Ost- und West“ stattfinden kann.

Der Busbahnhof wird zum Mobiliäts-Hub erweitert, zusätzlich entstehen Hubs entlang des Bogens, die Quartiersgaragen und differenzierte Sharing Mobility-Angebote bereitstellen. Die autofreie Allee entlang des grünen Bogens, integriert mehrere neue Parks und stellt somit auch einen Beitrag zur Biodiversität dar. Der Lärmschutz zur Bahn kann neben der Baukörperstellung und Vorschlägen zu lärmunempfindlichen Nutzungen erfolgen. Das gesamte Quartier ist nutzungstechnisch konsequent horizontal und vertikal durchmisch.

Insgesamt entsteht ein gut durchmischtes grünes Quartier mit vielfältigen Bau- und Nutzungstypologien als neuer Impuls für die Durchwebung von urbanen Qualitäten mit besonderen Aufenthaltsqualitäten und Klimaanpassungsmaßnahmen.

Anerkennung Städtebau

Julian Müßig | Luca Bruns | Cedric Behr

Universität Kassel

Betreuer: Dipl.-Ing. Marco Link

32
33



**034
GLEIS**

RAHMENBEDINGUNGEN

Der Entwurf „Gleis 0 3/4“ sieht vor, das Planungsgebiet über die parallel verlaufenden Straßen zu erschließen:

Im Westen die bestehende Friedrich-Ebert-Straße und im Osten die neue Bahnallee, die entlang der Gleise verläuft und mit einem 4 Meter breiten Radfahrstreifen ausgestattet ist. Vom südlichen Ausgangspunkt auf Höhe des Alfred-Krupp-Wegs kann so die Kernstadt schnell erreicht werden.

ZENTRALE FUGE

Zwischen den Hauptstraßen erstreckt sich ein PIV-freier Raum, welcher für Betriebsfahrzeuge der Ver- und Entsorgung sowie für Rettungs- und andere Einsatzfahrzeuge freigegeben ist.

Durch das wechselseitige Öffnen und Schließen der Raumkanten werden unterschiedliche Raumkonfigurationen geschaffen. Die zentralen Quartiersplätze werden durch einen hohen Öffnungsgrad belebt. Die nun umgesetzten Eisenbahnbrücken sind Teil dieses Freiraumsystems.

BEBAUUNG

Die Innenhöfe der Blocks gestalten sich als halböffentliche Grünflächen. Diese können über die durchgehenden Erschließungsarme direkt von den Wohnungen erschlossen werden.

Die Tiefe der meisten Gebäude beläuft sich auf 12 Meter in Nord-Süd-Ausrichtung, um Wohnungen zu beiden Seiten eines Mittelgangs anzulegen. In Ost-West-Ausrichtung beträgt die Tiefe lediglich 10 Meter, was eine einseitige Erschließung über einen im Norden gelegenen Gang begünstigt und die Wohnungen somit nach Süden ausgerichtet werden können.

Das Wechselspiel zwischen unterschiedlichen Gebäudehöhen, Gelb- und Flachdächern, ergibt ein dynamisches Stadtbild, welches sich an den Bestand anlehnt. Um den Sonnenfall auf die Plätze nicht zu verschatten, befinden sich Hochpunkte im Norden und Osten der Blockschalen.

Schwarzplan M 1:5000



0 3 4 0 3 4

RAHMENBEDINGUNGEN

9. SCHLAUN WETTBEWERB

RAHMENPLAN M 1:2000

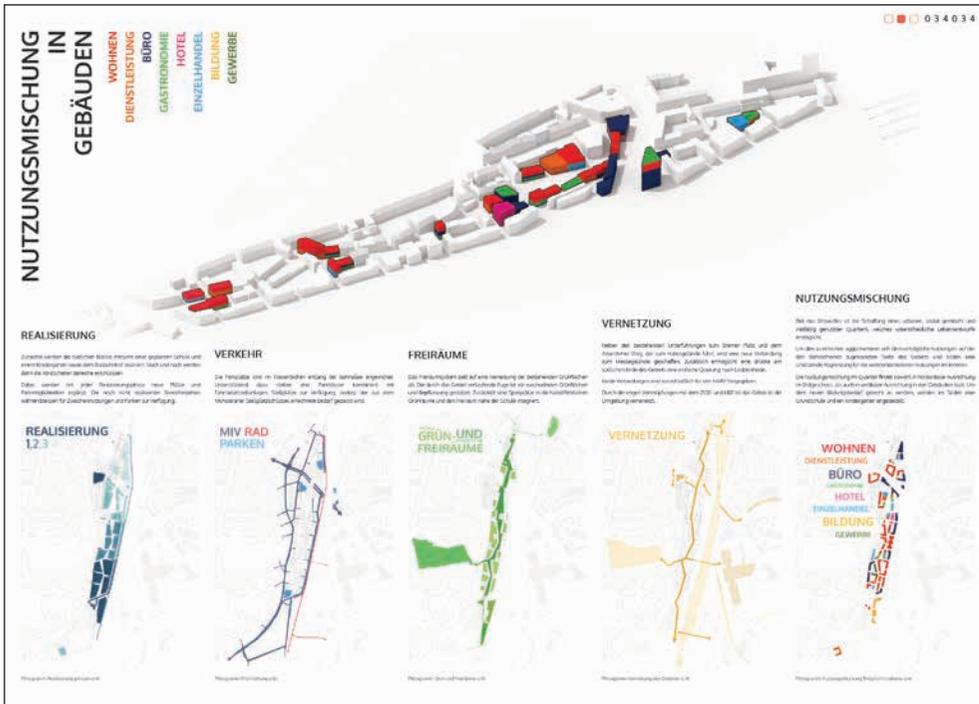


Vogelperspektive o.M.

Atmosphärische Ansicht o.M. Blickrichtung Norden

03/4 GLEIS

Diese Entwurfsarbeit zeichnet sich durch ein klares und tragfähiges Erschließungsgerüst in den MIV und Radachsen im Verlauf der Friedrich-Ebert-Straße und einer neuen gleisparallelen Ostachse aus. Ein guter Teil an Gebäudebestand fügt sich intelligent in die neu definierten Baublöcke ein, die im Prinzip zwispaltig das Plangebiet fassen. Der Zwischenraum öffentlicher Wegefläche durchzieht das Gebiet in spielerischer Leichtigkeit mit wechselnden Perspektiven entlang geschützter Quartiersplätze, separiert vom MIV bis unmittelbar vor den Hauptbahnhof. Grünflächen bleiben überwiegend der Privatheit der Blockinnenbereiche vorbehalten.



Anerkennung Städtebau

Daniel Berger | Anna-Lena Krüger

MSA Münster School of Architecture

Betreuer: Prof. Dipl.-Ing. Joachim Schulz-Granberg

34
35

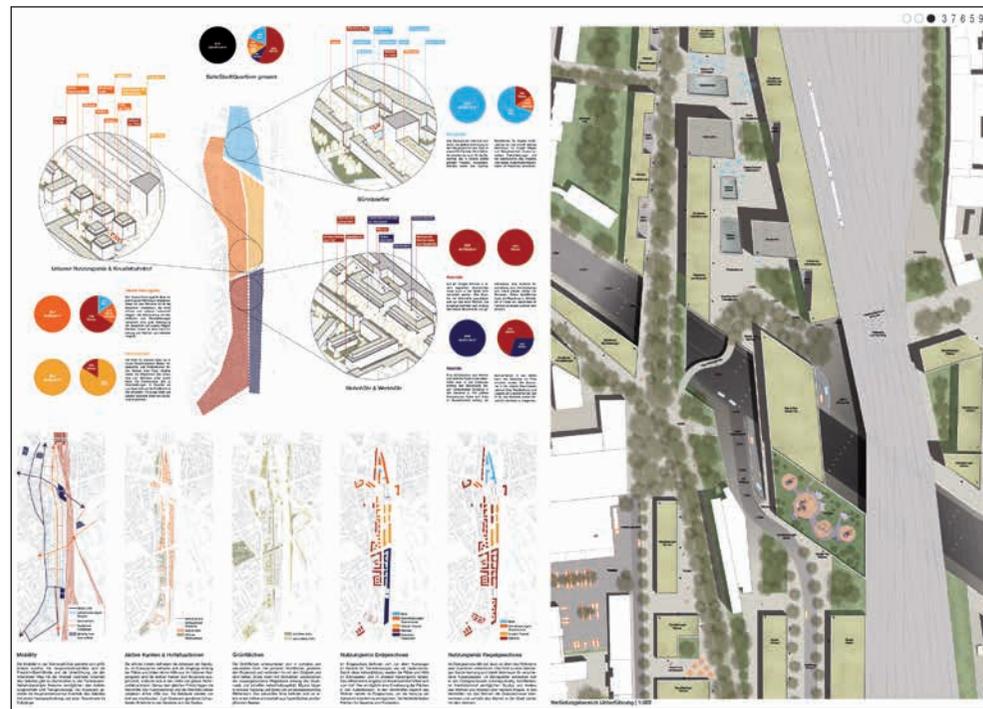
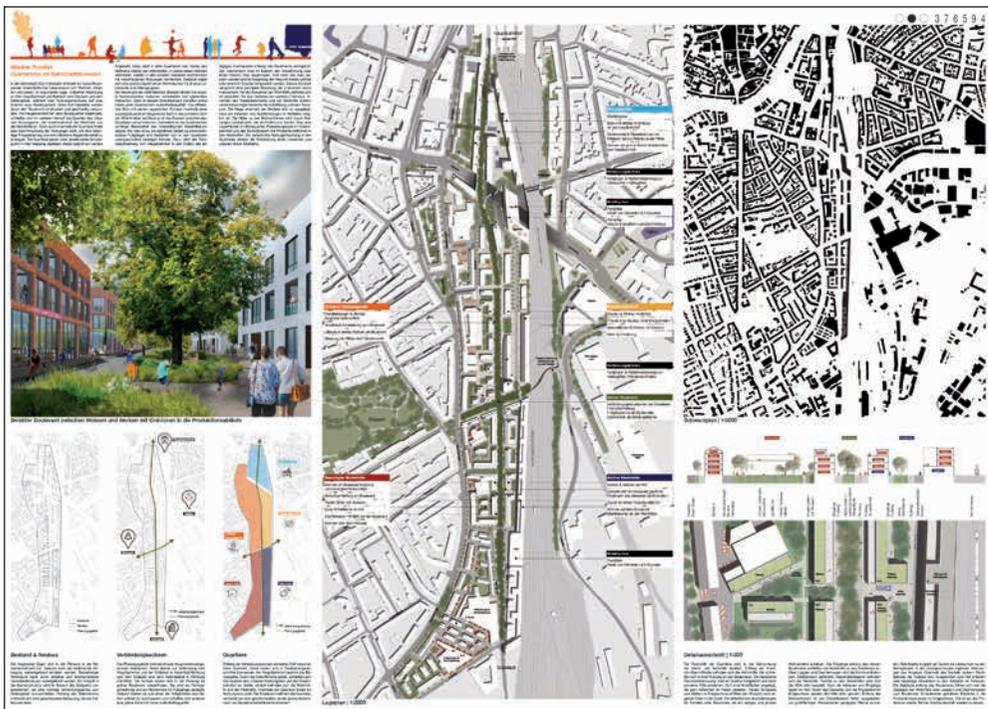


MISCHEN POSSIBLE – QUARTIERSMIX AM BAHN-STADT-BOULEVARD

Die Arbeit teilt das Plangebiet mittels zweier Hauptverkehrsachsen in verschiedene Quartiere, denen unterschiedliche thematische Schwerpunkte zugewiesen werden.

„Das Büroquartier“, „Die Werkhöfe“, „Der urbane Nutzungsmix“, „Der Kreativbahnhof“, und „Die Wohnhöfe“ sollen in einer konsekutiven Realisierungsstrategie nach und nach entwickelt werden.

Die Entwurfsverfasser geben mit ihrer Arbeit begrüßenswerte Antworten auf Fragen des aktuellen Städtebaus, wie dem Erhalt bestehender Strukturen und die Einbindung grüner Achsen in den urbanen Kontext.



Anerkennung Städtebau

Jule Wolfers | Marco Van Bentum | Annika Reinhold

MSA Münster School of Architecture
 Betreuer: Prof. Dipl.-Ing. Joachim Schulz-Granberg

URBANE ZIMMER

231001

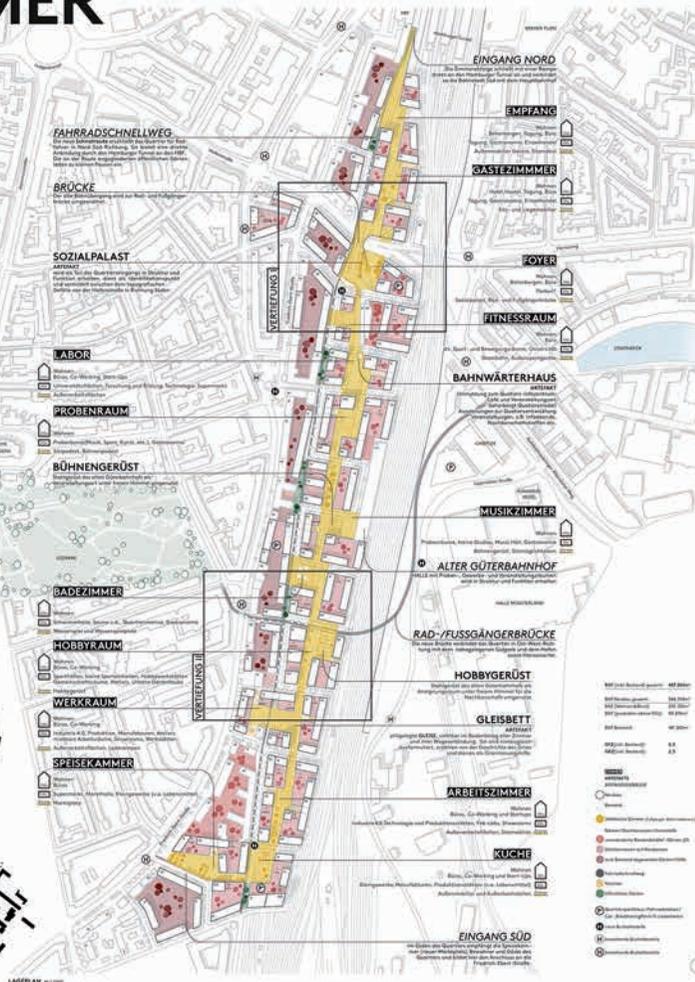
„PLATZKETTE BAHNSTADT SÜD –
 EINE GROSSZÜGIGE WOHNUNG FÜR ALLE
 UNTER FREIEM HIMMEL“



STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Das neue **Stadtbahnstadt Süd** verbindet zentrale Wohnen mit öffentlichen Nutzungen unterausgebauter Alt- und Neubausiedlung und integriert sie in die Struktur der Stadtbahnstadt. Die Planung ist ein Schritt in die Richtung der **URBANEN ZIMMER**. Dieser Raum für unterschiedlichste Menschen, Aktivitäten und Nutzungen bildet den Kern des Entwurfs. Jeder der Zimmer ergibt sich aus den Funktionen die sich in seiner Gestaltung zeigen. Die Wohnen mit öffentlichen Nutzungen unterausgebauter Alt- und Neubausiedlung und integriert sie in die Struktur der Stadtbahnstadt. Die Planung ist ein Schritt in die Richtung der **URBANEN ZIMMER**. Dieser Raum für unterschiedlichste Menschen, Aktivitäten und Nutzungen bildet den Kern des Entwurfs. Jeder der Zimmer ergibt sich aus den Funktionen die sich in seiner Gestaltung zeigen.

in der **Stadtbahnstadt Süd** werden primär Rückzugsräume im Kern von Durchgängen und öffentlichen Wohnen (Platz). Die Planung ist ein Schritt in die Richtung der **URBANEN ZIMMER**. Dieser Raum für unterschiedlichste Menschen, Aktivitäten und Nutzungen bildet den Kern des Entwurfs. Jeder der Zimmer ergibt sich aus den Funktionen die sich in seiner Gestaltung zeigen.



KONZEPT&HERLEITUNG

PROJEKT-ATIVE FIZIONE
 Ausübung transparenter Eingebundenheit, sowie, in Form von Balkenbündeln, für unterschiedliche Nutzungen. Ihre Fassaden sind durch eine vertikale Struktur, die sich in der vertikalen Ebene manifestiert zu den urbanen Zimmern.

WOHN-BAURUFZUGUNG AUF EBENE 4
 Die Ebene 4 ist eine Ebene, die sich in der vertikalen Ebene manifestiert zu den urbanen Zimmern. Ihre Fassaden sind durch eine vertikale Struktur, die sich in der vertikalen Ebene manifestiert zu den urbanen Zimmern.

AUSSENRAUM
 Der Außenraum wird zum Bestandteil der Wohnung. Die Planung ist ein Schritt in die Richtung der **URBANEN ZIMMER**. Dieser Raum für unterschiedlichste Menschen, Aktivitäten und Nutzungen bildet den Kern des Entwurfs. Jeder der Zimmer ergibt sich aus den Funktionen die sich in seiner Gestaltung zeigen.

BEDECKUNG
 Durch die vertikale Struktur, werden Durchgänge und Balkenbündel, sowie öffentliche Räume, sowie der Außenraum, durch die vertikale Struktur der urbanen Zimmern entstehen und verbunden und aufeinander abgestimmt.

URBANE ZIMMER
 Eine Reihe von Plätzen entwickelt sich durch die vertikale Struktur. Diese Plätze sind nicht nur als Aufenthaltsort, sondern auch als Ort der Begegnung. Die Planung ist ein Schritt in die Richtung der **URBANEN ZIMMER**. Dieser Raum für unterschiedlichste Menschen, Aktivitäten und Nutzungen bildet den Kern des Entwurfs. Jeder der Zimmer ergibt sich aus den Funktionen die sich in seiner Gestaltung zeigen.

MOBILITÄT
 Fußgänger und Radfahrer sind in ihrer Bewegung im Fokus. Ein Kern des Entwurfs ist die vertikale Struktur, die sich in der vertikalen Ebene manifestiert zu den urbanen Zimmern. Ihre Fassaden sind durch eine vertikale Struktur, die sich in der vertikalen Ebene manifestiert zu den urbanen Zimmern.

BAUABSCHNITTE
 Die Planung ist ein Schritt in die Richtung der **URBANEN ZIMMER**. Dieser Raum für unterschiedlichste Menschen, Aktivitäten und Nutzungen bildet den Kern des Entwurfs. Jeder der Zimmer ergibt sich aus den Funktionen die sich in seiner Gestaltung zeigen.

36
 37

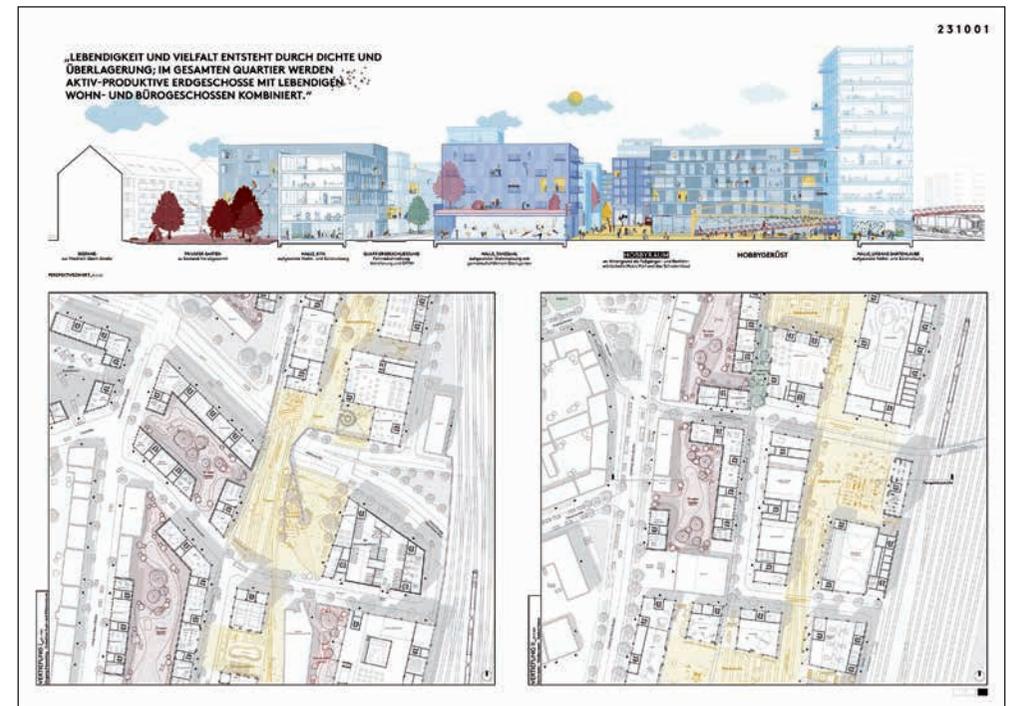
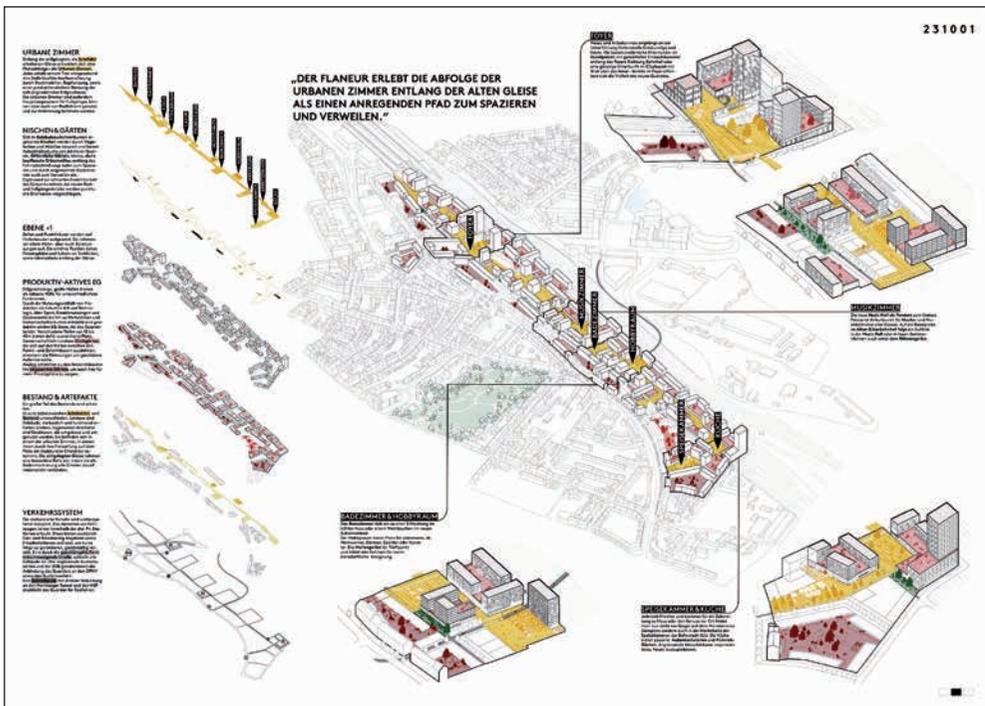
URBANE ZIMMER

Unter dem Titel „urbane Zimmer“ versucht die Arbeit, typische Funktionen einer Wohnung innerhalb einer Platzkette im öffentlichen Raum zu positionieren. Sie überrascht durch eine einzigartige inhaltliche Bearbeitungstiefe sowohl in der Fülle der Nutzungsbausteine als auch in der inhaltlichen Ausformung der urbanen Zimmer. Ohne dabei zu sehr in architektonische Details einzutauchen gelingt der Nachweis der Umsetzbarkeit der Idee.

Unter intensivem Einbezug der bestehenden Bebauung werden neue Gebäude private und öffentliche Freiräume gruppiert. Es entsteht somit eine Vielzahl von aneinandergrenzenden öffentlichen Räumen unterschiedlicher Größe und inhaltlicher Bespielung.

Das Preisgericht ist nicht einig in der Einschätzung, ob durch die additive Zusammenfügung der einzelnen Bebauungscluster eine wahrnehmbare Grundidee im gebauten Raum erkennbar sein wird. Auch die starke Differenzierung der verschiedenen Erschliessungssysteme wird nicht zur Orientierungslosigkeit innerhalb des lang gestreckten neuen Quartiers beitragen.

Mit der Anerkennung würdigt das Preisgericht ausdrücklich den herausragenden und umfänglichen konzeptionellen Ansatz der Arbeit.



Architektur

1. Preis Architektur

Ahmad Obeidat

Hochschule Wismar

Betreuer: Prof. Dipl.-Ing. Martin Wollensak

40
41

278792

Dach 360° Café

12. OG Wohnungen (ein, zwei, drei Schlafzimmer)

Zusammenreffen Dach

7-11. OG Wohnung mit einem Schlafzimmer: 13
Wohnung mit zwei Schlafzimmern: 13
Wohnung mit drei Schlafzimmern: 8

Wohnungsgemeinschaft (Erwachsene Zimmer)

Soziale Betriebe und Räume Co-ArbeitsBüros

4.6. OG Dach
18 erw. hochgl. Zimmer

Jugendzentrum

Dach Büros

3. OG Einzelhandel
Terrasse

Jugendzentrum Startup-Büros

2. OG Einzelhandel
Food Court

Haupthof Gym

1. OG Café
Restaurant

Einzelhandelsstelle Bushaltestelle

EG Busparkplatz
Bushaltestelle

Einzelhandel Café

Wassertank mit 1924 m³
Fahrradabstellplatz (1190 Fahrräder)

Untergeschoss Dienstleistungen

3d ETAGENPLAN
Nutzungskonzept M 1:500

PERSPEKTIVE

STANDORT
Der Standort ist ein alter Industrie-Neuland über dem Stadtzentrum und über dem alten Industriegebiet (1950er J.)

ERBAUUNGSFORM
Die Bauweise ist ein gemischtes Gebäude mit einer hohen Qualität der Ausführung und einer hohen Qualität der Ausführung.

ERKAUFUNGSFORM
Das Projekt ist ein gemischtes Gebäude mit einer hohen Qualität der Ausführung und einer hohen Qualität der Ausführung.

FORMATION UND FUNKTION
Die Bauweise ist ein gemischtes Gebäude mit einer hohen Qualität der Ausführung und einer hohen Qualität der Ausführung.

ROHRE UND BECKEN
Die Rohre und Becken sind ein gemischtes Gebäude mit einer hohen Qualität der Ausführung und einer hohen Qualität der Ausführung.

SOLLE UND WIND
Die Rohre und Becken sind ein gemischtes Gebäude mit einer hohen Qualität der Ausführung und einer hohen Qualität der Ausführung.

DAS KONZEPT
Die Idee ist ein gemischtes Gebäude mit einer hohen Qualität der Ausführung und einer hohen Qualität der Ausführung.

DAS PROJEKT
Das Projekt ist ein gemischtes Gebäude mit einer hohen Qualität der Ausführung und einer hohen Qualität der Ausführung.

STRATEGIE
Die Strategie ist ein gemischtes Gebäude mit einer hohen Qualität der Ausführung und einer hohen Qualität der Ausführung.

ERFOLG
Das Projekt ist ein gemischtes Gebäude mit einer hohen Qualität der Ausführung und einer hohen Qualität der Ausführung.

NACHHALTIGE TECHNOLOGIE
Das Projekt ist ein gemischtes Gebäude mit einer hohen Qualität der Ausführung und einer hohen Qualität der Ausführung.

SCHWARZPLAN
M 1:5000

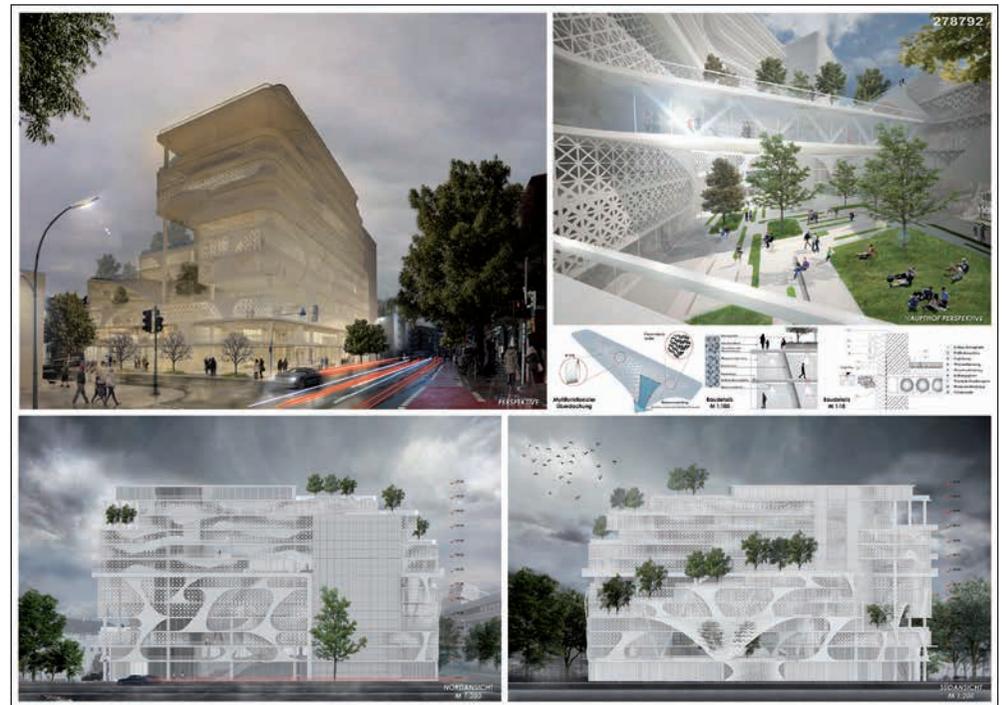
LAGEPLAN
M 1:500

AUSDRUCKSSTARKE ARCHITEKTUR

Der Verfasser setzt mit seinem Entwurf ein deutliches Zeichen an einer städtebaulich markanten Stelle in der Stadt. Es entsteht ein Gebäude von hohem Wiedererkennungswert in einer ambitionierten Architektursprache.

Das Preisgericht begrüßt die ausdrucksstarke Architektur, die an der Hafensstraße eine Hochgeschossigkeit zeigt, die sich zur Leostraße mit begrünten Terrassen abtreppt, wodurch sich der Baukörper nach Süden öffnet und optimale Nutzungen zulässt. Dafür sind allerdings keine Grundrisse ausgewiesen. Gelobt wird, dass die Funktionen des

Busbahnhofs im EG gut gelöst sind und die Ergänzungsbereiche gut gegliedert sind. Die Orientierung der Nutzer ist gut. Die Belichtung wird durch offene Innenhöfe gewährleistet. Das Preisgericht lobt ausdrücklich die Aussagen zur Nachhaltigkeit (Fassadengestaltung, Materialien, energetische Aussagen). Die Einbindung in den Bestand und die Vielfalt der möglichen Nutzungen im erweiterten Bahnhofsumfeld werden anerkannt. Die Jury erkennt der Arbeit mit Überzeugung einen ersten Preis zu.



1. Preis Architektur

Maximilian Pfaff | Tim Johannes Gärtner

TU Darmstadt
(Absolventen)

42
43

Planbildung

Der Entwurf stellt über die drei Stockwerke über 20,000 Quadratmeter Fläche auf der Fläche in Form von drei Stockwerken. Die Planung hat zur Folge, dass eine stark bewegliche Struktur und Gebäude möglich ist. Die Planung ist in drei Stockwerken in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche. Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche. Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche.

Aufenthaltsqualität

Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche. Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche. Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche. Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche.

Funktionserreichung

Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche. Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche. Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche. Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche.

Ankommen & Abfahren

Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche. Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche. Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche. Die Planung ist in drei Stockwerken auf der Fläche und der Fläche.

Der Entwurf schafft eine selbstverständliche, harmonische Zuordnung und Verknüpfung vorhandener und geplanter Gebäude. Der Raum zur Hafestraße wird gegliedert und durch einen Hochpunkt markiert.

Der neue Platz an der Hafestraße bietet eine Vielfalt von Nutzungsmöglichkeiten, die grüne Dachterrasse ergänzt das Angebot und bietet einen ruhigen Aufenthalt für Besucher. Der Zugang der Dachterrasse aus dem Quartier ist wichtig, allerdings ist die Südseite des Busbahnhofs für das angrenzende Quartier wenig attraktiv.

Die vorgeschlagene Funktionsmischung Kultur/Infrastruktur/Unterkunft überzeugt. Hinzu kommt die Überlegung bei Bedarf die Funktion Unterkunft zugunsten von Büros/Wohnraum zurückzubauen.

Insgesamt eine, in städtebaulicher Zuordnung und Architektur, sehr gute Arbeit.



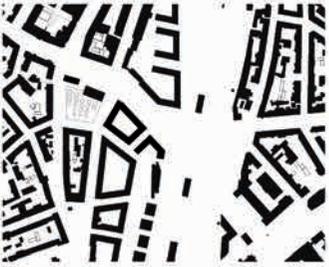
2. Preis Architektur

Benedikt Benker

München

44
45

Schlauw Wettbewerb 2019 / 20 | Busterminal Münster
1/3
5 9 2 4 6 7



Schwarzsplan, M 1:1500

Alles wird Jovel

Ein neuer Busterminal in Münster

Die Idee

2019 - Das Gelände am ehemaligen Stockpferdbauhof in Münster ist nicht wieder zu bebauen. Die nicht mehr genutzten Glasanlagen wurden abgebaut und lassen ein neues Raster für Wohnen und weitere Nutzungen in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof, nicht an der Haltestelle von seiner Busterminal.

Die Idee ist es mit dem Busterminal ein neues Umland zu schaffen, einen städtebaulichen Raum zu schaffen, der von den Menschen als auch von den Tieren der Stadt genutzt werden kann. Mit dem Busterminal soll ein Ort geschaffen werden der über seine Gewandtheit hinaus, Raum für Begegnung, Inspiration, und flexible Möglichkeiten für Kunst und Kultur anbietet. Räume und Bereiche sollen die Möglichkeit haben sich an diesem Ort gerne aufhalten und gleichzeitig das schon lebendige Umfeld der Stadt versetzt zu beleben.

Nutzung

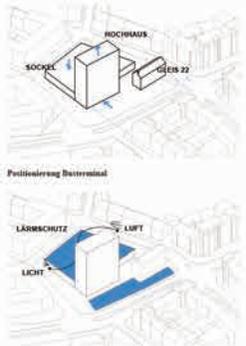
Der neue Busterminal versteht sich als Umland Busterminal, der mit seiner durchdrachten Nutzung die vorhandenen vielfältigen Qualitäten an der Haltestelle stärken will. Neben dem Stadt-Funktionieren und dem Zentrum Parkieren für Stadtbiker (davon neben Oldtimern) Rufen sich Räume für ein Hotel, Co Working Space, Atelier, Gastronomie und ein Forum für Veranstaltungen und Ausstellungen. Eine Tiefgarage bietet den Besuchern und Besuchern des Quartiers Stellplätze. Die Kaltwasser „Climo 22“ bleibt erhalten und wird mit eingebunden.

Städtebau & Freiraum

Das Gelände besteht aus zwei Blocktypen. Ein Hochhaus mit 13 Stocken mit einer Höhe von 31,1 Metern, welches eine städtebauliche dominante erlangen und die Adresse auch von weither Erfahrung ausstrahlen will. Das Hochhaus richtet sich von der Haltestelle etwas nach Süden um einen Vorplatz zu schaffen. Das Hochhaus positioniert sich bewusst in die Fläche der Blockstruktur. In der südlichen Blockbeziehung zwischen dem Vorplatz am Hauptbahnhof und dem neuen Vorplatz des Busterminals. Ein Sockel der zwei Etagen hoch, der Schutz für die Parkhäuser bietet, eine Überdachung für die Autos und Lärmschutz für die benachbarten Anwohner. Zugleich ist der Sockel ein städtebaulicher Raum der als Dachgarten mit Blumen angefüllt ist. Die Plattform kann flexibel für Veranstaltungen genutzt werden. Der Sockel hat eine Höhe von 1,5 Metern und hat eine Belichtung und Lüftung an diesem sich befindenden Ort an. Der Vorplatz an der Haltestelle wird neu gestaltet. Der Hochhaus nicht nur über das ganze Grundstück und bindet das Gelände „Climo 22“ mit ein.

Fassade & Material & Konstruktion

Das Gebäude will an die Bauweise des historischen Münsterer Biergärten anknüpfen. Die Fassade wird mit einem Handhabungsplan in klassischer Form, ein Lärmschutz gestrichelt. Auch Bodenbeläge wie aus Dachgarten und im Außenbereich des Forums, werden mit einem Mosaikstein verlegt. Die Fassade gliedert sich durch Öffnungen und horizontale Schichten in Geschosse. Die Öffnungen erstrecken sich aus dem Mosaikstein und sitzen im gleichen Achsenabstand. Ein dem Mosaikstein entspricht sich ebenfalls der Mosaikstein. Im Inneren des Gebäudes sitzen zwei Erdgeschosskuppeln, die großformatig die Linsen der Decken tragen. Der Sockel ist teilweise mit einem Skulpturenkonzept, welche die Linsen der zwei gegenüberliegenden Kuppeln, von zwei Entwürfen, einem der Bauwerke zu gestalten.



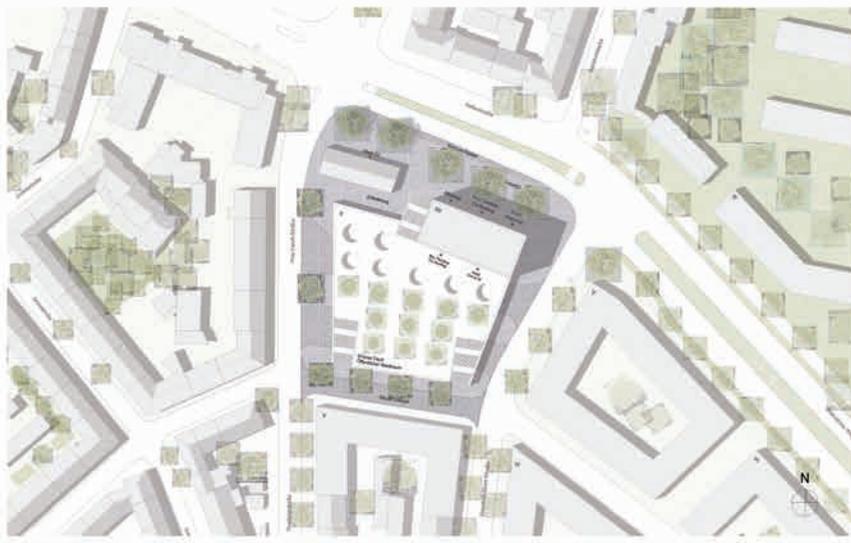
Positionierung Busterminal

LÄRMSCHUTZ LUFT LICHT

Schichtiger Raum



Perspektive Dachgarten Busterminal

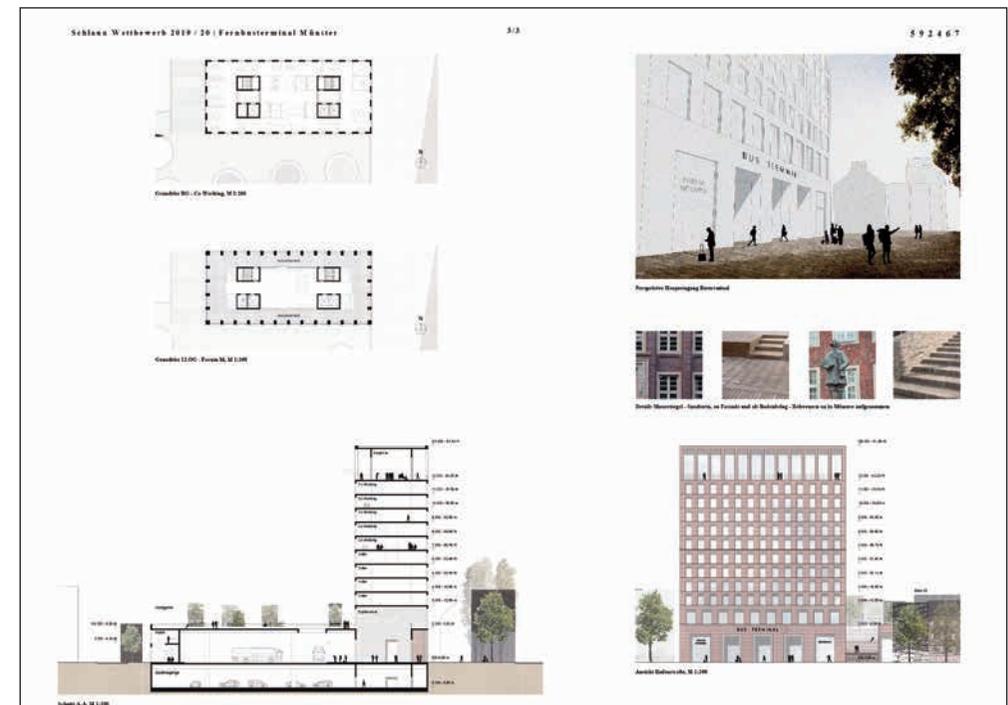
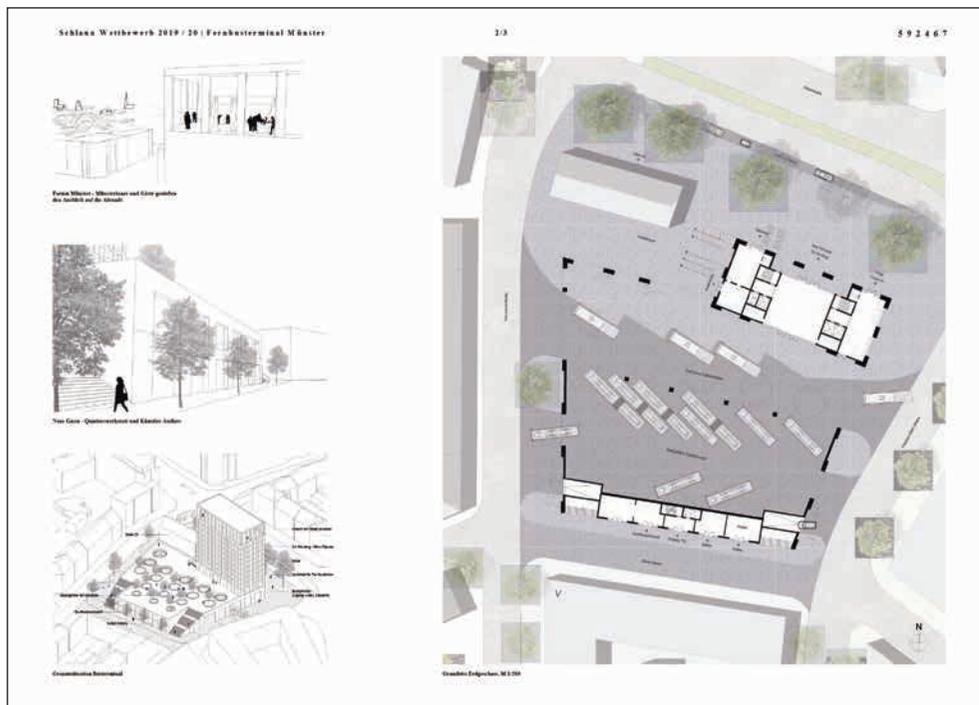


Lageplan, M 1:500

ALLES WIRD JOVEL – EIN NEUER BUSTERMINAL IN MÜNSTER

Der Entwurf zeichnet sich durch seinen behutsamen Umgang mit dem städtebaulichen Raum aus. Auf der vorgegebenen Baufläche bildet ein Ensemble aus einem erhaltenen Bestandsgebäude und den Neubauten einen städtischen Raum der Begegnung, sowohl für Reisende als auch für die Bewohner des Quartiers. Ein einheitlicher Bodenbelag wird genutzt, um die Gebäude miteinander zu verbinden. Das Hochhaus bildet

eine städtebauliche Dominante und erzeugt neue Blickbeziehungen zwischen dem Hauptbahnhof und dem neuen Busterminal. Die Überdachung des Busterminals dient als Lärmschutz für die Nachbarschaft. Zugleich dient die begrünte Dachfläche als öffentliche Erweiterung des städtischen Raumes. Das Preisgericht würdigt die architektonische Ausformung und die städtebauliche Idee.



Anerkennung Architektur

Ann-Kristin Krogmann | Kim Helena Friedrich

Jade Hochschule Oldenburg

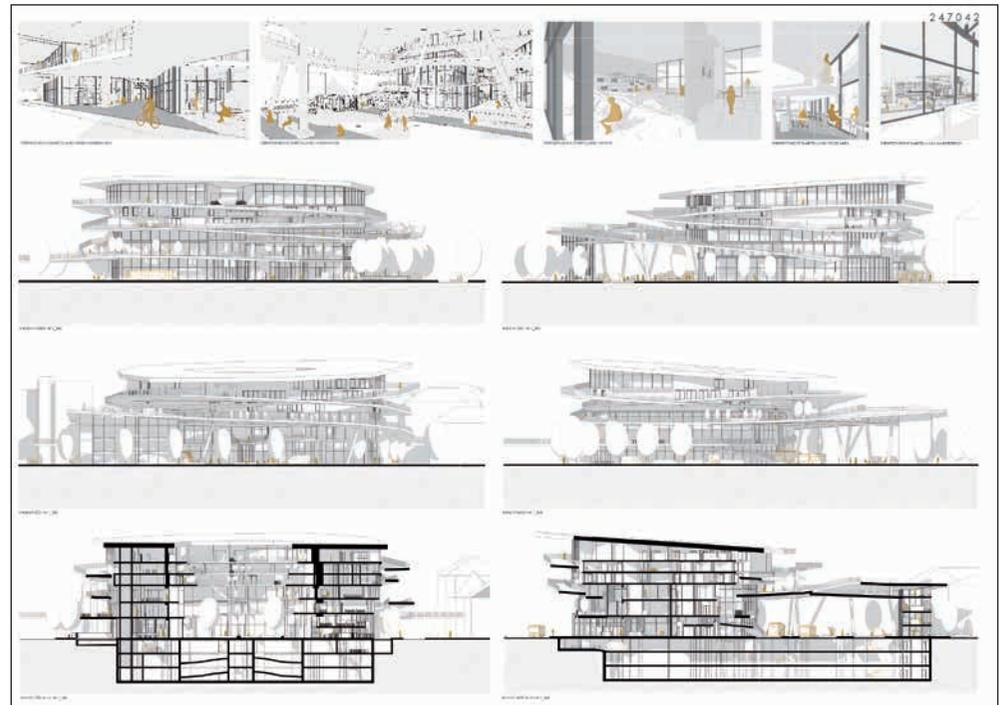
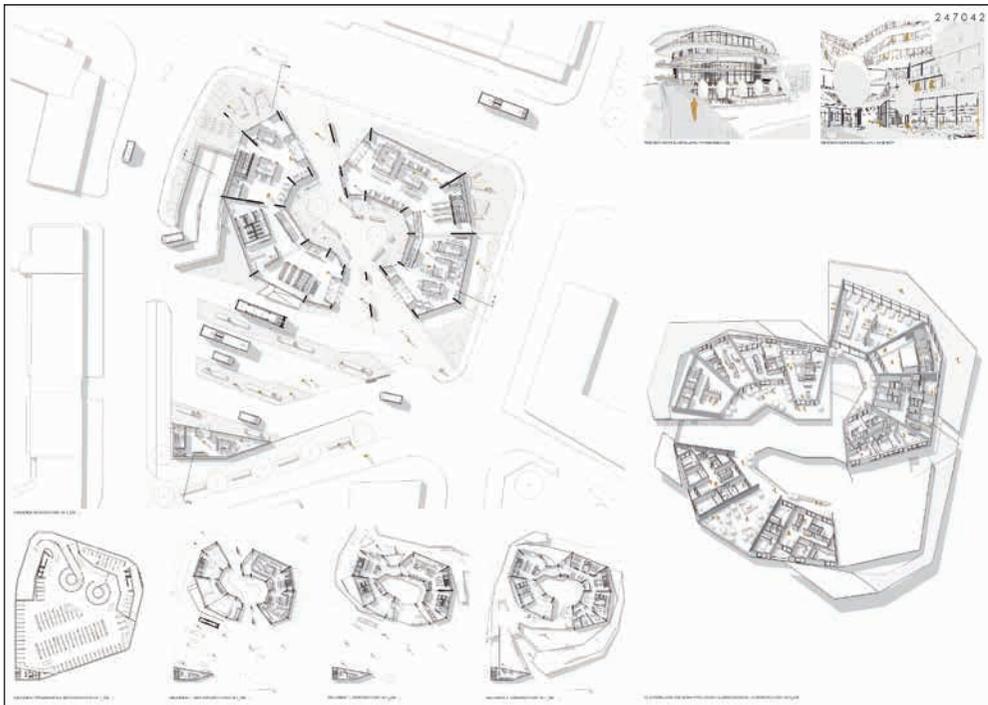
The portfolio for 'hub.' is a comprehensive architectural study. At the top left, a 3D architectural rendering shows a modern building with a curved facade and a prominent white overhang. Below this is a detailed site plan of the project location, showing the building footprint in relation to the surrounding urban grid. To the right of the site plan are two conceptual diagrams: one showing a top-down view of the building's footprint with internal spaces, and another showing a cross-section or elevation of the building's form. The bottom left section features a network diagram with circular nodes connected by lines, and a larger site plan with a highlighted path. The central part of the portfolio consists of a series of seven diagrams that explore different spatial configurations and building forms, labeled with German text such as 'Wohnung' and 'Arbeitsraum'. On the right side, a large 3D perspective rendering shows the building and its context within a city block, including surrounding buildings and trees. The page number '247042' is visible in the top right corner.

hub.

247042

HUB.

Der Beitrag „hub.“ zeichnet sich durch einen innovativen Ansatz aus und wird im Rahmen des Ideenwettbewerbs entsprechend mit einer Anerkennung gewürdigt. Auf sechs Ebenen wird eine Bandbreite von Nutzungen organisiert, die neben den ausgelobten Terminalfunktionen um Food-Areas, Working-Spaces, Hotel und Wohntypologien ergänzt werden. Die Ebenen werden dabei dynamisch ausgestaltet und verleihen dem Entwurf seine eigene Formensprache. Wenngleich Mängel in der Grundrissorganisation ablesbar sind und eine Überplanung des Bestandes dargestellt wurde, handelt es sich bei dem Entwurf um einen ganzheitlichen Ansatz, der die Architektur mit ihrer Umgebung vernetzt und erlebbar macht.



Bauingenieurwesen

1. Preis Bauingenieurwesen

Jens Wensing

Fachhochschule Münster

50
51

Schlaun Wettbewerb 2019/20

Blick in Richtung Hafenstraße



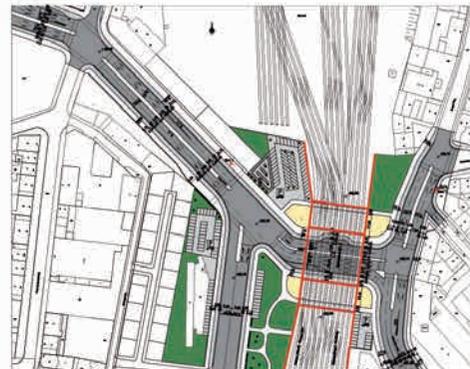
Erläuterungsbericht

Der dreijährige Schlaun-Wettbewerb 2019/2020 findet in Münster, einer aufstrebenden Stadt im Westen Deutschlands statt. Das Münsteraner in Nordrhein-Westfalen liegt an der Halbestadtischen Grenze nahe Brackwelle. Münster ist mit drei kleinen Hochschulen, der Westfälischen Wilhelms-Universität (WWU) und der Fachhochschule Münster eine TP-Stadt und junge Leute sehr interessante Stadt. Die Stadt hat im vergangenen Jahr den Rang für Nachhaltigkeit Deutschland mit 5. Stelle verloren und versucht nun durch den weiteren Ausbau der Badanlage, diesen Rang wieder zu erlangen. Aus diesem Grund wurde Wert auf möglichst breite Fuß- und Radwege gelegt.

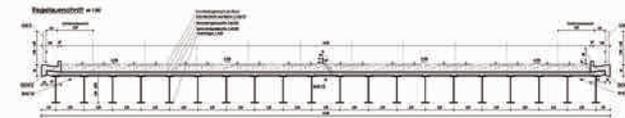
Planungsgrundzüge des Schlaun-Wettbewerbs 2019/2020 ist der Ausblick, wie beschreiben steht, dass der Pendlerverkehr zwischen Halbestadt/Abersloher Weg täglich im Rücken geht. In diesem Verkehrsumkehrungsmoment gehen, ist ein vier-stufiger Straßenschnitt geplant. Die aktuellen Gegebenheiten durch die besten vorhandenen Umfahrungen gehen einen größeren Ausbau der Straßen nicht her.

Die Herausforderung in diesem Wettbewerb besteht darin, eine Überführung über einen Durchbruch unter oder über die vorhandenen Gegebenheiten zu schaffen. Entworfen wurde sich für ein Regieres, möglichst offenes Bauwerk, welches beliebig anpassbar entworfen werden kann.

Lageplan M 1:1000



040134



Konstruktionsbeschreibung

Das Bauwerk übertrifft eine mehrgliedrige Theorie zwischen dem Hauptbalken 140er und 20er, sowie Münster und dem Fußgänger. Die 20er Balken des Überbaus betragen 22,40 und 22m. Da der Durchbruch unter Umständen sehr lang werden kann, wurde sich für ein Stahlkonstruktionsbauwerk entschieden. Es soll mit insgesamt 3 Bögen möglichst offen stehen und dem Stadtbild einen neuen Impuls verschaffen. Es entsteht somit ein: schwebendes 3-bögeniges System. Das Brückenbauwerk ist so konstruiert, dass es in Querschnitt beliebig anpassbar ist. Die Hauptträger sind in Stahlbetonbauweise ausgeführt. Der Hauptträger wird hier ein geschweißter Träger aus Stahl der Festigkeitsklasse S420. Die Bögen sind Stahlträger und betriebsbereit mit Stahlbetondeckeln. Der Beton, bestehend aus einer Fertigteildecke und Ortbetonergänzung hat die Festigkeitsklasse C40/50. Als Bewehrung sind S420 eingesetzt. Die Halbbogenbreite hat eine Dicke von 120 cm. Die Bögen sind die Betondecke mit einer Ortbetonergänzung von 18,0 cm und somit ergibt sich eine Deckendicke von 30,0 cm erhalten. Die Betondecke werden nicht, wie üblich mit einem Bewehrungsnetz durch Feuerverletzung gegen Korrosion geschützt. Bisher wurde in der Ausführung nur ein Bewehrungsnetz mit Neustrahlstein Stahl erstellt. Sobald es für dieses Verfahren noch keine einschlägigen Normen gibt, [2] Es benötigt also eine Zulassung im Einzelfall. In anderen Ländern, wie zum Beispiel der USA, wird Neustrahlstein Stahl schon länger im Brückenbau eingesetzt. Ein großer Vorteil von Neustrahlstein-Strahlstein ist die verlängerte Entwurflebensdauer von 100 Jahren.

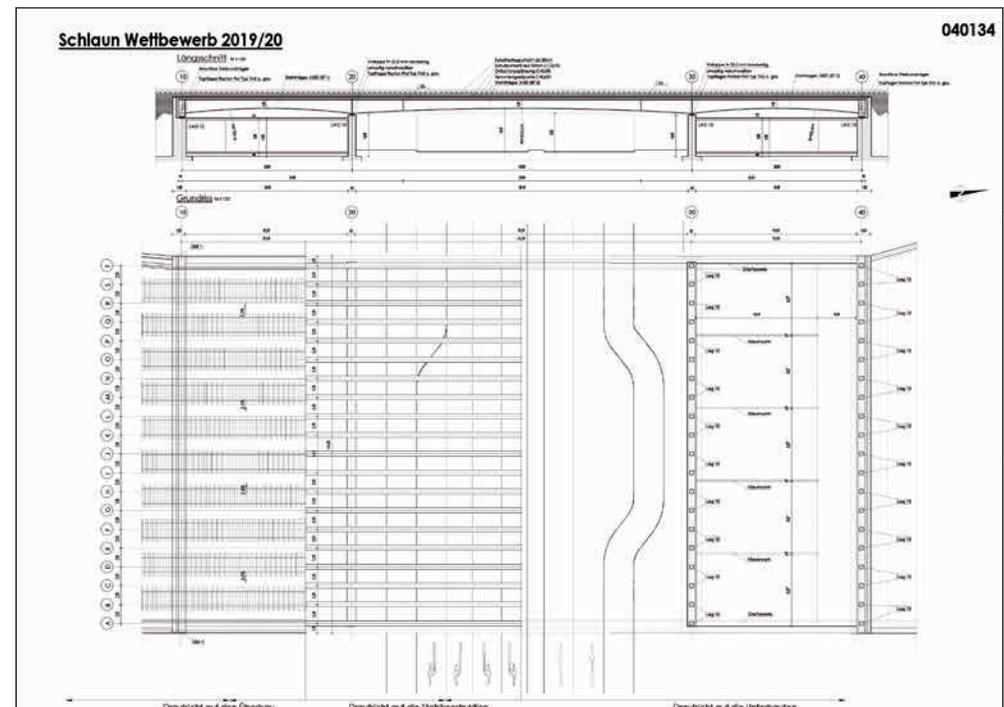
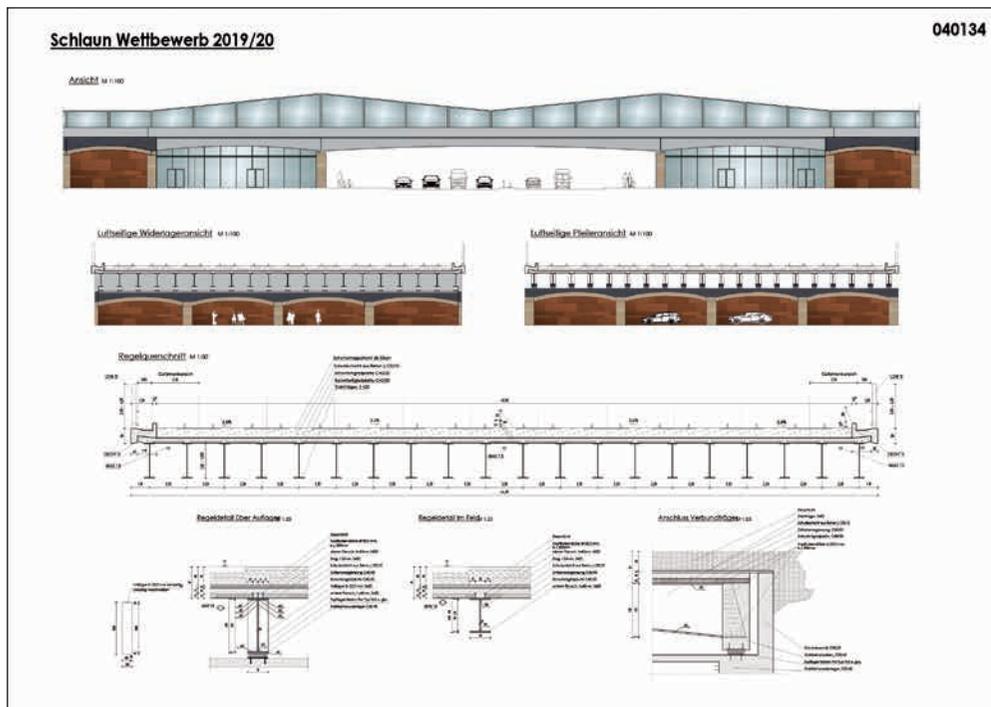
Bauverfahren

Da es sich um eine Brücke in der Höhe des Durchbruchs handelt, und Spannen möglichst zu vermeiden. Das Bauverfahren ermöglicht, durch einen hohen Vorfertigungsgrad einen schnellen Baufortschritt vor Ort. Die Wehnen können die Spannweiten im Bereich in der Bauweise vorantreiben und die Beton mit der Möglichkeit auf drei parallel verlaufende Schienen zu A. Richtung Oberfeld zu weichen. Der Aufwender ist für diesen Zeitraum umzusetzen. Die Längsträger sollen in 3 Segmenten errichtet und auf die Baustelle geliefert werden. Die Segmentlängen betragen 54,0, 58,0 und 24,0m. Sie werden vor Ort durch Schweißarbeiten verbunden und an der Endposition aufgestellt. Die Spannweite 54,0m wird mit dem sog. „Jensen-Strahl“ nachvollzogen sein. Es ist zu beachten, dass die einzelnen Träger im Bauzustand gegen seitliches Ausweichen (Bauen) zu sichern sind. Anschließend können die Querträger im Aufgabebereich montiert und die Halbbogenbrücken zwischen den Längsträgern errichtet werden. Der nächste Schritt ist die Verlagerung der orthotropen Bewehrung und die Außenbetondecke des seitlichen oberen Querschnitts.

Blick in Richtung Abersloher Weg



Der Entwurf der Eisenbahnbrücke besticht durch seine großzügigen Abmessungen und wirtschaftlich sinnvollen Konstruktionselemente sowie durch seine gute Einbindung in die Örtlichkeit. Die stützenfreie Brückenkonstruktion ermöglicht einen Straßenausbau mit fünf Fahrstreifen bei einer Aufnahme von immerhin 10 Gleisen für den Bahnbetrieb. Durch die geschickte beidseitige Verlängerung der Bahnüberführung werden nutzbare Räume geschaffen, die eine einladende Wirkung für dieses Unterführungsbauwerk schaffen und an die Stadtbahnbögen in Berlin erinnern.



Anerkennung Bauingenieurwesen

Christian Meinert | Johanna Fleischhauer

FH Bielefeld

Betreuer: Prof. Dr.-Ing. Matthias Kathmann

4 FUTURE

Dieser Entwurf beeindruckt durch seinen zwar ungewöhnlichen aber durchdachten verkehrsplanerischen Ansatz. Die Verfasser bringen mit ihrem Projekt 4 – future zu einer Tunnellösung viele innovative Ideen zu Papier, die sich auch mit Ökologie und Nachhaltigkeit beschäftigen. Der Straßentunnel bindet am Ende in einen neu geplanten Busterminal ein, der unterhalb des derzeitigen Busparkplatzes positioniert wird. Eine große filigrane Glasdachkonstruktion sorgt für eine natürliche Belichtung.

4 FUTURE



Entwurfsidee

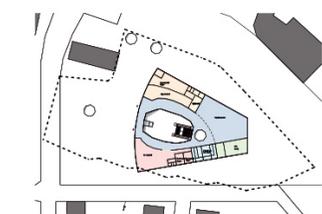
Das Projekt „4-future“ umfasst den Ersatzbau eines bestehenden ZOB und den Bau eines PKW-Tunnels unterhalb einer bestehenden Gleisanlage, mit dem Ziel die aktuelle verkehrliche Situation zu entspannen. Der Tunnel, welcher aus zwei parallel verlaufenden Röhren mit Gewölbquerschnitt besteht, verbindet künftig die Straßen „Hafenstraße“ im Westen und „Albershofer Weg“ im Osten mit jeweils 2 Fahrspuren und einem Gehweg pro Richtung. Der **Busbahnhof** (ZOB) wird im Rahmen des Entwurfes **unterirdisch** geplant.

Erschließung PKW

Die Erschließung erfolgt über eine separate Zu- und Abfahrtspur in der südlichen Röhre. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgt innerhalb des Tunnels über eine zentrale Zu- und Abfahrt, welche an neu zu erstellende **Kreisverkefre** anschließen.

Gestaltung, Belichtung und Belüftung

Ein Großteil des oberirdischen Platzes wird **transzient** gestaltet, um eine möglichst **natürliche Atmosphäre** zu erzeugen. Der ZOB wird fußläufig über den oberirdischen Platz mithilfe einer Treppen- und Aufzugsanlage erschlossen, die unten auf eine zentrale elliptische Insel führt. Diese Insel dient als **Wartezone** für die Reisenden. Umlaufend um die Insel, an der Innenseite der Fahrbahn sind zehn Haltestellen angeordnet, an denen Standard-Linienbusse und Gelenkbusse während der Linienfahrten halten. Auf der gegenüberliegenden Seite der Fahrbahn sind ebenfalls umlaufend zehn **Bus-Abstellplätze** für Fahrer-Pausen bzw. als Parkplatz vorgesehen. Auch der Fernbusverkehr wird über diese Stellplätze angebunden, um die Fahrgäste konzentriert an einer Stelle zu sammeln und beim Be- und Entladen des Gepäcks den Linienverkehr nicht zu beeinträchtigen.



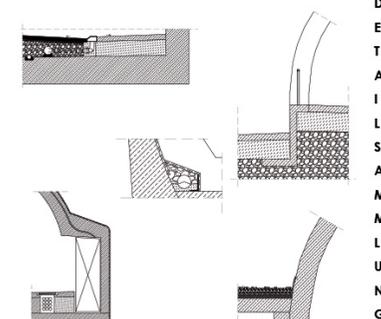
Das "Standarddetail"

Einbau nach Erfordernis des Städtebaus
Infolge der Identifizierung und Planung zur Einbindung in ein Gesamtkonzept muss unterwiegend der Gedanke des **Tunnelzugangs** zwischen Ein- und Ausgangsportal ins Auge gefasst werden. Um infolge der noch nicht bekannten städtebaulichen Gesamtkonzeption dieses Bereiches eine möglichst **hohe Flexibilität** dieses Entwurfs zu gewährleisten, wurde sich für einen Standard-Treppenturm inkl. Fahrstuhl entschieden. Dieser dient für den allgemeinen Personen- und Pendlerverkehr, sowie durch Brandmeldelechnik und Brandschutzrichtungen als baulicher Rettungsweg.



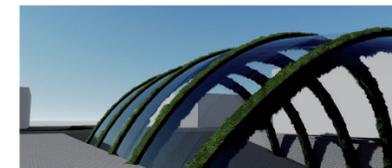
Der grüne Tunnel

"Ein grüner Tunnel? Geht das überhaupt?"
Innerhalb dieses Entwurfs wurde sehr viel zum Thema **Ökologie und Nachhaltigkeit** überlegt. Das Ergebnis dieser Gedanken ist "der grüne Tunnel". Infolge des hohen Verkehrsaufkommens und der **Luftverunreinigung** durch CO2 und Feinstaub, welche sich besonders in einem Tunnel-Bauwerk bemerkbar machen, sind wir zu folgendem Entwurf gelangt: An den Mittelpfeilern des Tunnels ist eine **Begrünung** durch Moos oder andere **Schallfänger** geplant, welche durch eine Abstimmung von Bewässerung und Belichtung optimale Bedingungen vorfinden. Bereits durchgeführte Studien haben ergeben, dass eine begrünte Fassade die Oberflächentemperatur (bis zu 30 Grad), sowie die Lufttemperatur (bis zu 5 Grad) absenkt. Darüber hinaus wirkt sie sich positiv auf die **Luftfeuchtigkeit** aus, da diese Gewächse als **Luftfilter** dienen. Des Weiteren bieten diese ummantelten Stützen dem Betrachter eine **angenehme Optik** und nehmen dem Tunnel seine Tristesse.



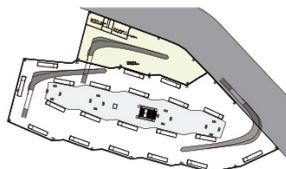
Das "Tunnelportal"

Das rechts dargestellte Tunnelportal mit **begrüntem Stahlträger** und zwischengespanntem Glasgewölbe dient als **Muster-Portal**. Dieses kann jedoch an die Bedürfnisse des Städtebaus angepasst werden, um sich besser in ein Gesamtkonzept einzufügen.



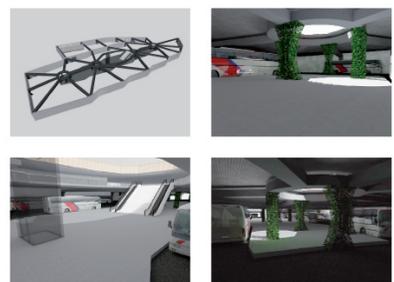
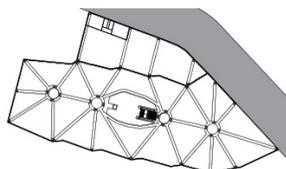
Einbindung in ein Gesamtkonzept

Der Zielgedanke des unterirdischen ZOB ist, oberirdisch Platz für einen attraktiven öffentlichen Raum zu schaffen. Über **Öffnungen** in dem Boden dieser Plaza soll **Tageslicht** hinunter zu dem ZOB gelangen, um diesem die Wirkung eines unterirdischen Bahnhofs zu nehmen und ihn zu öffnen.



Um einen städtebaulichen Akzent zu setzen, wird zentral auf dem Platz ein **solitär** geplant, der als Grundform ein Dreieck hat, dessen Ecken abgerundet werden, um die Strenge der Geometrie aufzulösen. Die übrige Fläche des Grundstücks wird als **öffentliche Grünfläche** bzw. als Freiraum gestaltet, die zu den bereits in der Nähe vorhandenen Parks einen weiteren attraktiven urbanen Platz bildet und in der Nähe des Gebäudes als Außenbereich des Restaurants dient.

Das Zugangsgebäude beinhaltet einen **Wartebereich**, einen **Kiosk**, eine **Touristen** bzw. **Fahrgastinformation** ein **Restaurant** sowie **öffentliche Sanitäranlagen**. Durch großzügige Öffnung des Bodens im Zentrum des Gebäudes gelangt Licht in den darunter liegenden ZOB.

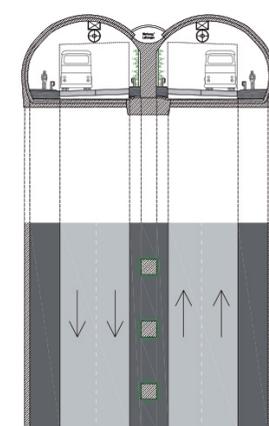
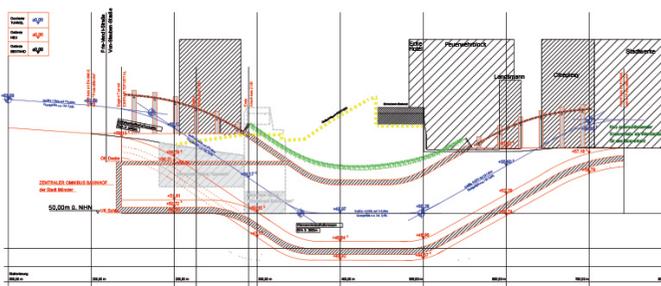


Baustoffe ZOB

Bauart	Hauptmaß	Feigkeitsklasse	EXP-Klasse	Tragwirkung
Stahlbeton-Säule	Ø 60cm	C45/55-WU	XA2, XD2, XF2, WA	Flachdecke
Stahlbeton-Unterkante	h=30/1,30/1,30m	C45/55	XA2, XD2, XF2	Untergründer
Stahlbeton-Säule	Ø=80cm	C45/55-WU	XA2, XD2, XF2, WA	Flachgründung
Stahlbeton-Säule	Ø=80cm	S335	Korrosionsschutz nach DIN EN 12075	Säulen
Stahlbeton-Außenwände	Ø=80cm	C45/55-WU	XA2, XD2, XF2, WA	Flachdecke auf UE
Injektionsanker	Ø=15cm			nicht lagend
Schuttbeton	C25/30	XC2, XF1, WA		nicht lagend
Fußbeton, allgemein	C12/15	XD		nicht lagend
Fußbeton, Kolonnenfundament	CB/10	XD		nicht lagend
Saubereckschicht	Ø=40cm	XD	nicht lagend, drainiert	

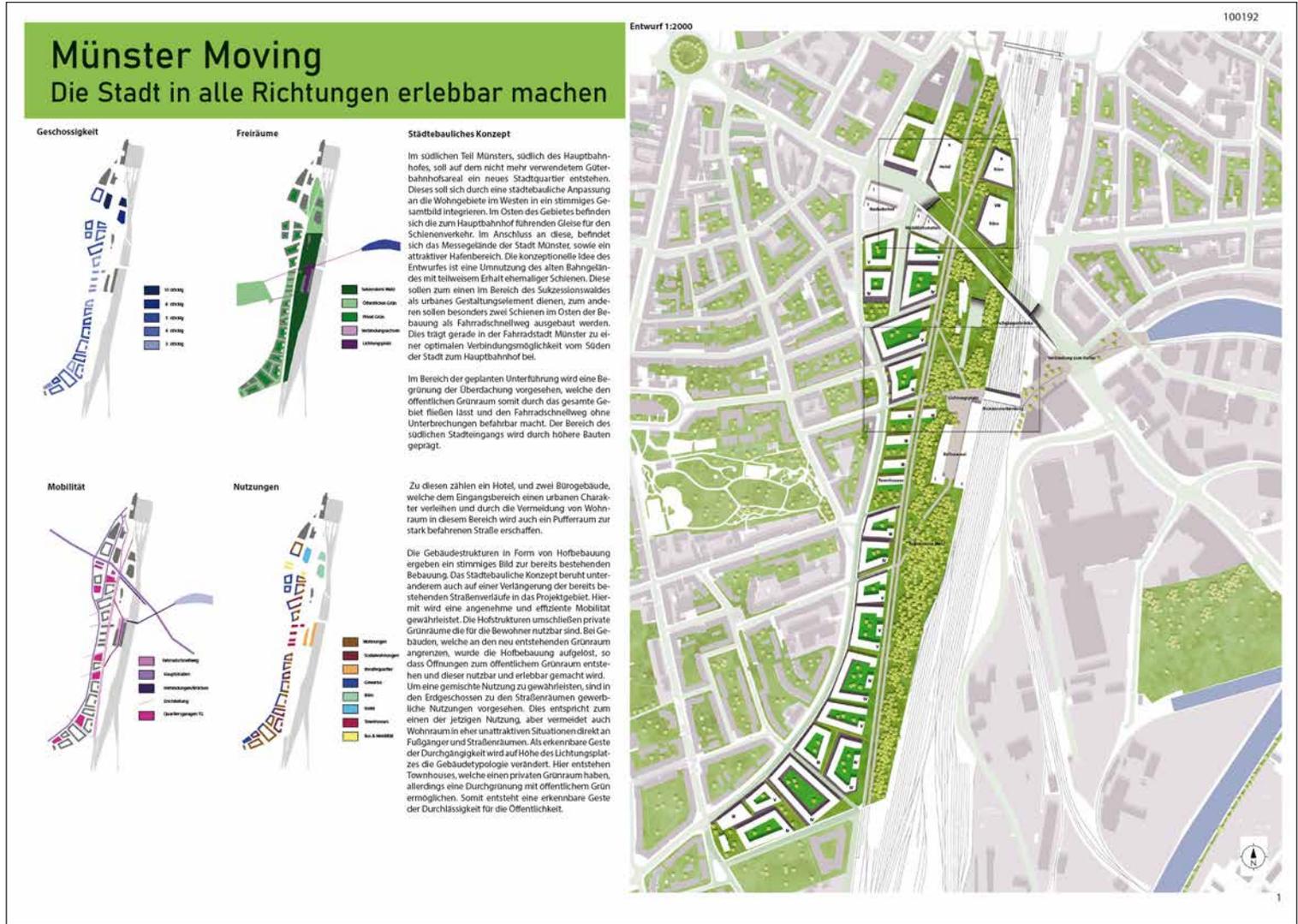
Baustoffe TUNNEL

Bauart	Hauptmaß	Feigkeitsklasse	EXP-Klasse	Tragwirkung
Tunnel-Außenwände	Ø=60cm	C45/55-WU	XA2, XD2, XF2, WA	Gewölbewirkung
Tunnel-Innenstützen	Ø=1,30/1,30m	C45/55	XA2, XD2, XF2, WA	Säulen
Tunnel-Schle	Ø=27cm	C45/55-WU	XA2, XD2, XF2, WA	Flächenverankerung
Schuttbeton	Ø=28cm	C25/30	XC2, XF1, WA	nicht lagend
Fußbeton, allgemein	C12/15	XD		nicht lagend
Fußbeton, Kolonnenfundament	CB/10	XD		nicht lagend
Saubereckschicht	Ø=40cm	C12/15	XD	nicht lagend, drainiert



Weitere Wettbewerbsbeiträge

Städtebau



Münster Moving Die Stadt in alle Richtungen erlebbar machen

Inspirationen und Vorbildungen



Detail 1 Südeingang 1:200



Schwarzwald 1:5000



Detail Südeingang
Der Bereich der Uferstraße wird durch die Erweiterung des Grünraums aufgeweitet und nutzbar gemacht. Durch das Erreichen einer Fußgängerbreite lässt sich auch die städtische Fußgängerinfrastruktur dank weiterer Anreize des Weges durch die Uferstraße, wird sowohl eine Wegweisung durch die öffentlichen Grün- sowie durch einen Stadtpark ermöglicht.
Als städtebauliche Akzente in diesem Bereich fungieren vor allem die mehrgliedrigen Gebäude mit unterschiedlichen Nutzungen. Neben den vierkantigen Gebäuden im Obergeschoss sind zwei Bürgerhäuser, während angrenzend dazu ein Mehrfamilienhaus entsteht. Dies ist im Grund der Lage immer zum Hauptbahnhof, wie auch zum Hauptbahnhof eine Option für diesen Bereich.
Durch zusätzlich zur Uferstraße wurde auch auf die Grünanlage vor der A64. Anstelle von Hofanlagen befindet sich hier eine Wohnanlage. Diese bietet unterschiedliche Möglichkeiten für ein modernes Modell wie zum Beispiel 2-Bett-Wohn-, Ladenlokal, Café, Workshop etc. Auch hierbei sind hier die Lage durch die Nähe zum Hauptbahnhof, wie auch der direkte Anschluss an eine Rad- und Fußgängerweg auf der ehemaligen Gleise, aus.

Nach der Radfahrer der Stadt Münster wird im Zuge dieses Entwurfs integriert. Durch zwei Überführungen wird sowohl die hochwertigste Radinfrastruktur, als auch der Radfahrer komfortabler gestaltet.

100192

2

Münster Moving Die Stadt in alle Richtungen erlebbar machen

Detail 2 Lichtungspiaz 1:500



Detail Lichtungspiaz

Im Bereich des alten Güterbahnhofs werden zwei Bahnhofsgebäude erhalten und umgenutzt. Hier entsteht die Gestaltung des neuen Wohnquartiers. Die Nutzung unterschiedlicher Art werden hier ermöglicht und gefördert. Gerade im Moment der urbanen Stadt mit vielen Skulpturen und kreativen Räumen können diese Wohnquartiere und urbanen Gebäude zu neuen Gehwegen beitragen. Aufgrund der Lage direkt zu den Gleisen, bietet sich hier die bestmögliche Nutzung anstelle von Wohnraum.
Im Bereich zwischen den beiden Gebäuden und im Norden dieses, entsteht ein Lichtungspiaz. Dieser Bereich ist vorgesehen für verschiedene Aktivitäten. Der Platz liegt zentral im Projektgebiet und ist im Bereich des öffentlichen Grünraums. Zum einen dient er als Verbindung zum Stadtpark, zum anderen verbindet er durch eine Fußgängerbreite auch die neue Wohnanlage mit der neuen und historischen. Dies ist sowohl für private Aktivitäten der Menge einladend, als auch für angelegte Menschen, die das Habitatgebiet erleben möchten. Somit werden eine Brückenfunktion zwischen Quartieren und dem Hauptbahnhof, dem Südeingang und im Norden und dem Süden der Gleise mit dem Hauptbahnhof.

Der Platz soll wiederum durch seinen Kontrast zum Suburbanen wirken. Um dies zu erreichen, wird auf Materialwahl in seiner über weite, um einen natürlichen Umgang zu erlauben zu lassen. Ein vertikaler Belag auf die Zusammengehörigkeit der Wege, des Platzes und dem Bereich zwischen den Bahnhofsgebäuden, hervorzuheben. Es ist hier vorgesehen Radweg in diesem Bereich vorgesehen. Es soll die Frage der Spannsatz zwischen Fußgänger und Fahrradweg vornehmlich.
Als Radfahrer über den Platz befinden sich wiederum Bereich auch Touristen an der Stelle von Hofanlagen. Diese sollen zum einen eine unterschiedliche Wohnformen ermöglichen, zum anderen auch eine tolle Darstellung für die Öffentlichkeit sein. In diesem Bereich ist die Quartierentwicklung zwischen Südeingang und hier gestaltet werden soll. Der Platz dient somit als wichtiger Raum zwischen dem Münster in die Richtung erleben zu machen.

Persepolis Erweiterung



Im Bereich des alten Güterbahnhofs ist vorgesehen, die beiden Bahnhofsgebäude erhalten zu lassen. In diesem Bereich soll die Erweiterung entstehen, wobei durch eine innovative Lage zwischen Hauptbahnhof, Radweg, Museum und dem Stadtpark als wichtiges Verbindungselement dient. Um dies hervorzuheben, entsteht im Moment zum Suburbanen ein Lichtungspiaz. Dieser wird mit 1000 m² eine Fußgänger- und Fahrradbreite zum Verbindungselement zwischen den unterschiedlichen Funktionen. Dieser Kreuzungsbereich wird durch unterschiedliche Nutzungen wie Büro für Start-up, Kreativität, Arbeiten etc. sein, ein Museum und modernen Standort mit viel Potenzial für moderne Nutzungen.

Reinbachstraße



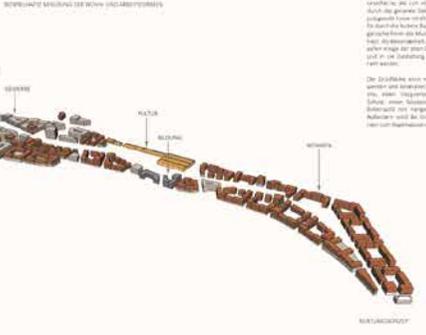
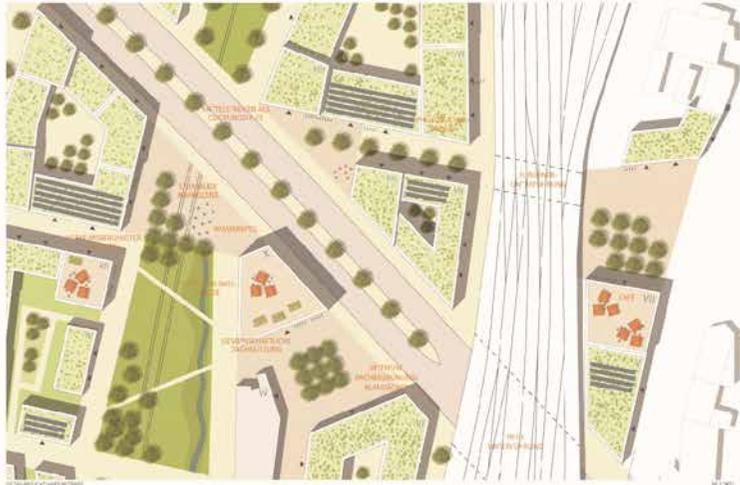
Die Bebauung des Gebietes soll in fünf verschiedenen Richtungen stattfinden. Als erste Bauabschnitte wird der Suburbanen angelegt, dies beinhaltet die Erweiterung einiger Gewerbe- und Geschäftsbereiche. Aus dem angrenzenden Grünraum soll der Fahrradweg angelegt werden. Die über Suburbanen eines der Bauelemente wird die Lage am Ende des Gleises ist, bietet es sich an hier ein zu bauen. Als zweiter Abschnitt erfolgt der Ausbau der Uferstraße zur mehrspurigen Fahrbahn. Im Zuge dessen werden im Bauabschnitt eine neue über die angrenzenden Gebäude bebaut und werden aufgrund der Lage für vorhergehendes Bauelement, sowie der Durchdringung der Bebauung aufgrund des funktionellen Stadtes, innerhalb in sich ein lassen und hierher Bauabschnitt die Bebauung des weiteren Stadtes vorzunehmen. Dies beinhaltet die Durchdringung in Form von Hofanlagen und auch in Form von Touristen. Mit Fertigstellung dieses Abschnittes, sollte auch der Übergang Suburbanen schon die erste städtische Wirkung entfalten können und kann ähnlich als Suburban weitergenommen werden.

100192

3

WOHNEN UND ARBEITEN AM GRÜNEN GLEIS
KARTEN UND PLÄNE

496532



HOHNHOF-SÜDBLOCK

Auf Grund der Lage in der städtebaulichen Struktur...
Die städtebauliche Struktur...
Auf Grund seiner Lage...
Die städtebauliche Struktur...
Auf Grund seiner Lage...
Die städtebauliche Struktur...

Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...



Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...

Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...



Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...



Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...
Die städtebauliche Struktur...

Nina Schönberger

Hochschule Koblenz

Zusammen Wachsen - Grünes Quartier Münster

124113



Perspektive Abbild



Perspektive Gemeinschaftsplatz



Schwarzplan M 1:5000

Das neue Quartier wird geprägt durch die Durchdringung des Gebietes Richtung Neuwerk sowie die Verdichtung Sozialer - Inseln. Am Knotenpunkt dieser Verbindung befindet sich das urbane Herz des Gebietes, der Gemeinschaftsplatz. Er wird umgibt durch den Kulturplatz und dem Landschaftspark. Alle gemeinschaftlich nutzbaren Schwerpunkte werden durch eine Allee verbunden, die Haupterschließung für Fahrradfahrer und Fußgänger. Der Bestand an der Friedrich-Ebert-Straße soll soweit wie möglich erhalten werden. Die vertikalen Neubauten sollen sowohl Geschäfte (auch die bereits vorhandenen Discounters) Wohnen als auch Büropunkte beinhalten. Durch die Blockstruktur werden langfristige Vorteile ermöglicht, welche im Zusammenhang mit dem öffentlichen Grün für eine erhöhte Durchdringung des Gebietes sorgen. An der Bahnlinie sind Bürgerhäuser bzw. Wohngebäude mit entsprechenden Grundrissen angeordnet. Diese bieten den Überblick für ein wirkliches Quartier. An der neuen Unterführung, Bereich Alstedt-Krupp-Weg/ Dommerstraße liegt der neue Marktplatz (Hochpunkt). Die Überquerung der Bahnlinie wird an zwei weiteren Stellen durch neue Unterführungen ermöglicht.

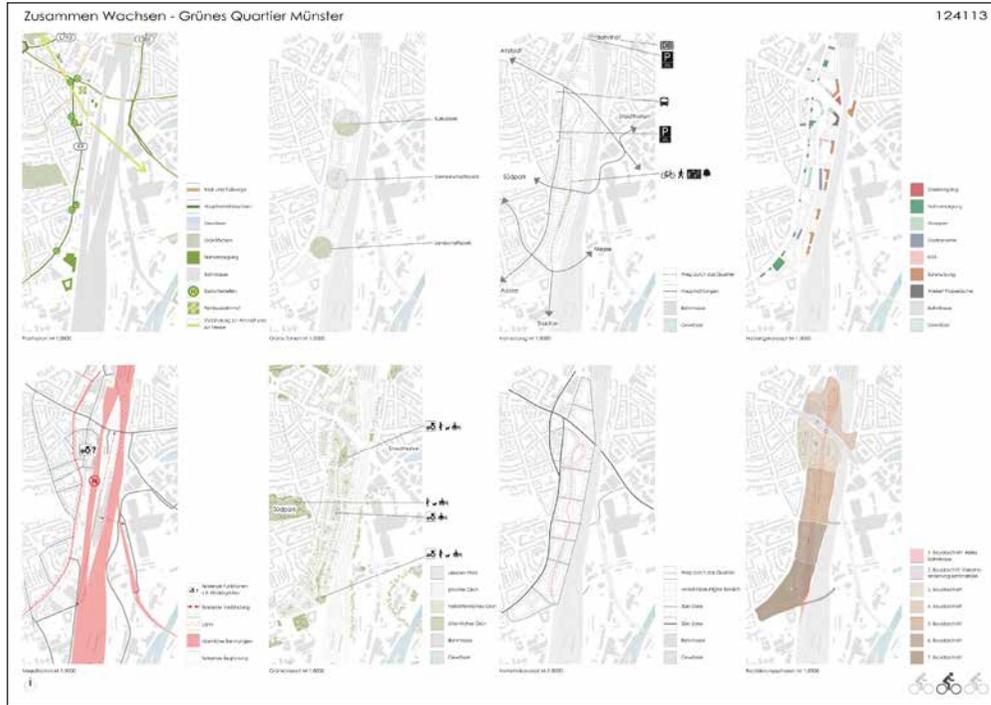


Kontextualisierung



Modellfoto Vogelperspektive





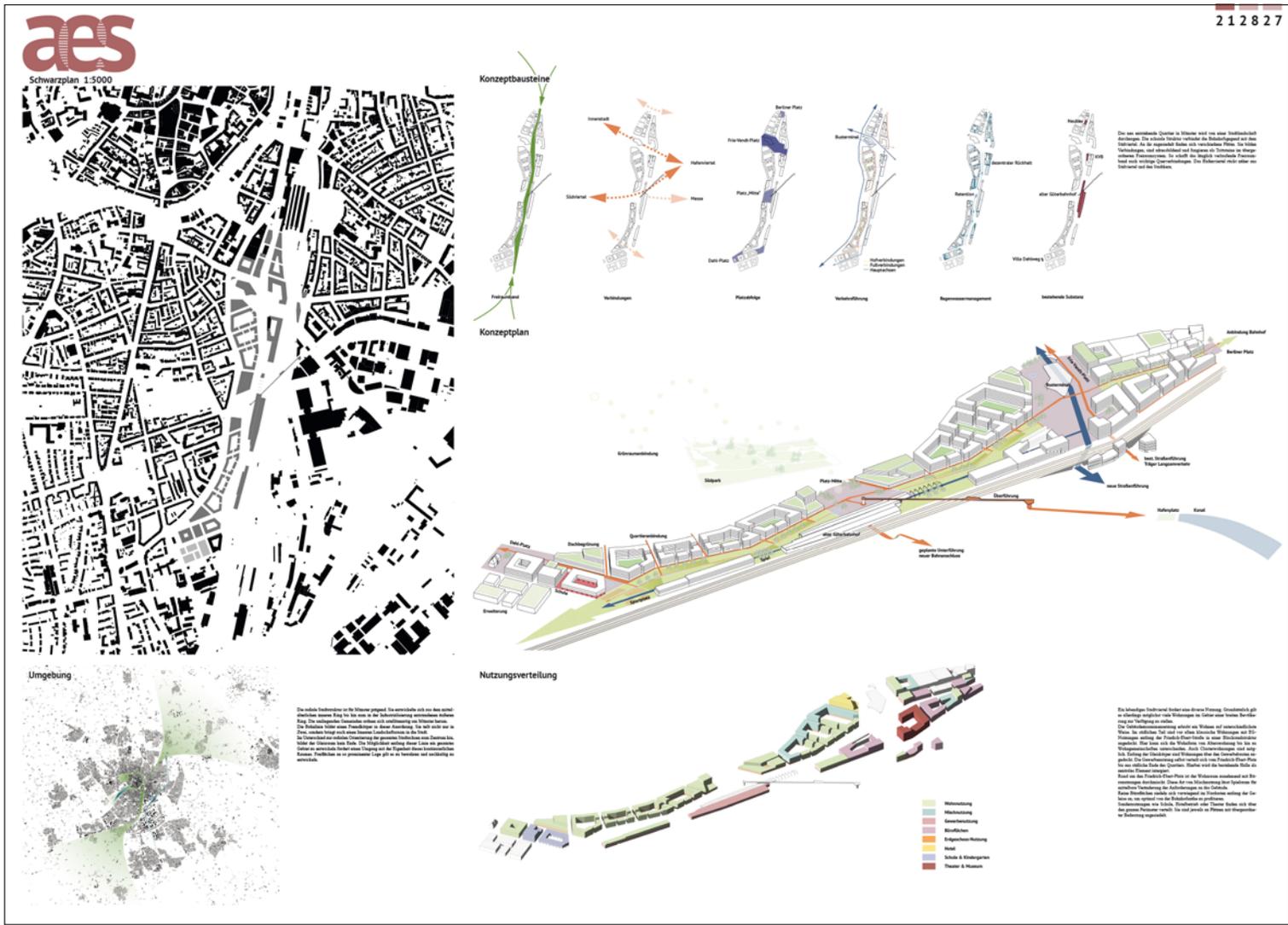
Anqi Liu

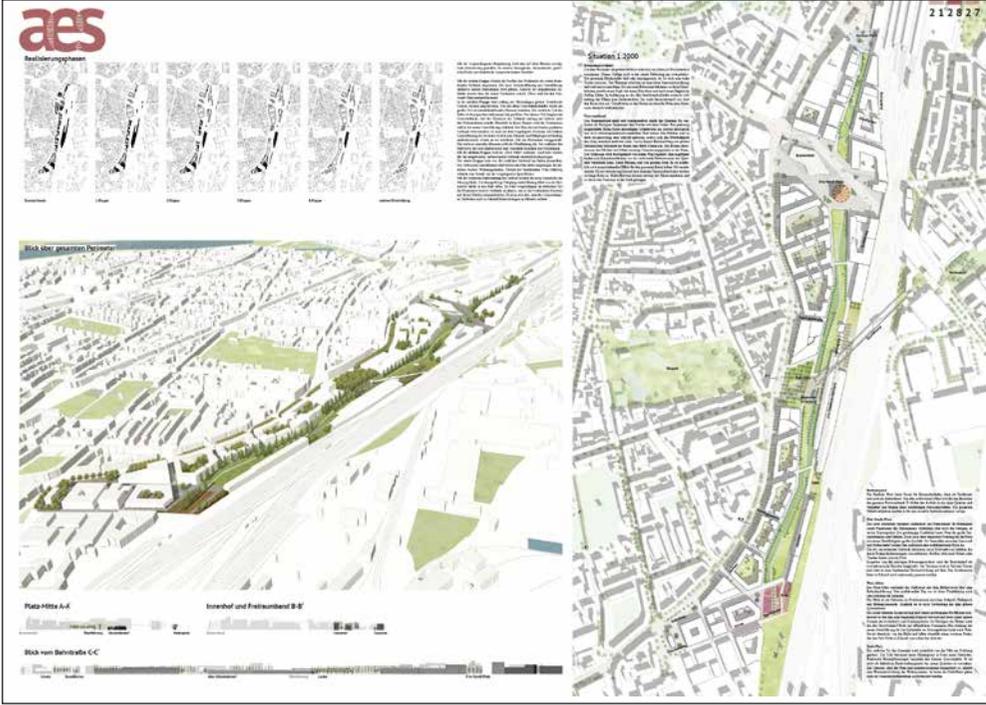
Universität Kassel

64
65









Vincent Paul

TU Dresden

68
69

Neues Stadtquartier Münster

Schwarzkopf M1/5000

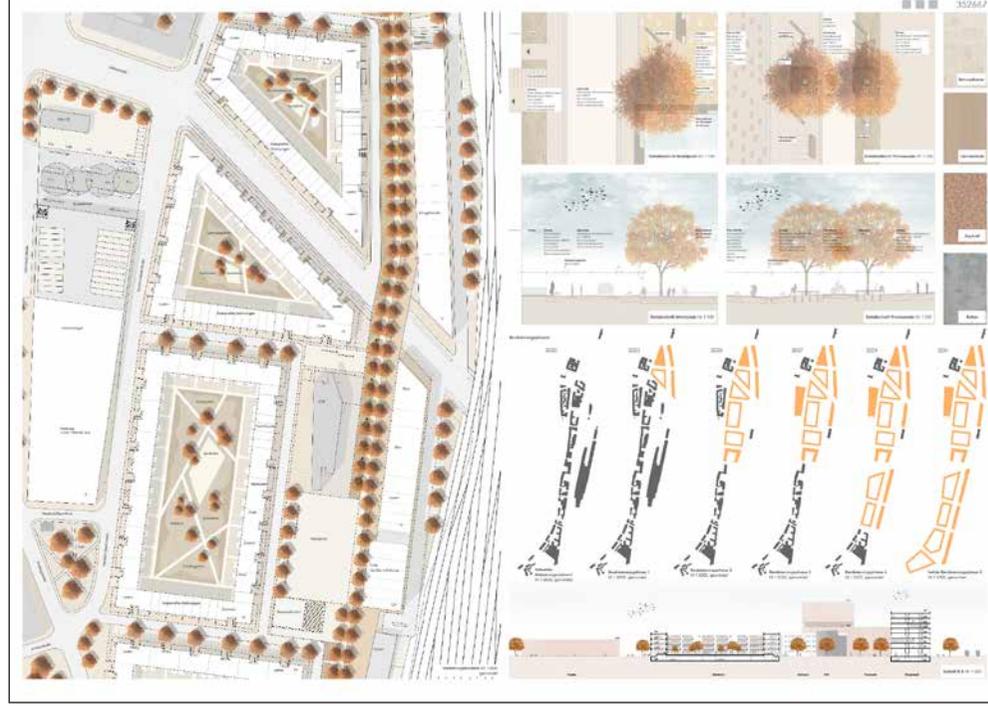
190290

Vogelperspektive

Die schwierigen Rahmenbedingungen sowie die zentrale Lage in der Stadt führen zu hohem Vorgehensdruck. Das Gebiet zählt nicht nur zu den wichtigsten und übergeordneten Erwerbs-, Wohn- und Stadtteilen, sondern auch zu den wichtigsten öffentlichen Einrichtungen. Durch den Prozess von fast 100% der Glasmaße entsteht mitten in der Stadt ein neues Wohnquartier. Durch den Neubau eines Blocks entsteht eine neue, lebendige Verbindung von Straßen im Stadtzentrum für den Rad- und Fußverkehr. Entlang der Hauptachse wird ein neues, öffentliches Grünband geschaffen, das die Stadt neu verbindet und einen nachhaltigen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität leistet.

Mit hoher Aufenthaltsqualität zu gewinnen. Es soll ein lebendiges, sich aufeinander beziehendes Quartier entstehen. Dieses „ohne Anker“ soll sich als selbstständiges Quartier etablieren und bestehende Quartiere sowie neue, ansehbare Gebäude integrieren. Durch die Nutzung eines Stadtplatzes im nördlichen Teil des Gebiets entlang der Hauptachse bekommt das Gebiet einen sehr hohen urbanen Charakter und steht als Verbindung der beiden Quartiere dar, die durch die neue Entwicklung neu gestaltet wird. Das gesamte Gebiet soll mittels urbaner Transformations eine Aufwertung zu einem attraktiven, hochwertigen Wohnquartier mit attraktiven Freizeitmöglichkeiten bekommen. Es entstehen neue Wohnquartiere mit unterschiedlichen Baueinheiten, Freizeitmöglichkeiten und öffentlichen Grünflächen. Das öffentliche Grünband im Stadtzentrum, die reproduktive Nutzfläche im Wohnquartier, die Freizeitmöglichkeiten im Anker und ein urbaner Mix aus Wohnen und Produktion am Anfang des Entwicklungsbereichs. Das „Neue Stadtquartier Münster“ soll sich in ein vielfältiges, integriertes, lebendiges Quartier mit dem Schwerpunkt Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit entwickeln. Der Mix der gesamten Stadt gewinnt, große Anker steht als Referenzpunkt und Referenzraum.





Green Connected

4 2 7 5 2 1

privater Verkehrsfluss geschlossener Blockrand

Dachbegrenzung
Die dreifachsteckige Dachbegrenzung im Plan zeigt die geschlossene Blockrand-Form, die sich in einer hohen Trennung zwischen dem privaten Innenbereich und öffentlichen Außenraum zeigt. Dadurch ist für Fahrer das Verhalten im Straßenverkehr einfacher, während die Anwohner geschützt werden können. Neben dem begrünten Innenhof wird die Blockfläche mit weiteren Grünflächen versehen.

Bike-Hub
Um einen Einblick auf die Auto mögliche Sicht zu machen, wird zwischen den Blockrand-Formen angeordnet. So sollen geeigneten Radabfuhrstellen und Sharing-Angebote die Bestuhlungsmöglichkeiten verbessern.

Freizeitsportplatz
Zwischen den Blockstrukturen führt eine begrünte Fuß- und Radweg-Struktur, die durch eine hohe Trennung zwischen dem privaten Innenbereich und öffentlichen Außenraum gekennzeichnet ist. Neben dem begrünten Innenhof wird die Blockfläche mit weiteren Grünflächen versehen.

Wohnen
Mischnutzung
Kultur
Gewerbe

Schnelle Durchwegung
Die Erschließung des zentralen Wohnbereichs erfolgt über eine Außen-, zentrale Durchwegung mit der Grünfläche entlang. Durch diese Durchwegung kann das Quartier schnell und flexibel erschlossen werden.

Grüne Achse für Fuß- und Rad
Neben der zentralen Achse führt eine Grünachse, welche mit verschiedenen Anbauformen ausgestattet ist. An dieser Achse sind die 'Zonen Achse' die 'Zonen Achse' die die Zone und die Zone verbindet. Anwohner können diese Achse nutzen, um das Quartier zu erreichen.

Planung
HBF 1 2 3 4 5
Auffahrt
Nutzung
Erschließung

M 1: 5000

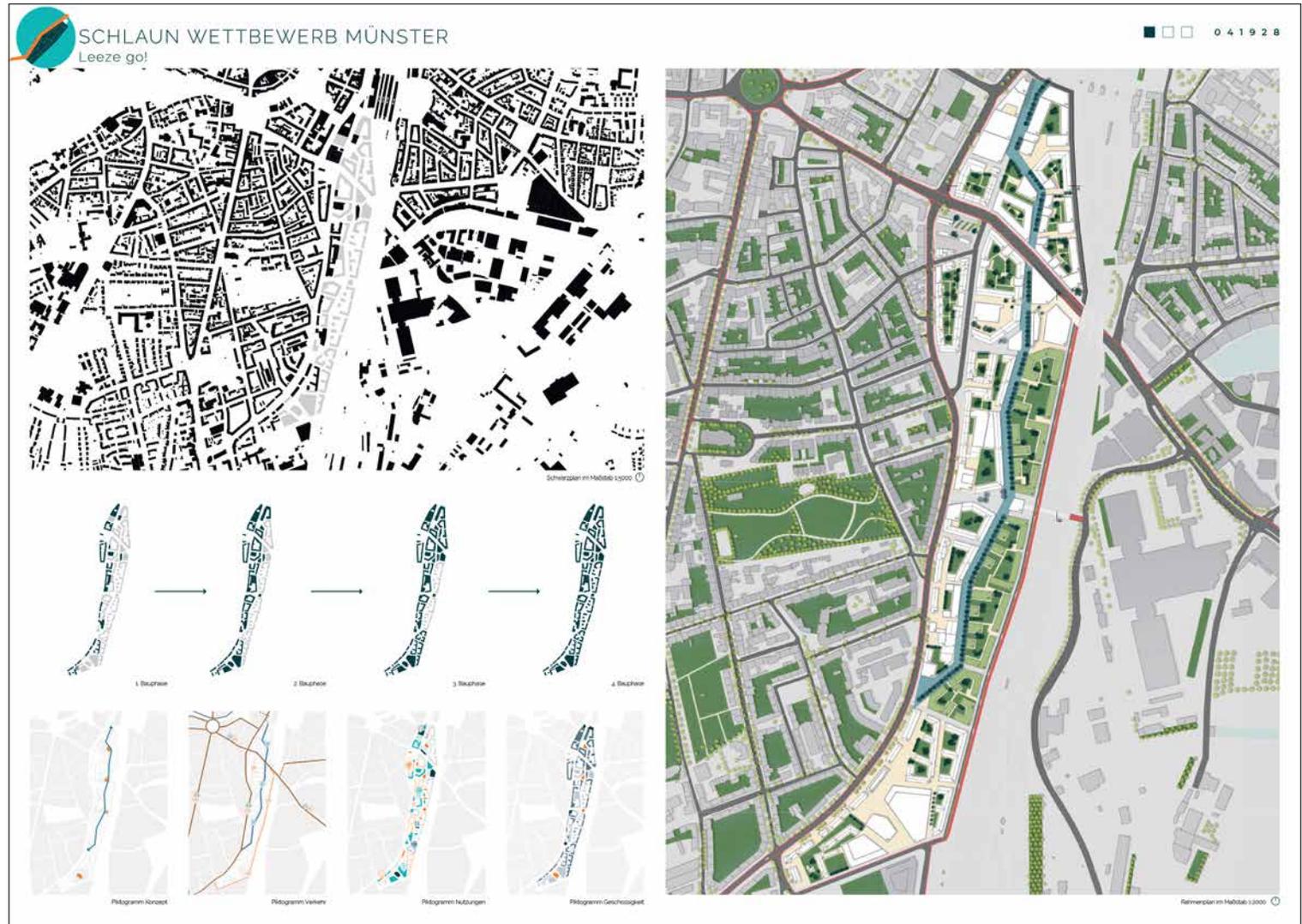
3D perspective rendering of the residential development showing a mix of housing, commercial, and cultural uses, with green spaces and pedestrian/bike paths.



Kira Sophie Kalhöfer | Alina Yasmin Hanke

Universität Kassel

74
75



SCHLAUN WETTBEWERB MÜNSTER Leeze 101

0 1 2 3 4

Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster. Es soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.

Entwicklungsziele
Die Leeze 101 soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.

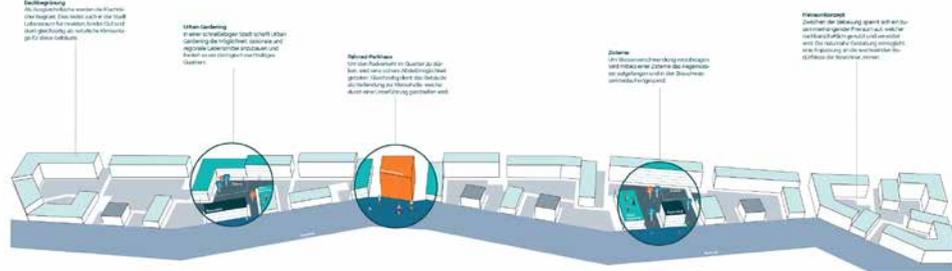
Urbanisierung
Die Leeze 101 soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.

Minimaler Aufwand
Die Leeze 101 soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.

Ziele
Die Leeze 101 soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.

Planungsprozess
Die Leeze 101 soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.





SCHLAUN WETTBEWERB MÜNSTER Leeze 101

0 1 2 3 4

Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster. Es soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.

Entwicklungsziele
Die Leeze 101 soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.

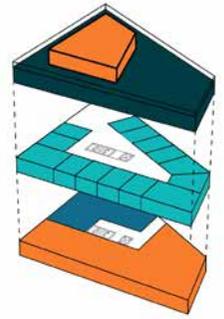
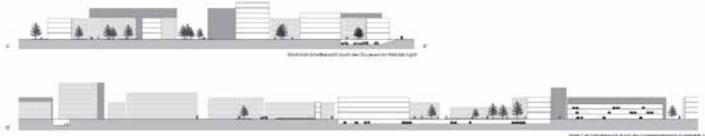
Urbanisierung
Die Leeze 101 soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.

Minimaler Aufwand
Die Leeze 101 soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.

Ziele
Die Leeze 101 soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.

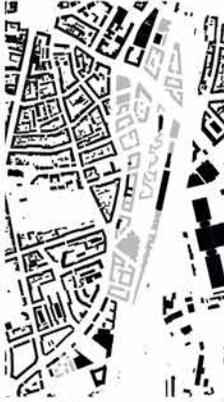
Planungsprozess
Die Leeze 101 soll ein neues Wohn- und Arbeitsviertel sein, das sich an der Leeze 101 befindet. Die Leeze 101 ist ein Teil der Leeze 101 in Münster.



Omnium Münster

Schlaun Wettbewerb 2019/2020 - Bahnstadt Süd



Schwarzplan | M 1:10.000

Warum Omnium?
Warum ist das hier das Ganze? Omnium Münster ist kein Transitort, sondern Aufenthalts-, Bildungs- und nicht zuletzt Wohnort. Das Ganze ist unteilbar und untrennbar mit dem neuen Quartier Bahnstadt Süd in der Stadt Münster auf dem Weg größer zu werden. Im Rahmen der Schulaun Stadterweiterung wurde die Stadt Münster dieses Quartier vielleicht als eine neue Zielrichtung gesehen. Wir nennen es außerdem ein vielfältiges Quartier, welches eine Schnittstelle zwischen Wohnen, Bildung, Gewerbe, Handwerk und Kultur bietet.

Konzept
Es soll ein Viertel gestaltet werden, das durch seine Lage im Süden der Stadt sowohl einen Eindruck eines geschichtsträchtigen als auch einer vielfältigen Stadt Münster vermittelt und ein Tor in den Süden öffnet. Dabei ist die Lage des Viertels entscheidend für seine Funktionen. Besonders spielt dabei die angrenzende Bahnhof eine prägende Rolle bei der Ausdehnung der Freizeitanlagen und der Durchquerungen. So sollen Räume entstehen, die zum Vorweilen einladen aber auch leicht mit Münster betriebenen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad, zu durchqueren sind.

Wohnraum
Flexiblen Grundrisse sollen alle Haushalte und Konstellationen einladen, im neuen Quartier Omnium Münster Platz zu finden und miteinander im Austausch zu leben. Dabei sollen Wohnungen für Familien, Altersgerechtes, Single-Haushalte und Wohngruppen entstehen. Das besondere Augenmerk wurde auf die Schaffung von studentischen Wohnen gelegt, um die in den vergangenen Jahren entstandenen Defizite in diesem Bereich anzugehen. Ergänzend dazu soll in allen Neubauten eine Sozialstruktur von mindestens 25% eingetragenen werden, um Wohnen in optimaler Lage für alle Einkommensschichten zu ermöglichen.

Nutzungen
Die Nutzungsverteilung soll das große Interessenspektrum der Bewohner*innen und Bürger*innen von Münster widerspiegeln und gleichzeitig dazu anleiten, miteinander zu leben und operieren zu lernen. Dabei kann dieses Quartier als Erweiterung der Innenstadt gesehen werden, die es nicht den Anspruch erhebt die City als Raum für Kultur, Theater und Geschäften abzulösen.

Freizeitelemente
Durch topographische Elemente, die das Freiraumsystem ergänzen und Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen, ergeben sich außerdem potentielle Freizeitanlagen, die bei zunehmenden Extremwetterereignissen wie Hochlagen eine wichtige Bedeutung bekommen.

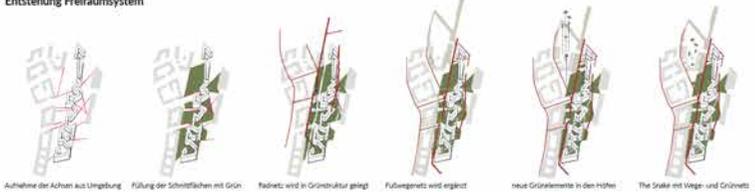


NUTZUNGEN

- Freizeit
- Wohnen
- Gewerbe
- Studentisches Wohnen
- Wohnen
- Bildungseinrichtung
- Kulturelle Nutzung
- Städte Wohngruppen

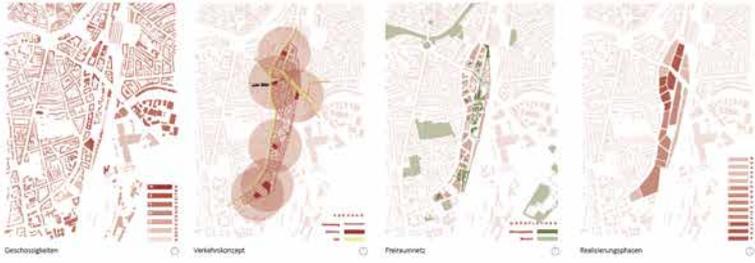
Nutzungen (a. M.)

Entstehung Freiraumsystem



Aufnahme der Achsen aus Umgebung Füllung der Seitenflächen mit Grün Radnetz wird in Grünstruktur gelegt Fußwegenetz wird ergänzt neues Grünnetz in den Höfen The Stake mit Wege- und Grünnetz

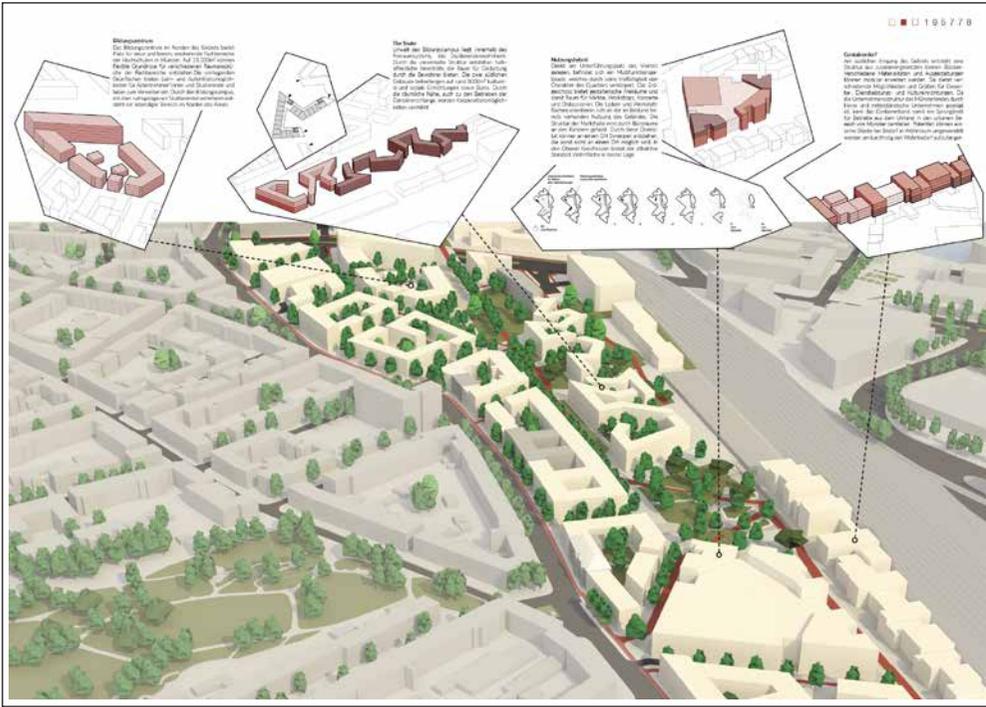
Piktogramme



Geschosspläne Verkehrskonzept Freiraumnetz Freizeitanlagen



Bahnstation | M 1:2.000



NEUES STADTQUARTIER MÜNSTER

BAHNSTADT - SÜD

Im Agglomerationsgebiet ist das neue Stadtviertel Bahnstadt Süd ein zentraler Ortspol, der sich durch seine Lage und seine gute Erreichbarkeit auszeichnet. Die hier zu realisierenden Wohnprojekte sind als Teil einer neuen Stadtentwicklung zu verstehen, die sich auf die Entwicklung der gesamten Stadtregion ausrichtet und neue, innovative Wohnformen schafft. Die neue städtebauliche Struktur soll die bestehende Struktur ergänzen und die Stadtentwicklung fördern. Die hier zu realisierenden Wohnprojekte sind als Teil einer neuen Stadtentwicklung zu verstehen, die sich auf die Entwicklung der gesamten Stadtregion ausrichtet und neue, innovative Wohnformen schafft.

Die hier zu realisierenden Wohnprojekte sind als Teil einer neuen Stadtentwicklung zu verstehen, die sich auf die Entwicklung der gesamten Stadtregion ausrichtet und neue, innovative Wohnformen schafft. Die neue städtebauliche Struktur soll die bestehende Struktur ergänzen und die Stadtentwicklung fördern. Die hier zu realisierenden Wohnprojekte sind als Teil einer neuen Stadtentwicklung zu verstehen, die sich auf die Entwicklung der gesamten Stadtregion ausrichtet und neue, innovative Wohnformen schafft.

Im neuen Stadtviertel Münster wird ein zentraler Ortspol, der sich durch seine Lage und seine gute Erreichbarkeit auszeichnet. Die hier zu realisierenden Wohnprojekte sind als Teil einer neuen Stadtentwicklung zu verstehen, die sich auf die Entwicklung der gesamten Stadtregion ausrichtet und neue, innovative Wohnformen schafft. Die neue städtebauliche Struktur soll die bestehende Struktur ergänzen und die Stadtentwicklung fördern. Die hier zu realisierenden Wohnprojekte sind als Teil einer neuen Stadtentwicklung zu verstehen, die sich auf die Entwicklung der gesamten Stadtregion ausrichtet und neue, innovative Wohnformen schafft.

Die hier zu realisierenden Wohnprojekte sind als Teil einer neuen Stadtentwicklung zu verstehen, die sich auf die Entwicklung der gesamten Stadtregion ausrichtet und neue, innovative Wohnformen schafft. Die neue städtebauliche Struktur soll die bestehende Struktur ergänzen und die Stadtentwicklung fördern. Die hier zu realisierenden Wohnprojekte sind als Teil einer neuen Stadtentwicklung zu verstehen, die sich auf die Entwicklung der gesamten Stadtregion ausrichtet und neue, innovative Wohnformen schafft.



317790



Schwarzplan 1:1 5000

ANALYSE



Städtisches Verkehrsnetz



Entwicklungspotential



Städtisches Grün



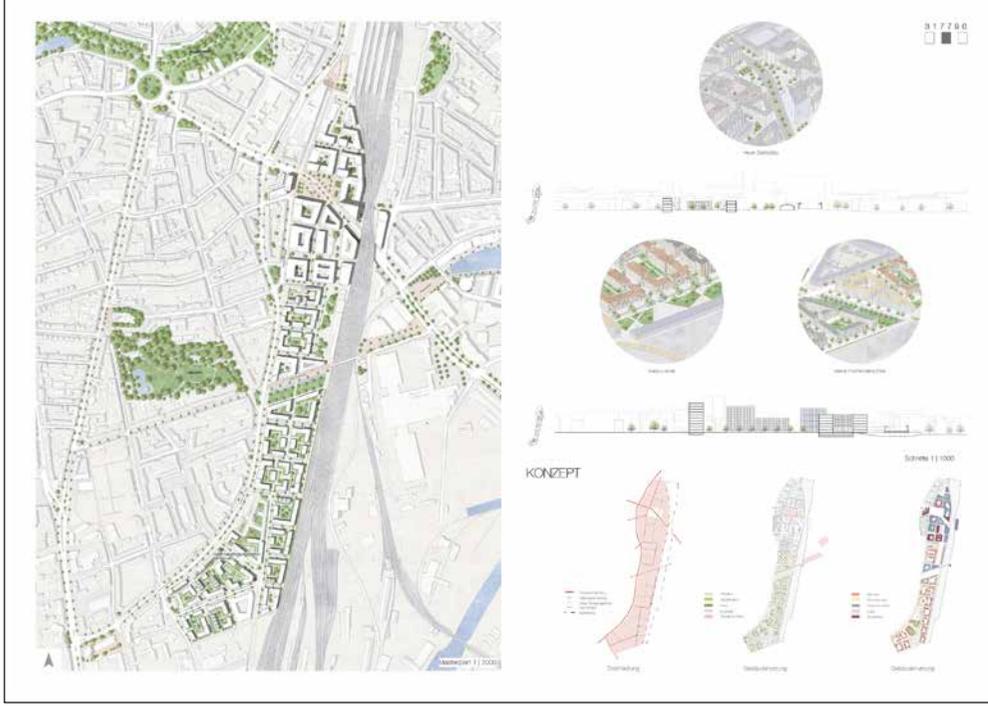
Entwicklungspotential



Städtisches Verkehrsnetz und Grün



Städtisches Verkehrsnetz



01
MÖTEMünster
136754

Def. Möjte: (sich) begegnen (plattdeutsch)

Die Idee

Das neue Quartier auf den Ebenen am Münsteraner Bahnhof ist aufgrund seiner Lage von vornherein sehr gut angeschlossen und geprägt durch eine räumliche Nähe zu unterschiedlichen wichtigen Nutzungs- und Freizeinutzungen wie dem Stadtpark, dem Hofen, der Messe aber auch dem Innenstadtbereich. Aufgrund der gut ausgebauten Radwegeninfrastruktur und einer direkten Verbindung zu den regionalen sowie öffentlichen Verkehrsmitteln durch den Bahnhof ist das Quartier auch als eine weitgefächerte Struktur mit hohem Universitäts- und Prominentencharakter innerhalb der Münsteraner Parklandschaft angeordnet. Dies eröffnet der Universitätsstadt Münster die Möglichkeit eines neuen, jungen und vielfältigen Quartiers mit unterschiedlichen Bewohnergruppen zu entstehen. Eine Chance ist dabei der Fokus auf zukünftige Lebens- und Arbeitsweisen der Akteure als Universitätsstandort und die Setzung eines starken Fokus auf Kultur und Innovationskraft um Münster auch in Zukunft zu einer jungen und dynamischen Stadt zu machen.

Ziel des Entwurfs ist diese Dynamik in einer stabilisierenden Idee (Strukturform) umzusetzen und zukunftsgerichtetes Quartier zu etablieren, das eine hohe Lebensqualität für neue, aber vor allem auch die angestammte Bewohner bietet.

Jahres

Die Ausgangslage des Plangebietes erfordert ein stabiles Gerüst um vielfältigen Herausforderungen gerecht zu werden. Die Vernetzung des neuen Stadtraums, die Schaffung eines funktionierenden Quartiers im städtischen Kontext sowie Berücksichtigung angrenzender Strukturen, die Verbindung neuer Lebensweisen und eine Innovation in Gestaltung und Nachhaltigkeit sind aus einem integrierten Entwurf eine selbst Erläuterung zum bestehenden städtischen Kontext schaffen. Im Vordergrund steht dabei das Wort Möjte. Als Verbindung des Bestehenden mit dem Neuen. Das Baum als Begegnungsort. Dieses Thema begleitet den Entwurf in seiner gesamten Funktion und verbindet die neuen Funktionen des alten städtischen Gerüsts und fördert gleichzeitig eine gemeinsame Beschäftigung mit dem Zukünftigen.

„Jittane Achse als Rückgrat des Quartiers“

Der Entwurf an von der Maxtorion geprägt die Funktion des neuen Quartiers durch eine neue „Jittane Achse“ zu formen und eine Erreichbarkeit im Quartier zu etablieren. Diese Achse hat neben ihrer Erschließungsfunktion mit dem Hauptbestand eine Funktion des Quartiers. Die Erreichbarkeit der Begegnungsorte im Quartier, dargestellt durch Plätze und Parks, gleichzeitig offen für die Höhe im Quartier und verbindet diese Innenräume. So wächst das Quartier entlang dieser Achse und bildet wichtige Freizeite, Kultur, Sport und soziale Funktionen an. In dieser Weise integriert die Achse alle Elemente zu Themen die neuen Aktivitäten und Wohnen im Quartier verbindet und Wachstumsgenerator sind.

„NUTZUNGSVERTEILUNG“

49% Bohnen
Forschung Universität

20% Arbeiten Co Working
Sozial

10% Kultur
Einzelhandel

8% H.B.

5%

„ENTWURFSPRINZIPIEN“

„JEDER NACHBARSCHAFTEN“
Ausdrucks, heterogener und stark durchgeformte Nachbarschaften werden als Leitlinie der Konzeption herangezogen. Die Nachbarschaften besitzen dabei ein geschlossenes Block mit großem Kern die in die Gesamtbebauung eingebunden und einem gestaffelten Block mit kleinerem Kern, dem bewohnter Quartierblock gegenüber ist. Die Höhe und Höhe bilden die Hierarchie einer jeden Nachbarschaft, die nach Lage werden die Blöcke und Gebäude hinsichtlich der Erdgeschossnutzung und Grundrissstruktur differenzieren.

„TYPISCHEN UND NUTZUNGEN“
Konzeption ist die geschlossenen Blöcke aber hin zu einer Wohnbebauung mit Vorzügen und großem Kern werden im Erdgeschoss der Blöcke mit Höfen öffentlich wirksamen Nutzungen und Leben, Cafés, Nahversorgung und Dienstleistungen zugeordnet. Die inneren Erschließungsebenen der geschlossenen Wohnblöcke werden als durchgehende Wohnwege ausgebildet, hier wird in geschlossenen Durchläufen zum Quartier mit Laubengängerbauweise bereits im Erdgeschoss gesteuert.

„HOF UND HUB“
Überhalb der Erdgeschosse in den gestaffelten Blöcken sind Büros und Geschößwohnungen. Zu den Quartierstrukturen hin orientieren sich vorwiegend soziale und gemeinschaftliche Einrichtungen, wie Klubs, Quartierclubs aber vor allem Kulturelle und kreative Nutzungen. In den Höfen werden Kulturvermittlung, soziale Infrastruktur, Energie und Stoffkreisläufe sowie neue Formen des Austausch und Abwechslung auf nachhaltige Weise gebildet.

„JAVILLONS UND QUARTIERSACHE“

„VOGELPERSPEKTIVE“

02

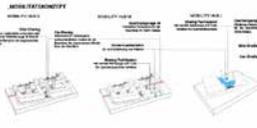
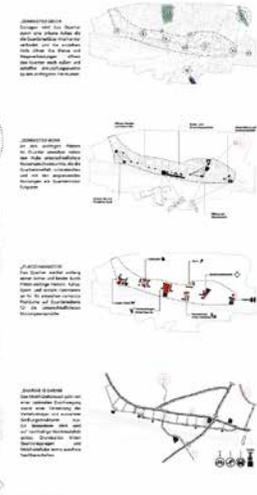
MÖTEMünster

Def. Moite: (sich) begegnen (plattdeutsch)

136754

Das Konzept

Die Mischung der neuen Baublocken mit bestehenden Wohn- und Geschäftsbau ist ein zentraler Bestandteil der Strategie. Durch die Mischung von Altbau mit neuem Baugebiet werden bestehende Strukturen erhalten und neue Impulse gesetzt. Die Mischung von Altbau mit neuem Baugebiet ist ein zentraler Bestandteil der Strategie. Durch die Mischung von Altbau mit neuem Baugebiet werden bestehende Strukturen erhalten und neue Impulse gesetzt.



03

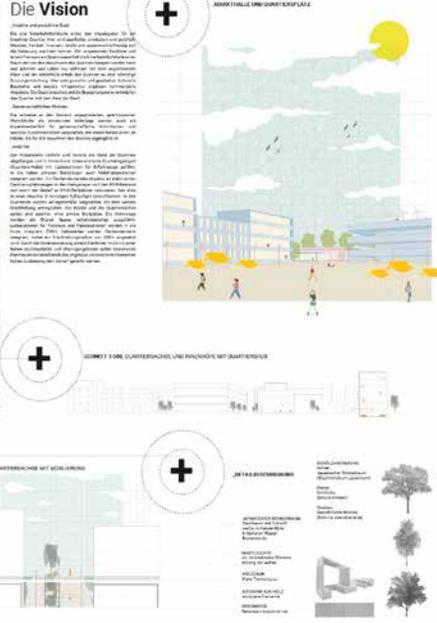
MÖTEMünster

Def. Moite: (sich) begegnen (plattdeutsch)

136754

Die Vision

Die Vision ist ein zentraler Bestandteil der Strategie. Durch die Mischung von Altbau mit neuem Baugebiet werden bestehende Strukturen erhalten und neue Impulse gesetzt. Die Mischung von Altbau mit neuem Baugebiet ist ein zentraler Bestandteil der Strategie.



82
83

Stadtimpuls

Aktivierung, Anreiz, Auslöser.

452309

Perspektive Marktplatz



Bestand

Bestandskante

— Linien
— Bestände

Aktivierung der Bestandsstruktur

— Linien
— Bestände

Reaktion

Reaktion durch öffentliche Plätze

— Linien
— Bestände

○ öffentliche
Flächenabgrenzung

Reaktion durch die Bauweise

— Linien
— Bestände

□ offene
Bauweise
■ geschlossene
Bauweise

Typologien

○ urbaner
Kern
○ öffentliche
Platz
■ offene
Stadt

Blockaufweitung

Skizzen Typologie Bauweise Bauform

■ geschlossen
■ geschlossen
□ offen

Blockergänzung

Skizzen Typologie Bauweise Bauform

■ geschlossen
■ geschlossen
□ offen

Punktsetzung

Skizzen Typologie Bauweise Bauform

□ offen
□ offen
□ offen

Anwendung

Anwendung auf das Gebiet

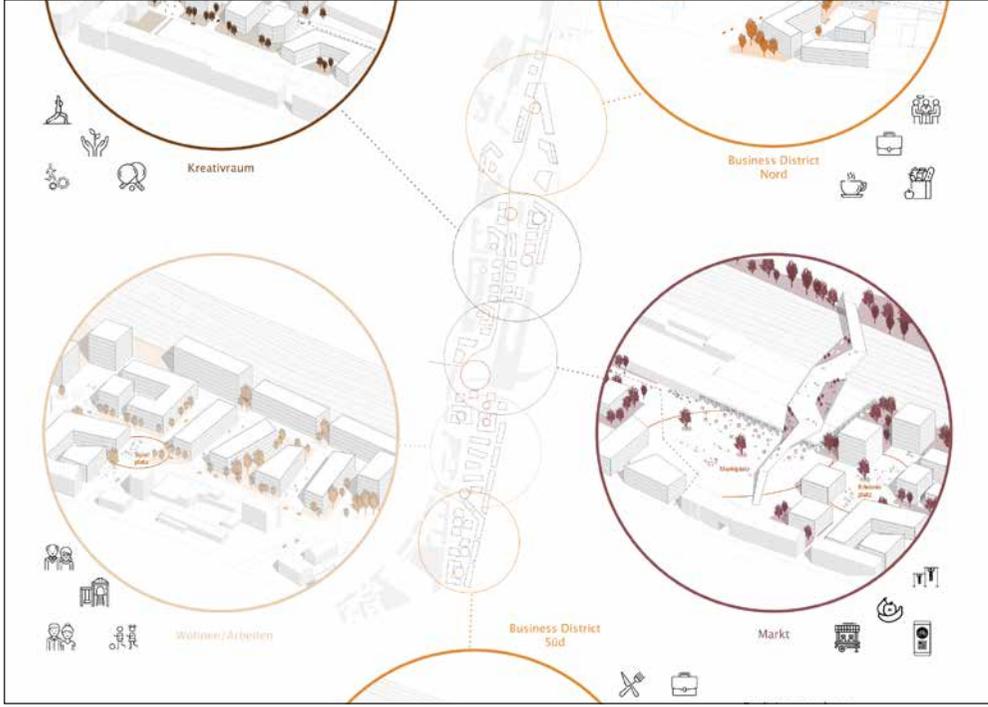
Platz Sportplatz platz Marktplatz Kriegerdenkmal platz Bauwerkplatz Café-Tische Open Space

Gesamtperspektive im städtischen Kontext



Schwarzplan M.1:5000





BAHNSTADT

SÜD



Schmiedgen M1 | 2000

9. Schlaun-Wettbewerb 2019|20 Münster

Konzeptidee
Um ein komplett neues, innovatives und attraktives Stück Stadt in Münster zu schaffen, ist es geplant die Gebäude in Form von **Wohnblöcken** zu gestalten. Für die klare Abtrennung zu den Bahnhöfen im Osten werden an der gesamten östlichen Gebietskante aus **Lärmschutzgründen** **Wohn- und Arbeitsplätze** platziert. Im Vordergrund steht bei diesem Schritt die **Umbauung des bestehenden** **Wohngebietes** im **Nord-Süd-Ausrichtung** um neuen **Bereitstellungsraum** zu schaffen. Die **neue Radstruktur** folgt sich in das bestehende **Fahradnetz** der Stadt durch einen **Neuansatzpunkt** im **Nord-Süd-Ausrichtung** im **Quartiersinneren** des **neuen** **Wohngebietes**.

Für diesen **Radschneberg** ist eine **zweibahnig** **vierspurige Radstrecke** **vorgesehen**, die **sowohl** **langsameres** **Fahren** mit **etwas „Slow-Forward“** **Strassen** als **auch** **schnelles** und **effizientes** **Fahren** mit **etwas „Fast-Forward“** **Strassen** ermöglicht. In der **Mitte** des **neu angelegten Grünzuges** **beginnt eine** **Verbreiterung** **von** **Freizeitanlagen**, die **sich** **über** **die** **Bahnhöfen** **hinweg** **ins** **östliche** **bestehende** **Umfeld** **erstreckt**. Durch **diese** **Brücke** **ist** **die** **Verbindung** **des** **Viertels** **geschaffen** **werden** **so** **wie** **ein** **schmalere** **Wegverbindung**, **von** **West** **nach** **Ost**. **Ein** **gering** **Stellen** **stellen** **es** **können**, **werden** **die** **ehemaligen** **Bauflächen** **mit** **einigen** **Parhäusern** **und** **Tiefgaragen** **im** **Süd** **der** **Hypothese** **angestrichelt**.

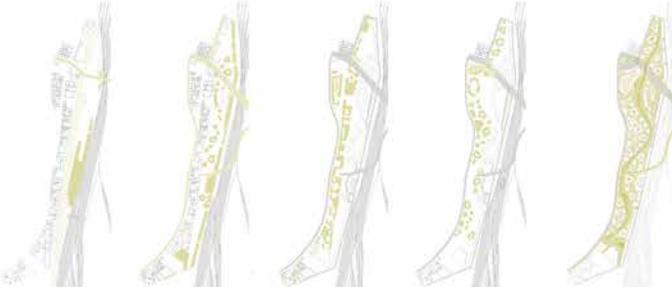
112930



Kammerling M1 | 2000

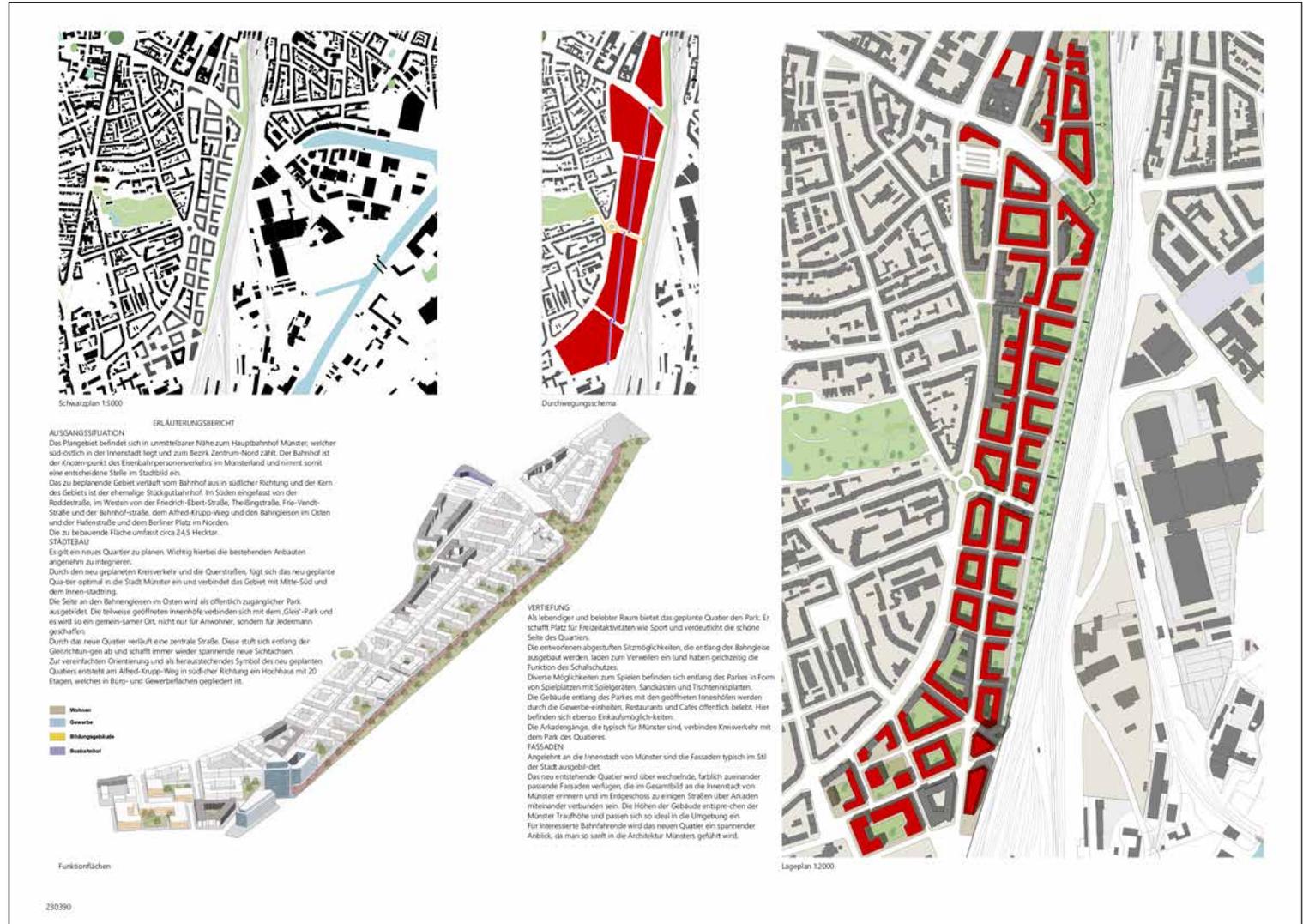
Baueinheiten zur Realisierung des Bauverfahrens
Im ersten Baueinheit findet der **Rest** der **östlichen** **Rest** **und** **gebäude**, **der** **westlichen** **Gieße** **und** **der** **alten** **Unterführung** **statt**. **Die** **westliche** **Baueinheit** **schließt** **den** **unbegrenzten** **Wohnbereich** **im** **Westen** **und** **die** **mittleren** **Konzeptbauteile** **werden** **entlang** **und** **der** **ESKA** **Markt** **im** **südlichen** **Bereich** **entlang**. **Des** **Walters** **wird** **der** **erste** **architektonische** **Sonderbau**, **die** **Brücke** **in** **der** **Mitte** **des** **Planungsgebietes**, **die** **neue** **Unterführung** **im** **Norden** **sowie** **die** **neu** **angelegten** **umliegenden** **Strassen** **geschaffen**.

Im **dritten** **Schritt** **nehmen** **wir** **den** **Abriss** **und** **teilweise** **den** **Abbau** **der** **übrigen** **Bestandgebäude** **vor**. **Der** **vierte** **Schritt** **umfasst** **den** **Bau** **der** **übrigen** **Konzeptbauteile** **ausdrücklich** **der** **Sonderbauten** **rund** **um** **den** **neuen** **Zentralen** **OmniBusbahnhof** **vor**. **Außerdem** **ist** **in** **diesem** **Schritt** **der** **Ausbau** **aller** **neuen** **Freizeitanlagen** **und** **Freizeitanlagen** **und** **Freizeitanlagen** **beabsichtigt**. **Im** **letzten** **Schritt** **wird** **die** **Aufschaltung** **von** **Hügeln** **mit** **den** **Besten** **des** **Baueinheit** **von** **Abriss**, **den** **Bau** **einer** **Brücke** **über** **die** **neue** **Unterführung** **und** **einer** **Bauspur** **von** **der** **Unterführung** **zum** **ZOB** **vorgesehen**.



Planungsraum







Vertiefungsbereich 15000



Vertiefungsbereich 15000



Ansicht 1:125



Perspektive I



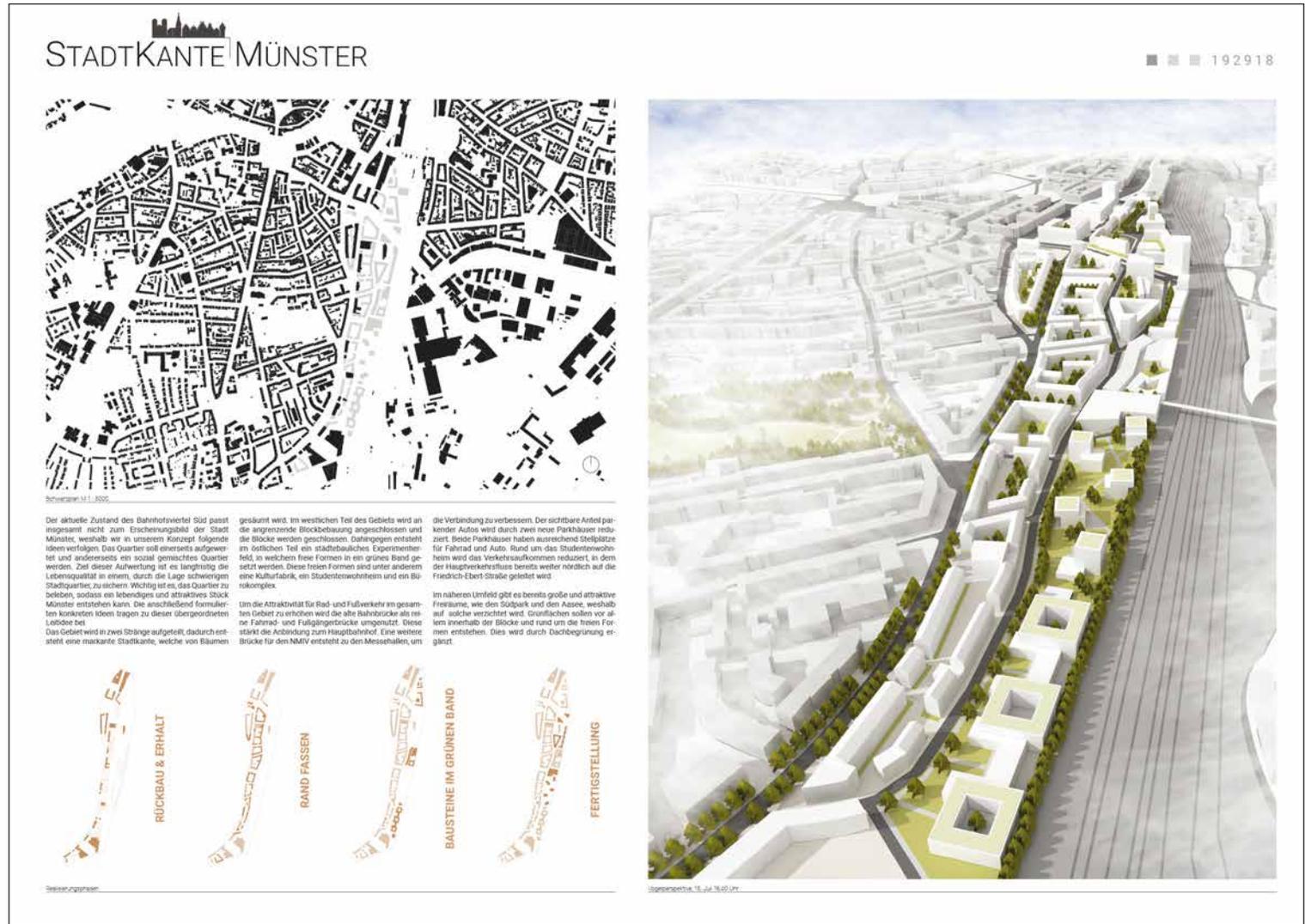
Querschnitt 1:250



Transverschnitt 1:250



Perspektive II





GREEN CITY

GLEISSTADT MÜNSTER

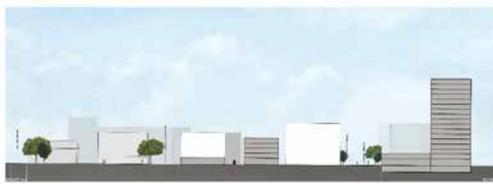
437829



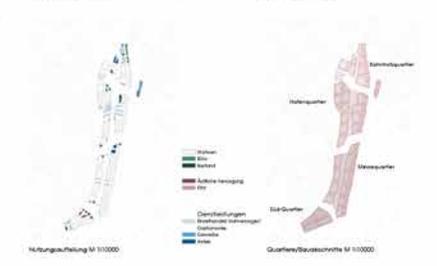
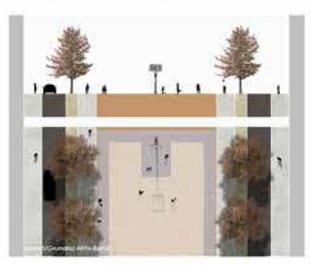
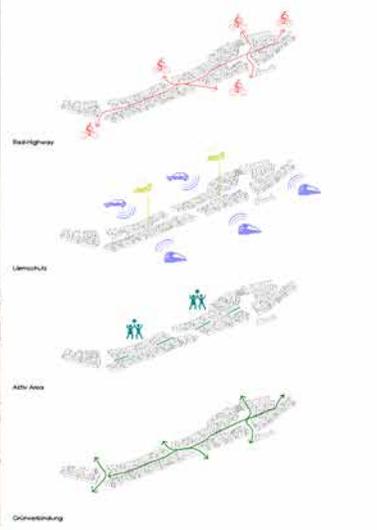
GREEN CITY

GLEISSTADT MÜNSTER

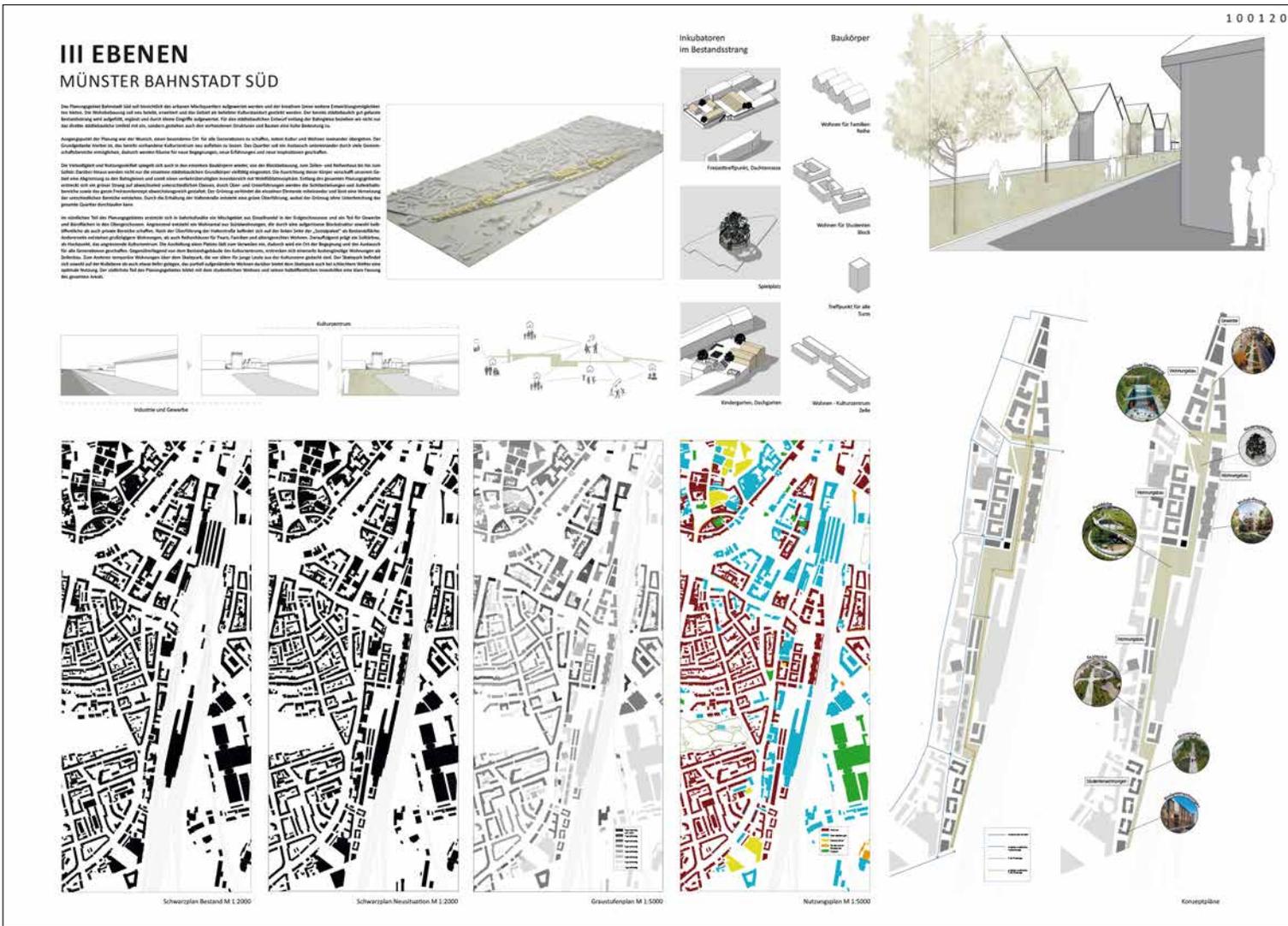
437829







94
95



Axonometrien dreier verschiedener Areale 100120

AREAL 1
 FREIKÄUFE
 STUDENTEN
 AUFWERTUNG
 KULTUR
 SONNENFORMEN
 ANSCHLÜSSE
 EINWISSEN DER
 GEMEINSCHAFT
 VIELFÄHIGKEIT
 AUSTAUSSCH
 URRÄUMLICHKEIT

AREAL 2
 VIELFÄHIGKEIT
 HOCHPUNKT
 AUFWERTUNG
 ERHOLUNG
 SONNENFORMEN
 AUSTAUSSCH
 ANSCHLÜSSE
 GRÜNZUG
 TREFFPUNKT
 ERHOLUNG
 SONNENFORMEN
 SOLITÄR
 VIELFÄHIGKEIT

AREAL 3
 UMWÄRTUNG
 SOZIALRAUM
 VIELFÄHIGKEIT
 AUFWERTUNG
 ERHOLUNG
 SONNENFORMEN
 PARKANLAGE
 ANSCHLÜSSE
 SONNENFORMEN
 GEMEINSCHAFT
 VIELFÄHIGKEIT
 INNENHOF

Vertiefungen einzelner Areale 100120

AREAL 1
 FREIKÄUFE
 STUDENTEN
 AUFWERTUNG
 KULTUR
 SONNENFORMEN
 ANSCHLÜSSE
 EINWISSEN DER
 GEMEINSCHAFT
 VIELFÄHIGKEIT
 AUSTAUSSCH
 URRÄUMLICHKEIT

AREAL 2
 VIELFÄHIGKEIT
 HOCHPUNKT
 AUFWERTUNG
 ERHOLUNG
 SONNENFORMEN
 AUSTAUSSCH
 ANSCHLÜSSE
 GRÜNZUG
 TREFFPUNKT
 ERHOLUNG
 SONNENFORMEN
 SOLITÄR
 VIELFÄHIGKEIT

AREAL 3
 UMWÄRTUNG
 SOZIALRAUM
 VIELFÄHIGKEIT
 AUFWERTUNG
 ERHOLUNG
 SONNENFORMEN
 PARKANLAGE
 ANSCHLÜSSE
 SONNENFORMEN
 GEMEINSCHAFT
 VIELFÄHIGKEIT
 INNENHOF

BAHNSTADT_POCKETS

ERLEBBARE STADTRÄUME

Der Leitgedanke des Entwurfs ist die Entwicklung eines lebendigen und funktionalen Stadtraumes. Um diesen Leitgedanken auf das städtebauliche Gefüge zu übertragen, wurde eine typologische Vielfalt an Gebäuden entwickelt. Die Diversität der Gebäude innerhalb der Baukörper ermöglicht eine hohe Durchmischung sowohl der Nutzungen als auch der Wohnformen.

Durch die Erweiterung des Alberslocher Weges entsteht nun eine Magistrale, die eine Verbindung der Randstadt mit der Innenstadt schafft. Die Unterführung fungiert dabei als Stadtbegegnung, welcher durch die markante Bebauung akzentuiert wird. Südlich sorgt eine Unterführung für eine zusätzliche Verbindung des Planraums mit den angrenzenden Stadtteilen. Eine weitere Verknüpfung bildet die neue Bahnstadtbrücke, die zugleich öffentliche Bereiche innerhalb der angebauten Gebäude erschließt. Die Brücke ist fußläufig oder mit dem Rad zugänglich. Das topografische Spiel wird somit um eine weitere Ebene ergänzt und auf die Bebauung übertragen.

Die ehemalige Gleisbrücke wird zu einer fußläufig- und fahrradfreundlichen Verkehrsstraße

STÄDTEBAULICHES GERÜST



Mit dem Erhalt des Bestandes entlang der Friedrich-Ebert-Straße wird der Gebietscharakter sichergestellt. Ebenso werden einige Bauten erhalten, die bereits heute in hohem Maße nachgenutzt sind.

Das Rückgrat des Entwurfs bildet die Promenade, an der sich wiederholt taschenförmige öffentliche Räume aufen. Diese sind gekennzeichnet durch individuelle Nutzungsschwerpunkte, die aus der Nutzung der Gebäude abgeleitet werden. Dieses Taschenprinzip durchläuft das vollständige Areal.

Ein Teilbereich des Fährbahnhofs wurde zu Carrees eines neuen Boardinghauses überbaut. Dies bietet Aufenthaltsräume und Sanitärräume für Fahrgäste und Fahrer. Des Weiteren sind Überdachungen vorgesehen, welche die Fahrgäste vor Witterungseinflüssen schützen sollen.

ENTWURFSLEITIDEE



272602

SCHWARZPLAN



M 1:5000

MASTERPLAN



M 1:2000

Neubauvolumen



Nutzungsmix



Raumfolgen



Höhengliederung



Erschließungssystem / ruhender Verkehr



Raumkanten



Realisierungsphasen

- PHASE 1: RÜCKBAU**
Rückbau der Dämme und der Belagung
- PHASE 2: VERNETZUNG**
Erstellung der Straßenzüge
- PHASE 3: ADRESSBILDUNG**
Umkehrung des Punktschichtbaus, Überbauung des Punktschichtbaus
- PHASE 4: NACHVERDICHTUNG**
Auflockerung des Bestands, Entwicklung Stadtraum C
- PHASE 5: VERDICHTUNG AN BAHNHOF**
Entwicklung Stadtraum D
- PHASE 6: QUARTIERERWEITERUNG**
Entwicklung Stadtraum A + B
- PHASE 7: NACHVERDICHTUNG UND AUFTÖCKLUNG**
Rückbau der Dämme und der Belagung

BAHNSTADTBLOCK ALS ALTERNATIVES ERDCHLIESSUNGSSYSTEM

VOGELPERSPEKTIVE AUF DIE STADTVERMEIERUNG

BLICK AUF DEN EXPERIMENTEROCKET

VERTIEFUNGSBEREICH

STADTBAUFELDER

Der Entwurf legt sich in vier Stadtbaufelder auf. Die Promenade bildet das Rückgrat des Blockbaus. Bei der Planung sind öffentliche Räume und Freizeitanlagen an den Straßenzug eingeplant. Die Straßen sind in Längsrichtung durch den Blockbau bestimmt und in jedem der Stadtraumebenen sind sie durchgängig. Diese Stadtraumebenen sind mit der Funktion der umliegenden Stadtraumebenen abgestimmt.

STADTBAUFELD A	STADTBAUFELD B	STADTBAUFELD C mit Promenade	STADTBAUFELD D	STADTBAUFELD E	STADTBAUFELD F
Struktur: geschlossene Zeilenstruktur Hilfsfunktion: Durchdringung Beispiel: vertikale Längsachse	Struktur: offene Blockstruktur Hilfsfunktion: Durchdringung Beispiel: vertikales Längsachse	Struktur: blockartige Blockstruktur Hilfsfunktion: Durchdringung Beispiel: vertikales Längsachse	Struktur: offene Blockstruktur Hilfsfunktion: Durchdringung Beispiel: vertikales Längsachse	Struktur: Blockstruktur / polygonale Struktur Hilfsfunktion: Durchdringung Beispiel: vertikales Längsachse	Struktur: Blockstruktur Hilfsfunktion: Durchdringung Beispiel: vertikales Längsachse

STADTBAUSTEINE

Die Stadtraumebenen gliedern sich in mehrere Stadtraumebenen. Die sich hier befindlichen Stadtraumebenen sind unterschiedliche Stadtraumebenen. Diese Stadtraumebenen sind durch die Stadtraumebenen verbunden und die Stadtraumebenen bilden.

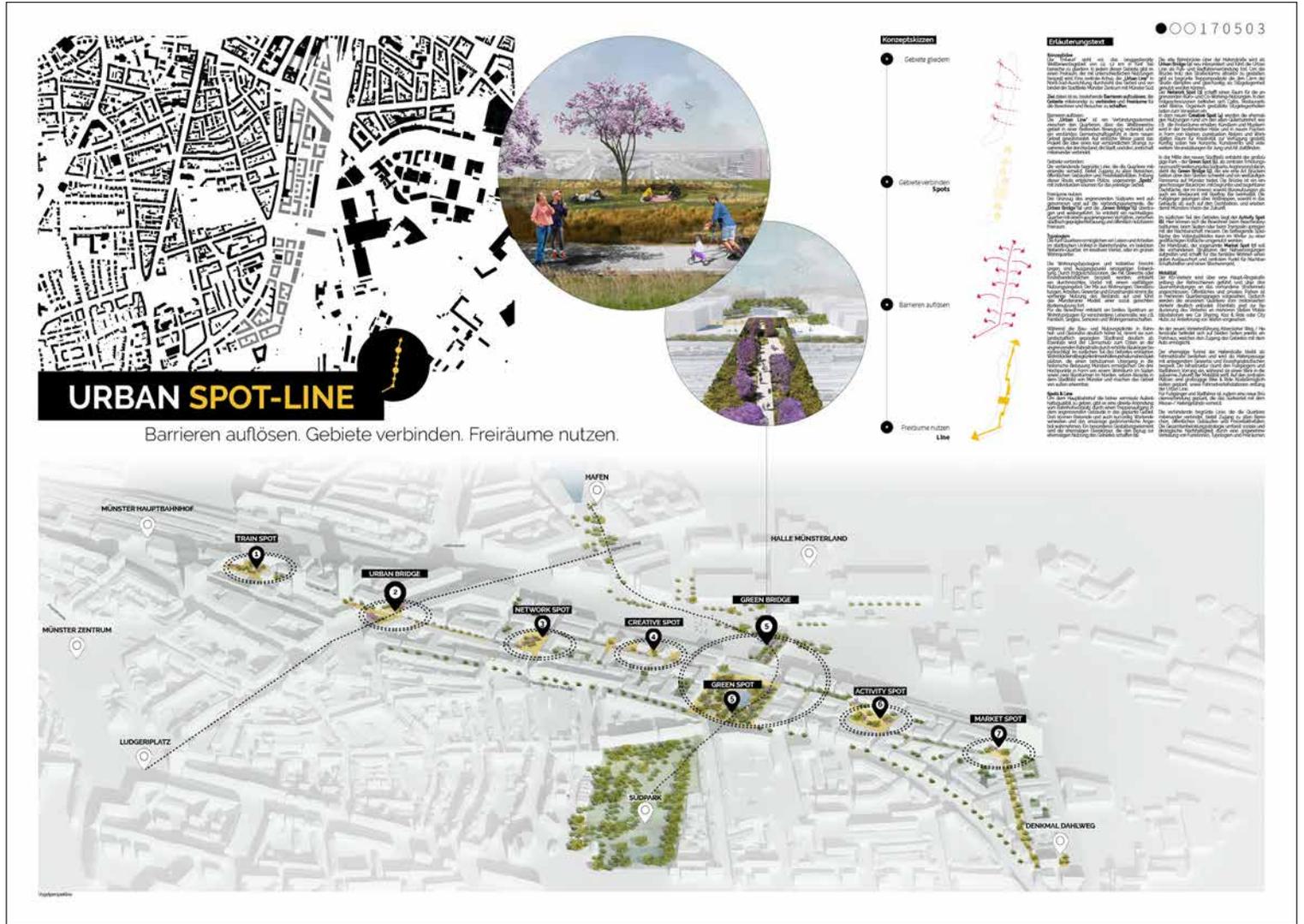
STADTBAUSTEIN A mit Blockbau	STADTBAUSTEIN B mit Blockbau	STADTBAUSTEIN C mit Promenade	STADTBAUSTEIN D mit Promenade	STADTBAUSTEIN E mit Promenade	STADTBAUSTEIN F
-------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	------------------------

GEBAUDETYPEN

Innerhalb der Stadtraumebenen sind jeweils ein Stadtraumebenen-Blockbau mit einer vertikalen Längsachse. Die Stadtraumebenen sind durch die Stadtraumebenen verbunden und die Stadtraumebenen bilden.

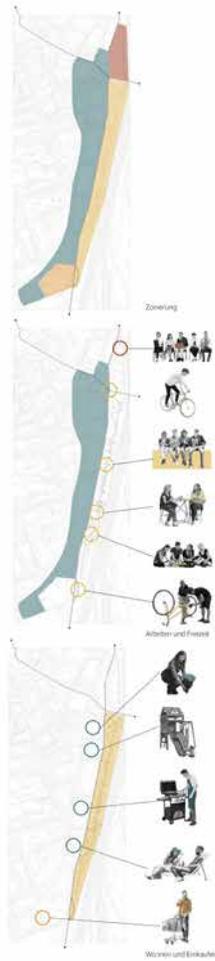
GEBAUDETYP A	GEBAUDETYP B mit Promenade	GEBAUDETYP C	GEBAUDETYP D	GEBAUDETYP E mit Promenade	GEBAUDETYP F
---------------------	-----------------------------------	---------------------	---------------------	-----------------------------------	---------------------

272602





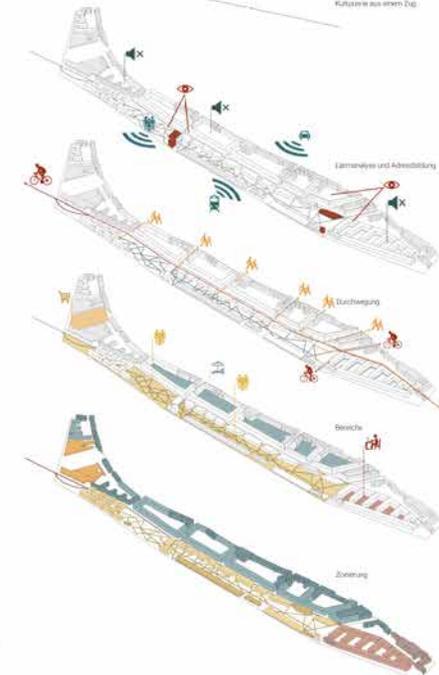
Schlaun-Wettbewerb 2019/2020,
Teilaufgabe
Architektur/Landschaftsplanung



Perspektive vom Hauptquartier der Kulturen aus einem Zug



Perspektive Bürogebäude



Fahrplananalyse und Adressabklärung

Durchquerung

Bereiche

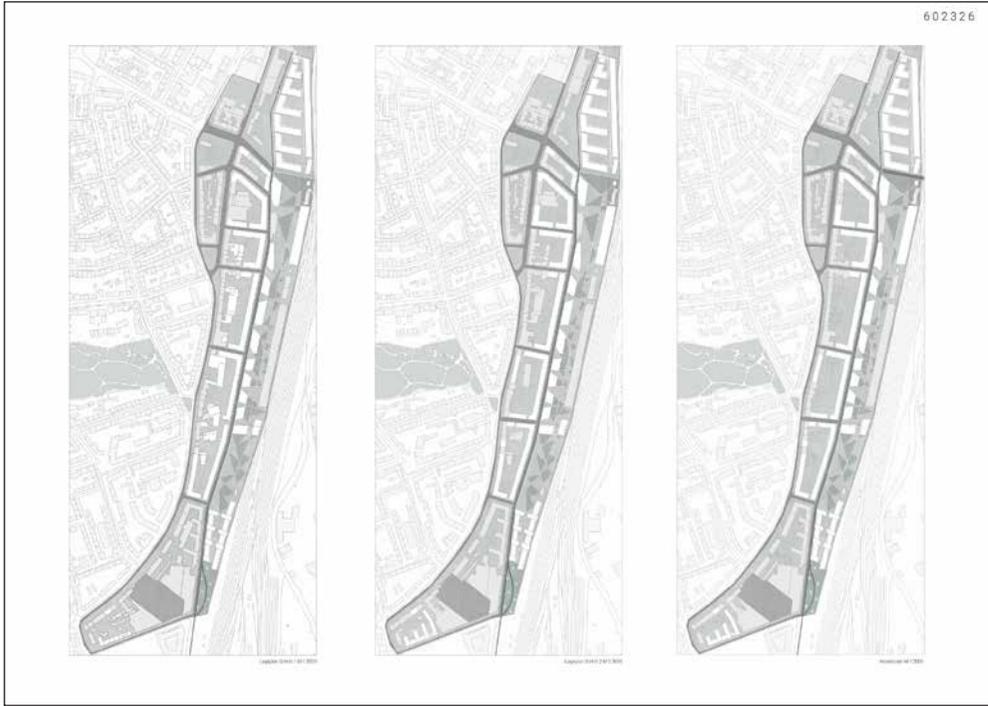
Zonierung



Perspektive Wohngebäude



Perspektive Fahrradstraße



Münster - Bahnstadt Süd - Wohnen und Arbeiten im Grünen

357967

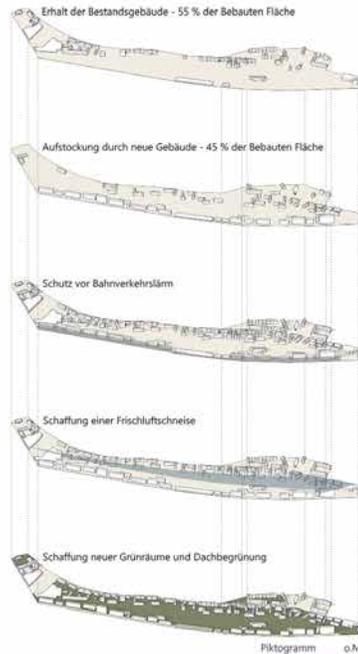
Das ursprüngliche Gebiet in dem der Wettbewerbsentwurf liegt, lässt sich in zwei Bereiche einteilen. Einer dieser Bereiche wird aktiv genutzt und bewohnt. Es befinden sich viele kulturelle Einrichtungen dort, die besonders den Einwohnern in diesem Gebiet am Herzen liegen. Das zweite Areal ist durchzogen von alten Zuggleisen, welche von verfallenen Gebäuden und Lagerhallen umgeben sind. Es handelt sich um ein Gebiet mit vielen Defiziten. Trotzdem verfügt es auch über Charme, auf dem der Entwurf aufbaut. Im Mittelpunkt steht der Umgang mit dem Bestand. So werden vorzugsweise Backsteingebäude stehen gelassen und durch neue Zeigelsteingebäude ergänzt. Denn nichts ist nachhaltiger als mit bereits Vorhandenem zu arbeiten. Der Umwelt und den Einwohnern zuliebe.

Die neue Bahnstadt Süd ist in drei Bereiche eingeteilt, welche sich längs von Norden nach Süden erstrecken. Die lockeren Wohnblöcke im Westen, eine überdurchschnittlich große Rasenfläche, die als Luftschneise dient, und eine im Osten angesiedelte Gebäudereihe aus Wohn- und Bürobauten. Sie sind so angeordnet, dass sie den restlichen Bereich der Bahnstadt Süd größtenteils vor dem Lärm des Zugverkehrs schützt. Im Süden und weiter im Westen sind ebenfalls Gebiete, die allerdings minimal verändert wurden. Da die Gewerbebauten im Süden der Nahversorgung dienen und daher nicht wegzudenken sind, wurde lediglich der große Parkplatz umstrukturiert, um die Aufenthaltsqualität des Platzes zu verbessern.

Das Wohnquartier bietet durch seine Anordnung und sein Wegesystem zusätzliche Flächen für Begegnungsräume. Dazu zählen diverse Sitzmöglichkeiten, Spielplätze und ein ökologisch wertvoller Teich in dem sich stabile Lebensgemeinschaften entwickeln können. Der Teich bietet auch für Anwohner und Besucher einen Platz zur Erholung. Die großen Wiesenflächen eignen sich hervorragend für Freizeitaktivitäten wie z.B. Picknick, Badminton etc. Es ist ein idealer Ort für Familien und Kinder, die im Sommer dort ihre Zeit verbringen wollen. Die Wiese kann auch für kleinere Veranstaltungen genutzt werden. Zusätzlich gibt es einige naturnahe Bereiche, in denen verschiedenste Blüten und hohe Gräser gedeihen und der Insektenwelt einen geeigneten Lebensraum bieten. Die Wohn- und Bürobauten im Süden sind auch durch ein attraktives Wegesystem verbunden. Die Wege sind gesäumt von Bäumen und Bänken, sie schließen immer an einem Platz an. Im Erdgeschoss einiger Gebäude sind darüber hinaus weitere, kleinere Gewerbe wie etwa Cafés und kleine Restaurants. Diese dienen nicht nur den ansässigen Angestellten, sondern ziehen auch weitere Menschen an. Die zentral gelegene Billard-Halle und weitere, in unmittelbarer Nähe stehende Bestandsgebäude fügen sich perfekt ein und bereichern das Quartier durch dieses vielfältige Angebot.

Aus ökologischen Gründen befinden sich im Gebiet überall Fahrradständer und der Verkehr der Kraftfahrzeuge soll auf ein Minimum reduziert werden. Die Straßen verlaufen entlang der Wohn- und Bürogebäude, sie enden und verhindern somit Durchgangsverkehr. Der ruhende Verkehr wird auf Tiefgaragen verteilt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Entwurf nichts außer Acht lässt. Er kombiniert Arbeitsräume und Wohnraum mit Flächen zur Erholung und zur Freizeitgestaltung. Somit vereint er alle wesentlichen Aspekte. Im Vordergrund steht der respektvolle Umgang mit der Substanz und den Einwohnern des bereits bestehenden Quartiers. Darüber hinaus ist der Entwurf zukunftsfähig, da die nachhaltigen und ökologischen Aspekte eine tragende Rolle besitzen.



Piktogramm o.M.



Schwarzplan M 1:5000



Vogelperspektive o.M.



Perspektive - Sonnenterrasse o.M.



Münster - Bahnstadt Süd - Wohnen und Arbeiten im Grünen

357967



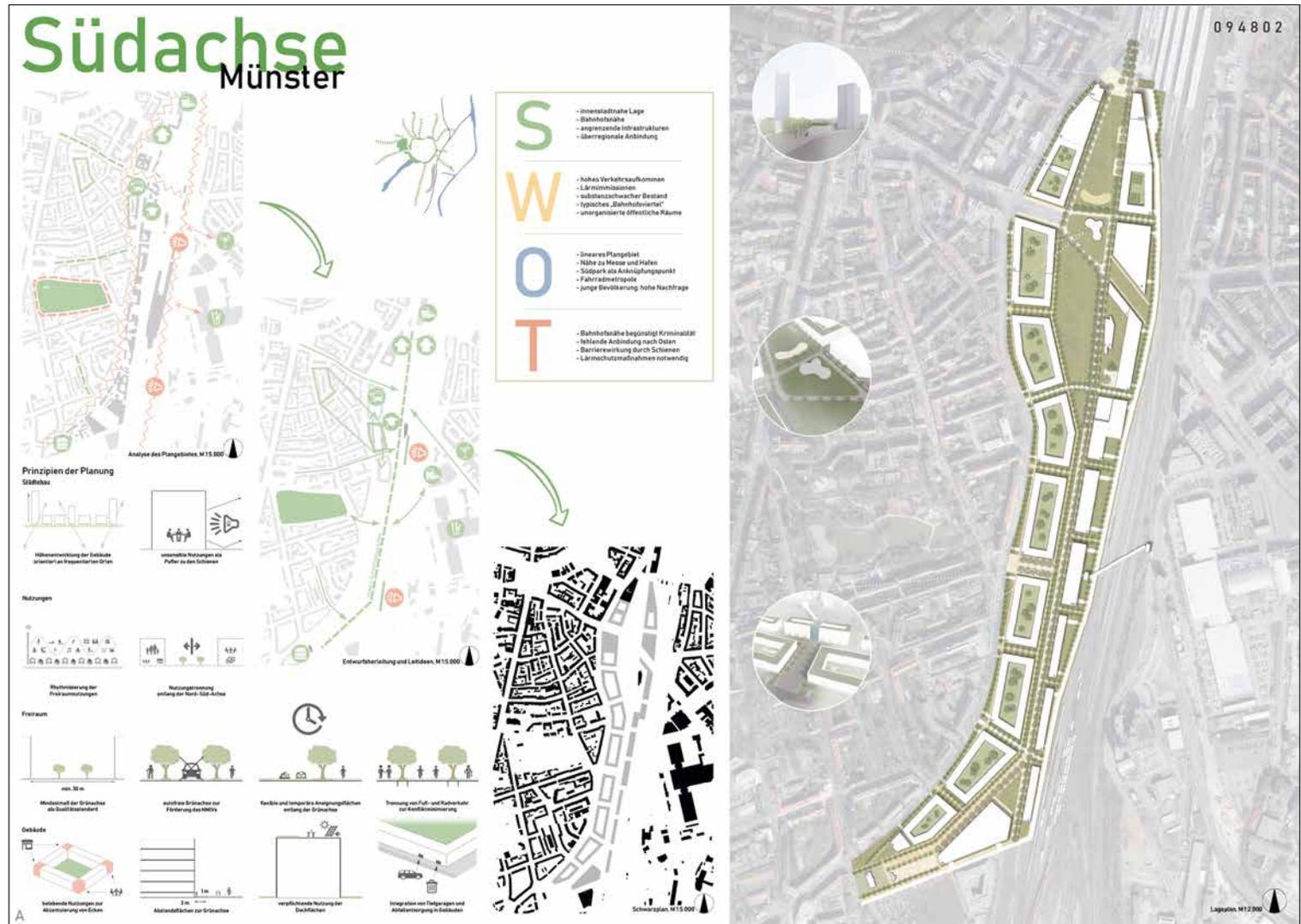
N-

Münster - Bahnstadt Süd - Wohnen und Arbeiten im Grünen

357967



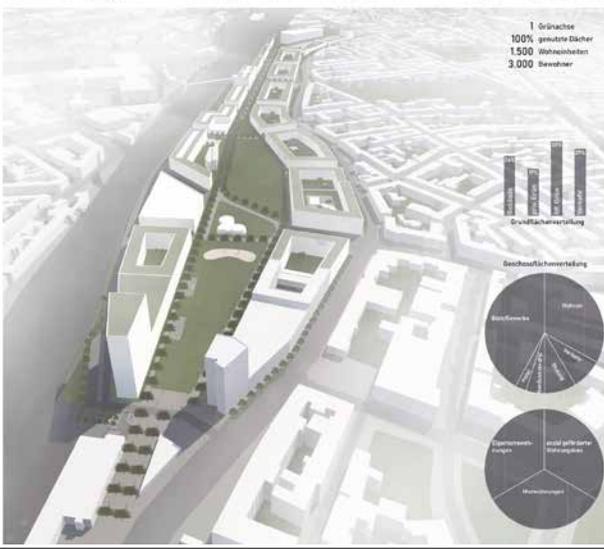
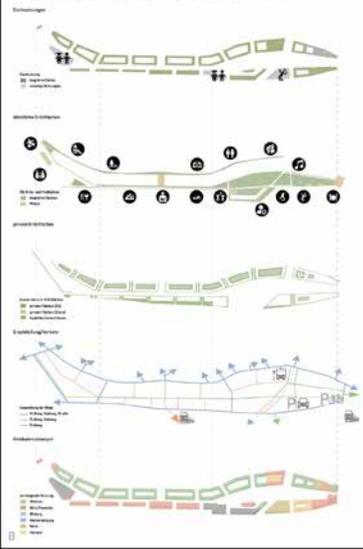
N-



Südachse

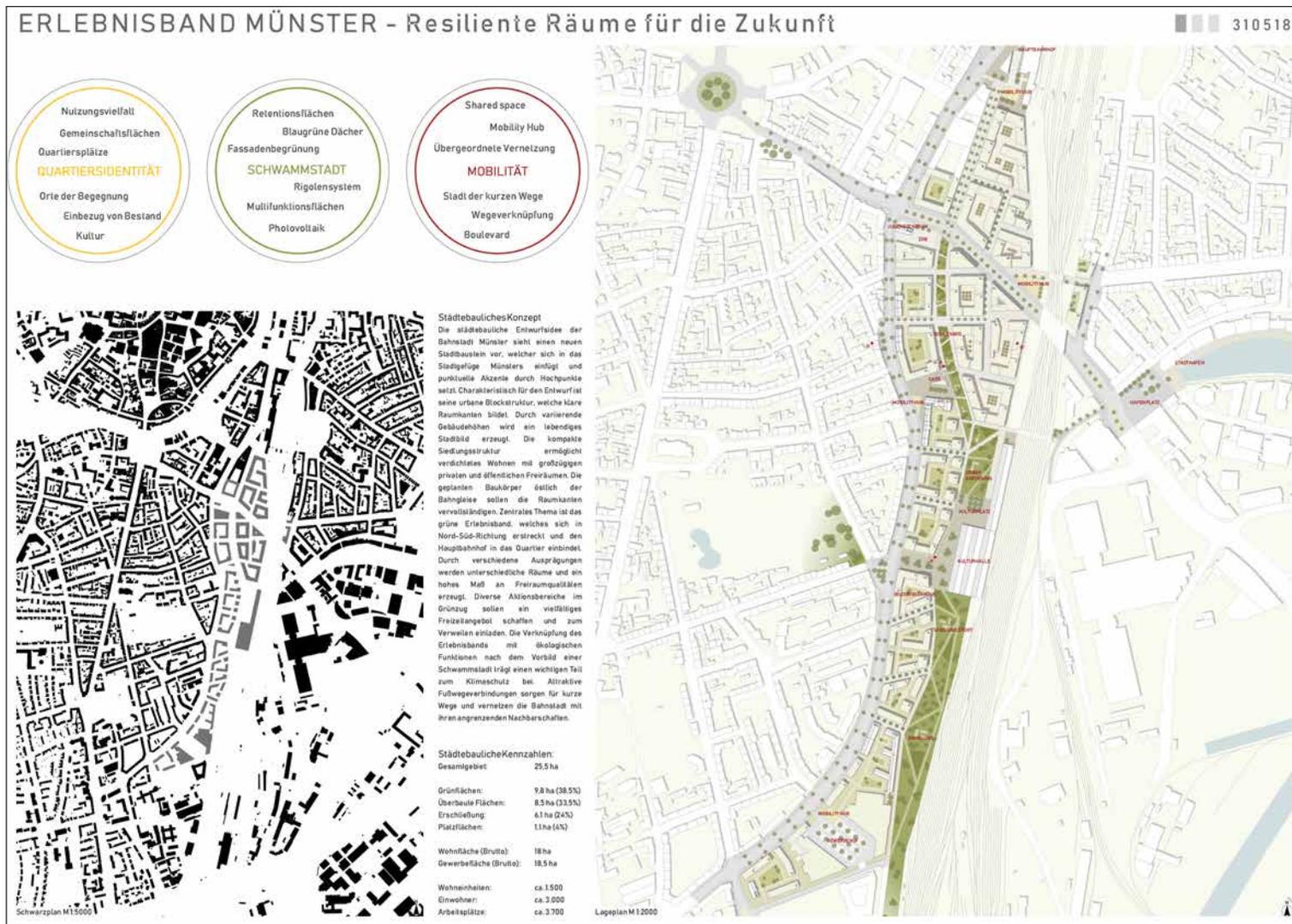
094802

Die Südachse ist ein zentraler Bestandteil des städtebaulichen Konzepts für die Entwicklung des Stadtteils. Sie verbindet die bestehenden Wohngebiete mit den neuen, geplanten Quartieren und schafft so eine durchgängige, lebendige Achse. Die Achse ist als Fußgängerzone konzipiert und wird durch Grünflächen, Bäume und öffentliche Plätze aufgelockert. Die Planung zielt darauf ab, die Lebensqualität zu steigern und die soziale Integration zu fördern.



Südachse





ERLEBNISBAND MÜNSTER - Resiliente Räume für die Zukunft

310518

Kolonnenreihe M1303

Peripherie

Schubstruktur und Nutzungen:
Der nordliche Bereich ist geprägt von überwiegend geschlossener Blockrandbebauung für ein mehrstöckiges und artenspezifisches Wohn- und Nutzungsspektrum. Im südlichen Bereich sind die Nutzungen und Bauformen vielfältiger, mit einer Mischung aus Einzelhäusern, Reihenhäusern, Siedlungs- und Dienstleistungsbauwerken. Die Bebauung ist in Richtung Ost-West zunehmend aufgelassener, was durch eine unregelmäßige Blockstruktur ausgedrückt wird. Durch die zentrale Lage zum Rhein und seinen Uferbereichen, die eine hohe Wohnqualität mit einem Bereich von hoher Wohnqualität darstellen, im Längsabschnitt der Uferzone, ist die Bebauung mit einem hohen Grad an Flexibilität und Anpassungsfähigkeit verbunden. Die Uferzone ist für die Nutzung als Platz für öffentliche Nutzungen vorgesehen. Die Identifizierung der Uferzone ist ein zentraler Bestandteil der Planung. Die Uferzone ist als ein zentraler Bestandteil der Planung zu verstehen, der die Uferzone in eine lebendige, attraktive und vielfältige Uferzone verwandelt. Die Uferzone ist ein zentraler Bestandteil der Planung, der die Uferzone in eine lebendige, attraktive und vielfältige Uferzone verwandelt.

Schnitt A-ZW 1303

Lehrstraße M1302

Umgang mit dem Bestand:
Für einen behutsamen Umgang mit dem Bestand und der Ausweisung eines zentralen öffentlichen Raumkorridors werden die erhaltenen Dienstgebäude in die Planung einbezogen. Ein historischer Gebäude der Uferzone wird durch eine neuartige Mischung aus Wohnbau und Dienstleistungsbauwerken im Übergang zum Bestand und Öffnung des Uferbereichs in Richtung der öffentlichen Uferzone und vertikal, sowohl mit einer neuen Nutzung als auch mit einer historischen Nutzung, integriert. Die Uferzone wird als ein zentraler Bestandteil der Planung zu verstehen, der die Uferzone in eine lebendige, attraktive und vielfältige Uferzone verwandelt.

Uferzone M1305

Gründerzeit:
Die Bebauung der Gründerzeit trägt über verbleibende Wohnflächen und über den vorhandenen Bestandsbestand die Nutzung in Richtung Ost-West zunehmend aufgelassener, was durch eine unregelmäßige Blockstruktur ausgedrückt wird. Durch die zentrale Lage zum Rhein und seinen Uferbereichen, die eine hohe Wohnqualität mit einem Bereich von hoher Wohnqualität darstellen, im Längsabschnitt der Uferzone, ist die Bebauung mit einem hohen Grad an Flexibilität und Anpassungsfähigkeit verbunden. Die Uferzone ist für die Nutzung als Platz für öffentliche Nutzungen vorgesehen. Die Identifizierung der Uferzone ist ein zentraler Bestandteil der Planung. Die Uferzone ist als ein zentraler Bestandteil der Planung zu verstehen, der die Uferzone in eine lebendige, attraktive und vielfältige Uferzone verwandelt.

ERLEBNISBAND MÜNSTER - Resiliente Räume für die Zukunft

310518

Schwammstruktur

Schwammstruktur
Die Schwammstruktur ist ein zentraler Bestandteil der Planung, der die Uferzone in eine lebendige, attraktive und vielfältige Uferzone verwandelt. Die Uferzone ist ein zentraler Bestandteil der Planung, der die Uferzone in eine lebendige, attraktive und vielfältige Uferzone verwandelt.

Uferzone M1305

Gründerzeit:
Die Bebauung der Gründerzeit trägt über verbleibende Wohnflächen und über den vorhandenen Bestandsbestand die Nutzung in Richtung Ost-West zunehmend aufgelassener, was durch eine unregelmäßige Blockstruktur ausgedrückt wird. Durch die zentrale Lage zum Rhein und seinen Uferbereichen, die eine hohe Wohnqualität mit einem Bereich von hoher Wohnqualität darstellen, im Längsabschnitt der Uferzone, ist die Bebauung mit einem hohen Grad an Flexibilität und Anpassungsfähigkeit verbunden. Die Uferzone ist für die Nutzung als Platz für öffentliche Nutzungen vorgesehen. Die Identifizierung der Uferzone ist ein zentraler Bestandteil der Planung. Die Uferzone ist als ein zentraler Bestandteil der Planung zu verstehen, der die Uferzone in eine lebendige, attraktive und vielfältige Uferzone verwandelt.

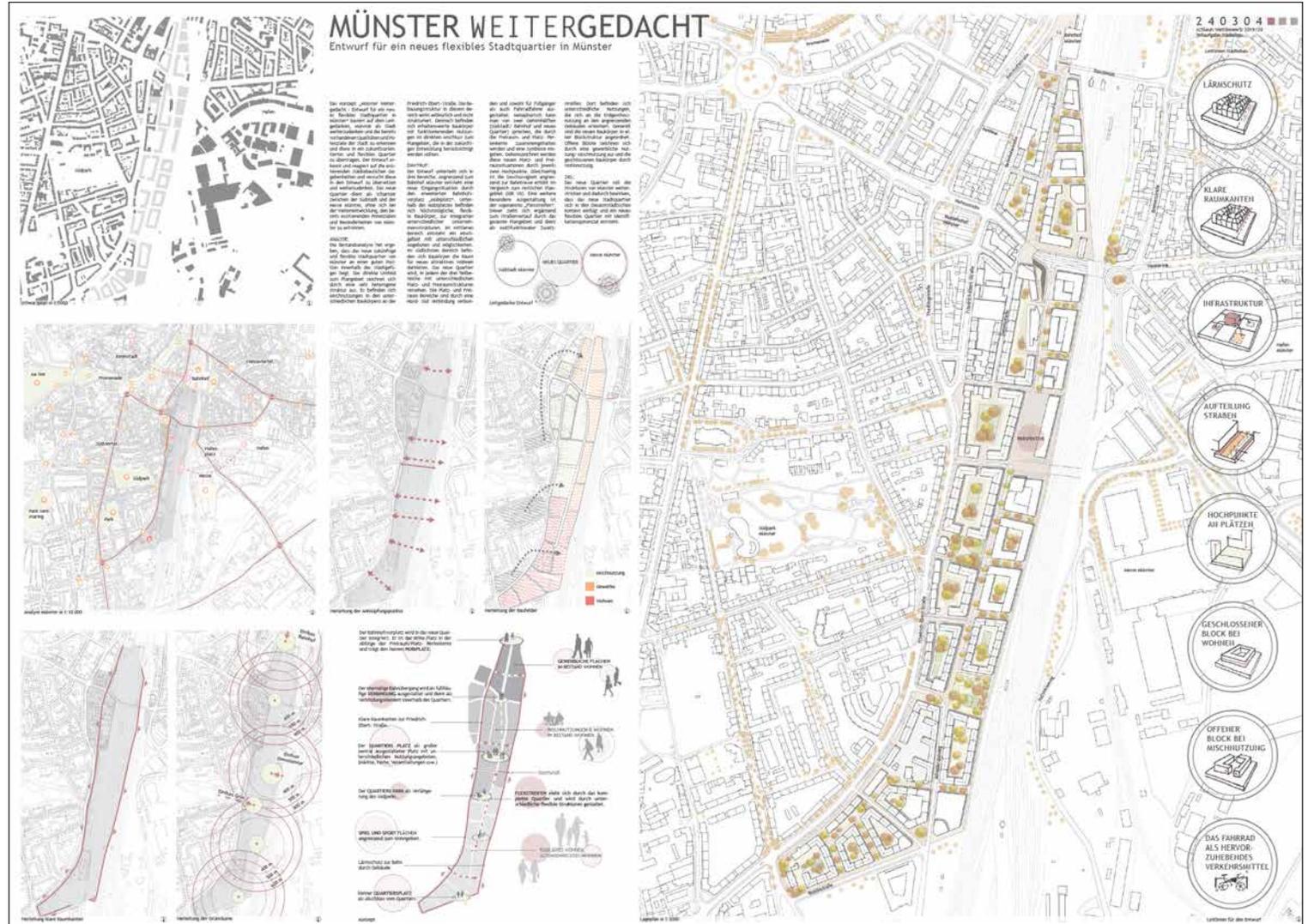
Peripherie des Erlebnisbands mit Blick nach Osten

Peripherie des Erlebnisbands mit Blick nach Westen

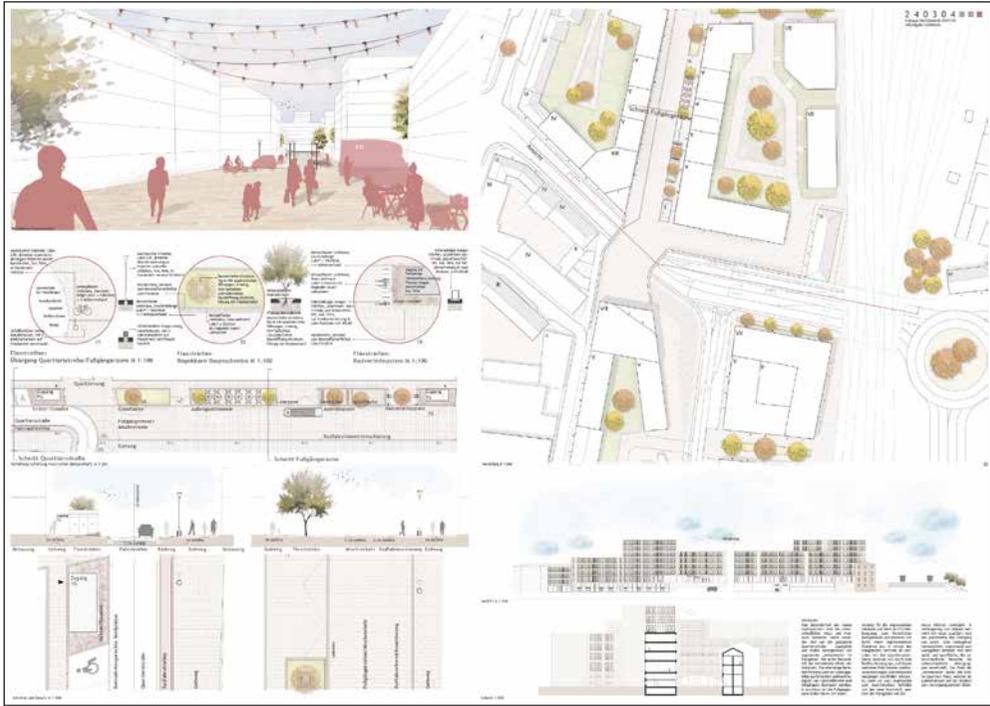
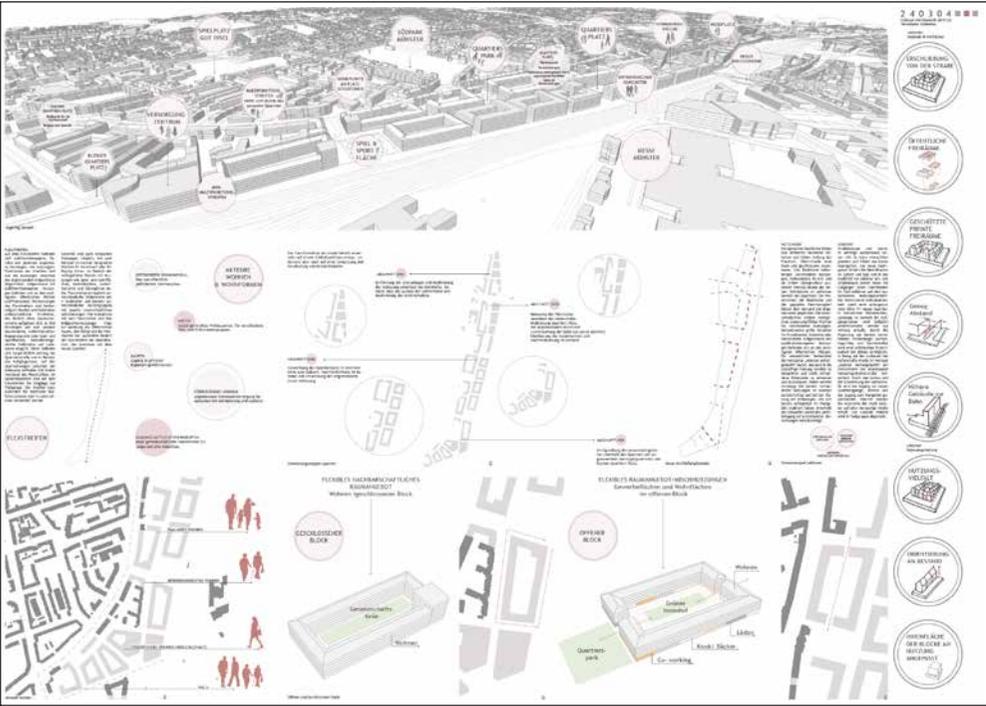
Schnitt A-ZW 1303







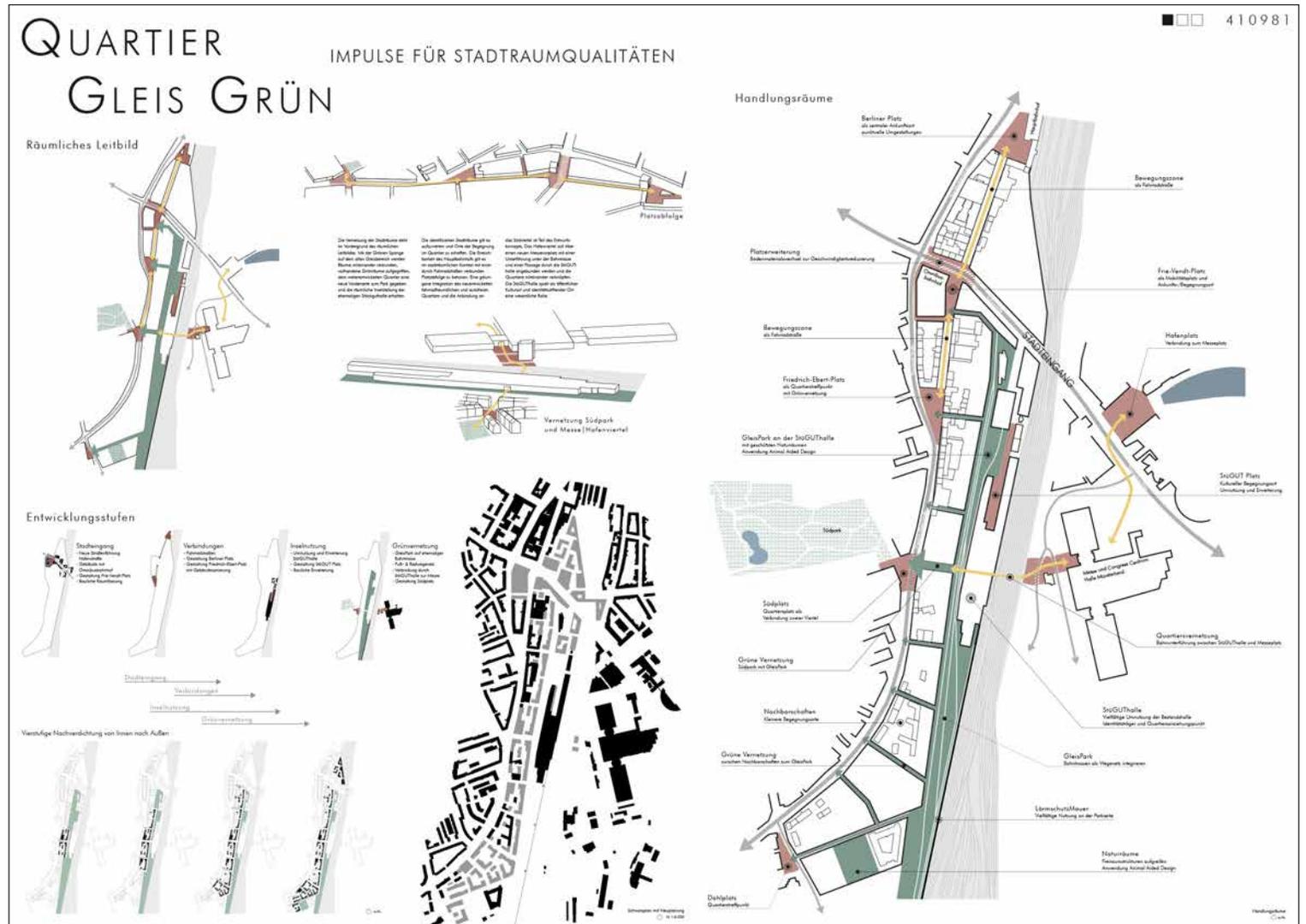
110
111

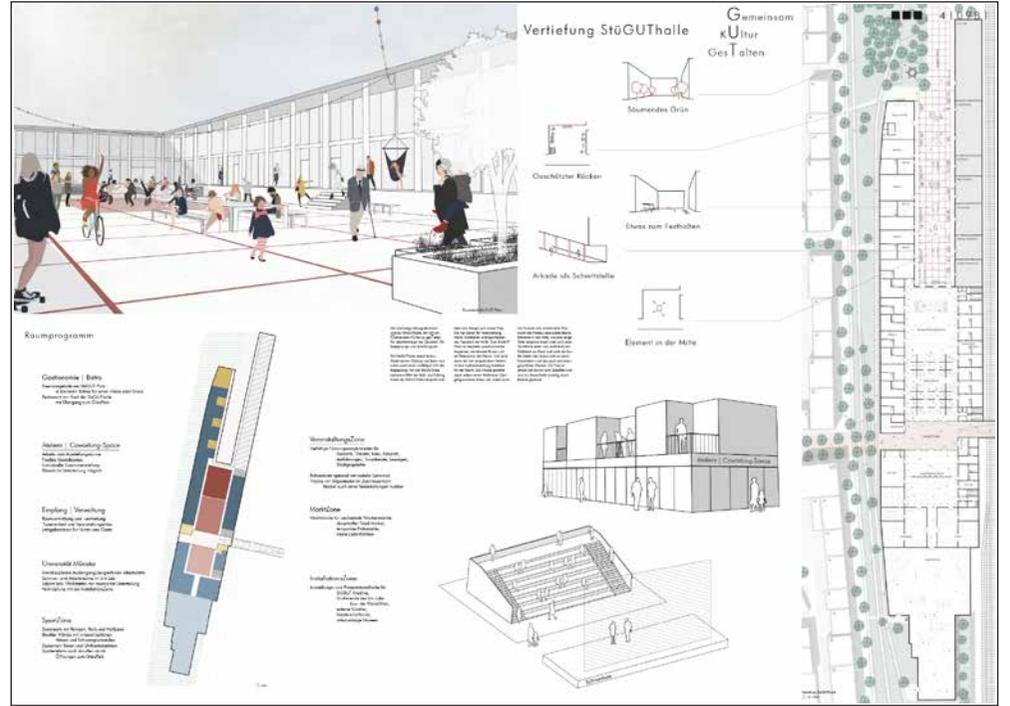
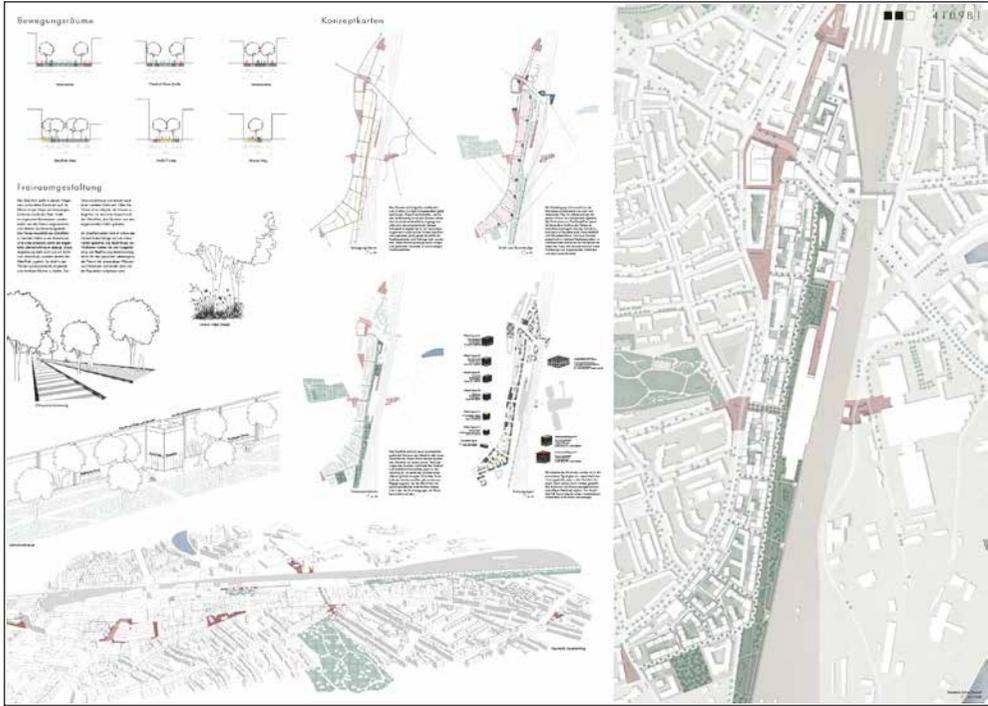


Eva Reidl

RWTH Aachen

112
113





URBAN REPAIRING 3.0

AUSGANGSSITUATION

Das Projektgebiet liegt südlich der Aachener Straße und ist durch die Bundesstraße 100 von der Innenstadt getrennt. Die bestehende Bebauung ist überwiegend aus den 1950er und 1960er Jahren und weist eine hohe Dichte auf. Die Infrastruktur ist teilweise veraltet, und es gibt eine Mischung aus Wohn-, Gewerbe- und Industriegebäuden.

HERLEITUNG

RAJDALES SYSTEM

RAJDALES SYSTEM
RAJDALES IM GUTENFELD ALTERNIERT

GRÜNE FREIER

GENERELLES VERBUNDNETZ DURCH GRÜNE FREIER
KONKRETE SPATIALE FREIER MIT IN DEN GUTENFELD ALTERNIERT
KONTINUITÄT DES URBANEN RAUMS

HERLEITUNG & KONZEPT I

ANALYSE PLATZNETZ

HERLEITUNG & KONZEPT I
ANALYSE PLATZNETZ

LEITBILD

AKTEURE

Wohnen
Wohnen
Wohnen

FREIRAUMTYPLOGIEN

Flanieren und Schlendern
Spiel, Sport und Freizeit Band
Flanieren und Schlendern

MOBILITÄT IM QUARTIER

ZWEI QUARTIERSPARKHAUSEN
Möglichkeit der Nachnutzung
GRÜNER ERPAHUNG IM QUARTIER
KREATIVE WIRTSCHAFT

GESAMTKONZEPT

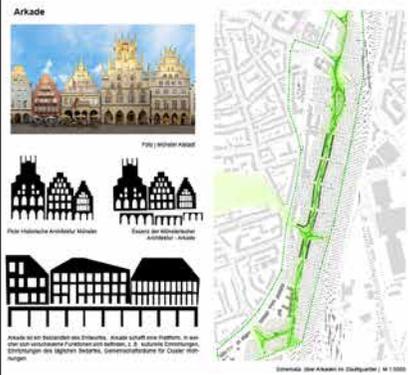
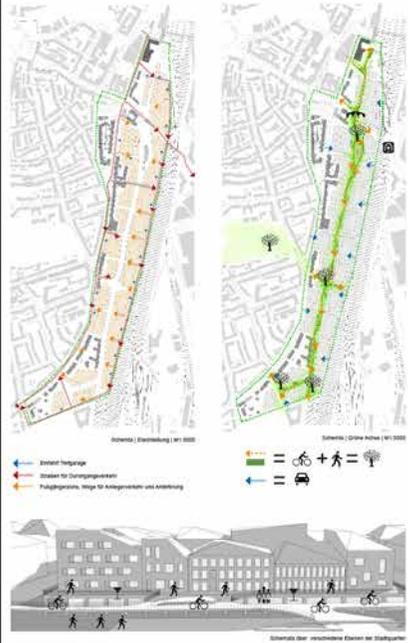
HERLEITUNG
SCHWARZPLAN

SCHWARZPLAN



2. Schlaun-Wettbewerb 2019/2020 | Münster Bahnstadt Süd | Grüne Achse

220605



Yu Lu | Ting Gu | Wie Jia

TU Dortmund

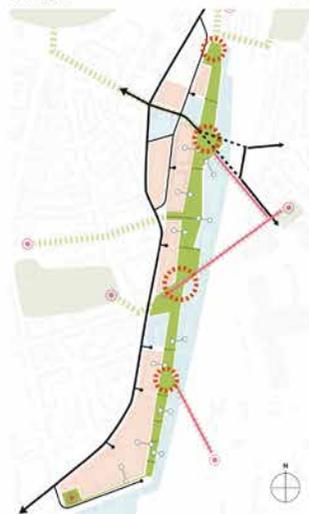
Skyline

Süd



Strukturplan

o.M.



Lageplan

Maßstab 1:2000



Kurzbeschreibung

Die Planung konzentriert sich auf die Entwicklung der Bahnstadt und zielt auf die Schaffung von hochwertigen Wohn- und Arbeitsplätzen ab. Die Planung berücksichtigt die Bedürfnisse der Bewohner und die Integration in das bestehende städtische Gewebe.

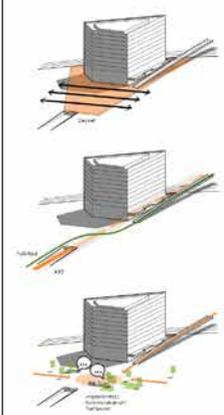
Schwarzplan

Maßstab 1:5000

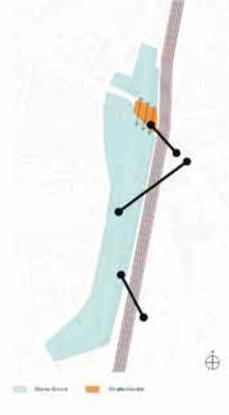




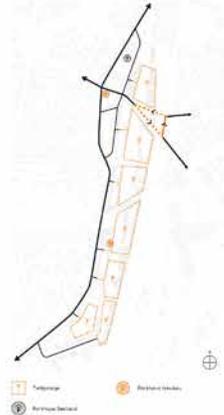
Prinzip Deckel/Auto-Fuß Split



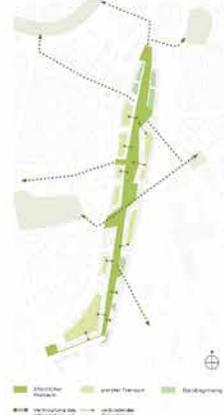
Stadtreperatur



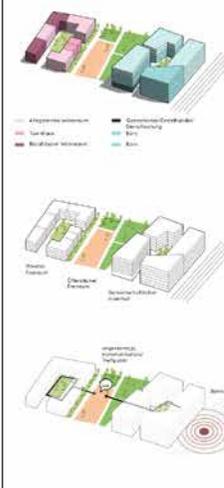
KFZ und Erschließung



Grün- und Freiraum



Prinzip Wohnen/Arbeiten/Freiraum



Funktionen



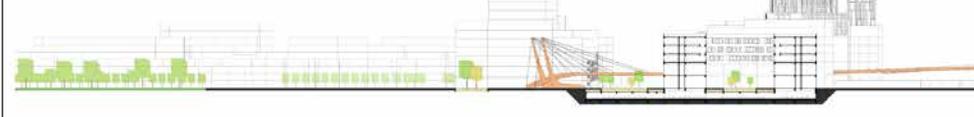
KFZ-freie Zone



Höhenkonzept



Querschnitt

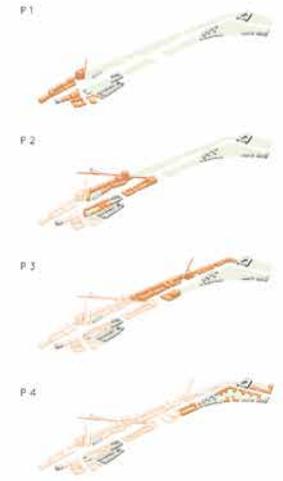


Maßstab 1:500

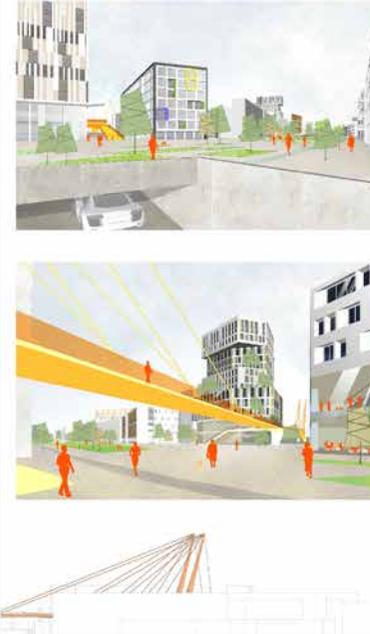
Vogelperspektive



Bauphasen



Perspektiven



Detailausschnitt

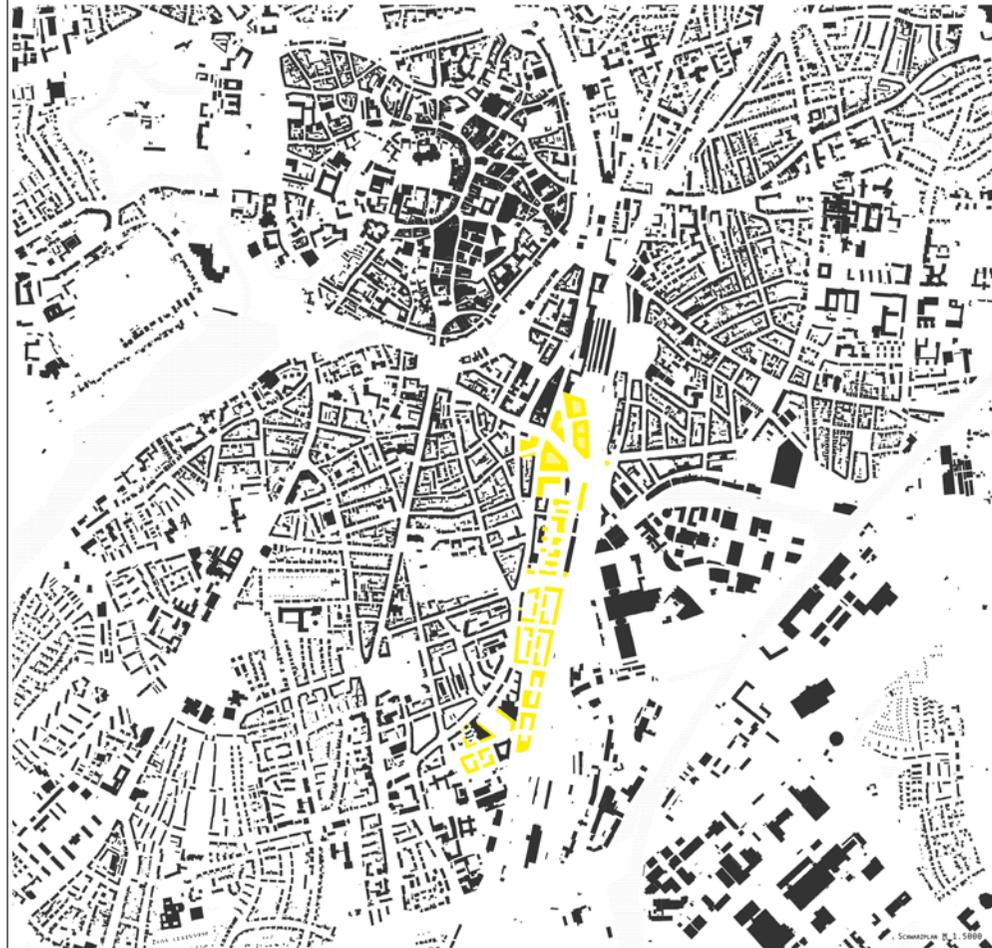


Maßstab 1:500

Jakob Joshua Lill

TU Dresden

NEUES STADTQUARTIER MÜNSTER BAHNSTADT - SÜD



14060
[1/3]

NUTZUNGSKONZEPT



VERKEHRSKONZEPT



FREIZEITSKONZEPT

122
123



140681
[2/3]



Die Entwicklung einer Stadtblockstruktur ist ein langwieriger Prozess. Die Entwicklung einer Stadtblockstruktur ist ein langwieriger Prozess. Die Entwicklung einer Stadtblockstruktur ist ein langwieriger Prozess.



Regenerierte Quartiere sind ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Regenerierte Quartiere sind ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Regenerierte Quartiere sind ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung.



Die Entwicklung einer Stadtblockstruktur ist ein langwieriger Prozess. Die Entwicklung einer Stadtblockstruktur ist ein langwieriger Prozess. Die Entwicklung einer Stadtblockstruktur ist ein langwieriger Prozess.



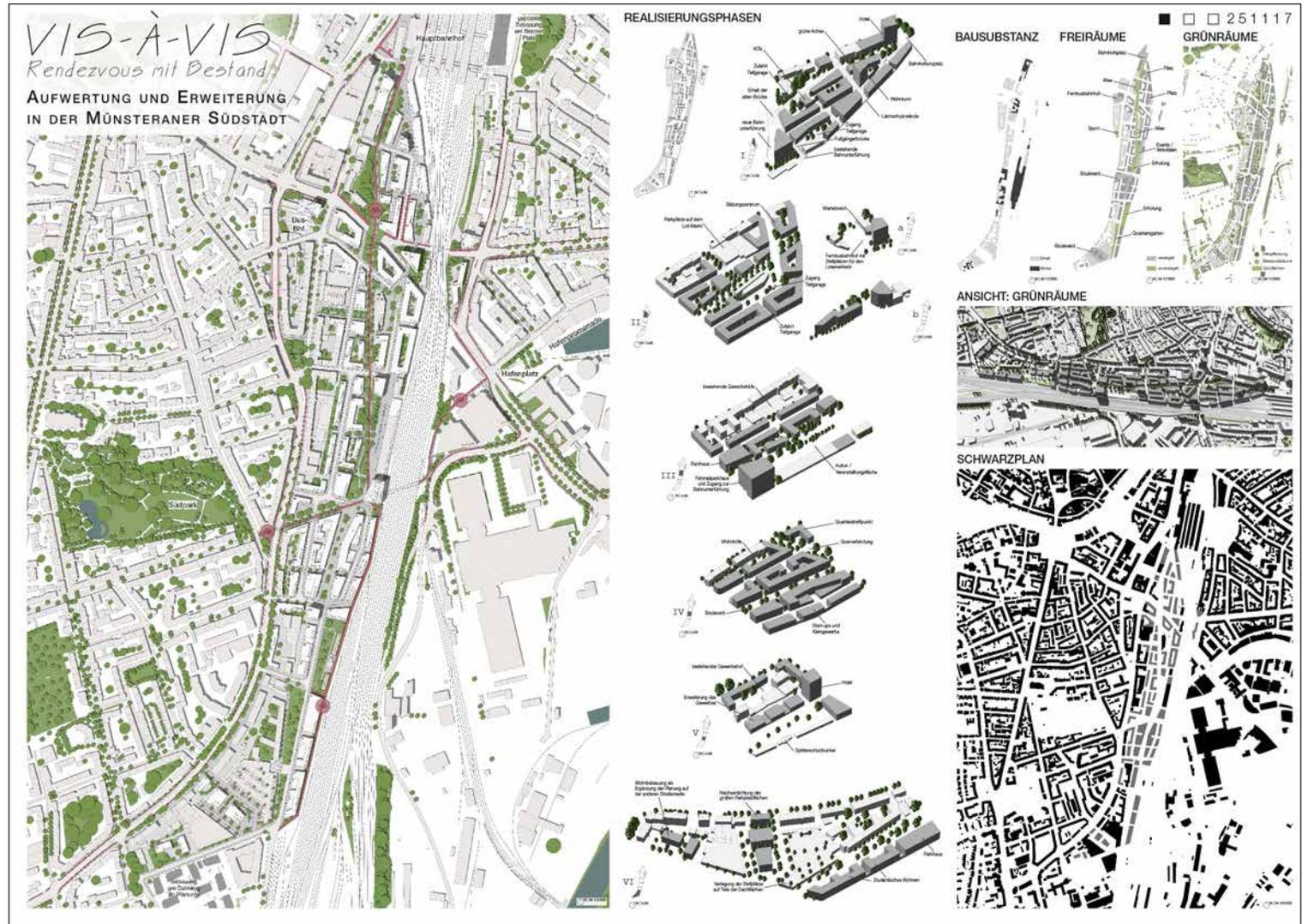
Die Entwicklung einer Stadtblockstruktur ist ein langwieriger Prozess. Die Entwicklung einer Stadtblockstruktur ist ein langwieriger Prozess. Die Entwicklung einer Stadtblockstruktur ist ein langwieriger Prozess.



140681
[3/3]

Arne Buls

Universität Kassel



VERTIEFUNGSBEREICH

PERSPEKTIVE: BLICK VON WESTEN

NUTZUNGEN **MOBILITÄTSKONZEPT** **LÄRMSCHUTZ** □ ■ 251117

SCHNITT DURCH DEN VERTIEFUNGSBEREICH

VERTIEFUNGSBEREICH

Der Entwurf des Vertiefungsbereichs zielt auf eine hohe Aufenthaltsqualität ab. Durch die Integration von Grünflächen, breiten Gehwegen und öffentlichen Plätzen wird ein lebendiges urbanes Umfeld geschaffen. Die Gebäude sind so positioniert, dass sie optimalen Lichteintrag und gute Luftzirkulation gewährleisten. Zudem sind die Flächen für eine flexible Nutzung konzipiert, um den Bedürfnissen der Bewohner gerecht zu werden.

ANSICHT: LÄRMSCHUTZ

DER ENTWURF IN ZAHLEN

Flächenverteilung:

Kategorie	Fläche (m²)	Anteil (%)
Wohnfläche	12.500	45%
Grünfläche	3.000	11%
Öffentlicher Raum	2.500	9%
Verkehrsfläche	1.500	5%
Andere Nutzungen	5.500	20%

Vertiefungsbereich:

Parameter	Wert
Maximale Gebäudehöhe	12,50 m
Minimale Gebäudehöhe	3,00 m
Maximale Blocktiefe	150 m
Minimale Blocktiefe	50 m
Maximale Blockbreite	100 m
Minimale Blockbreite	30 m

PERSPEKTIVE: BLICK VON SÜDOSTEN

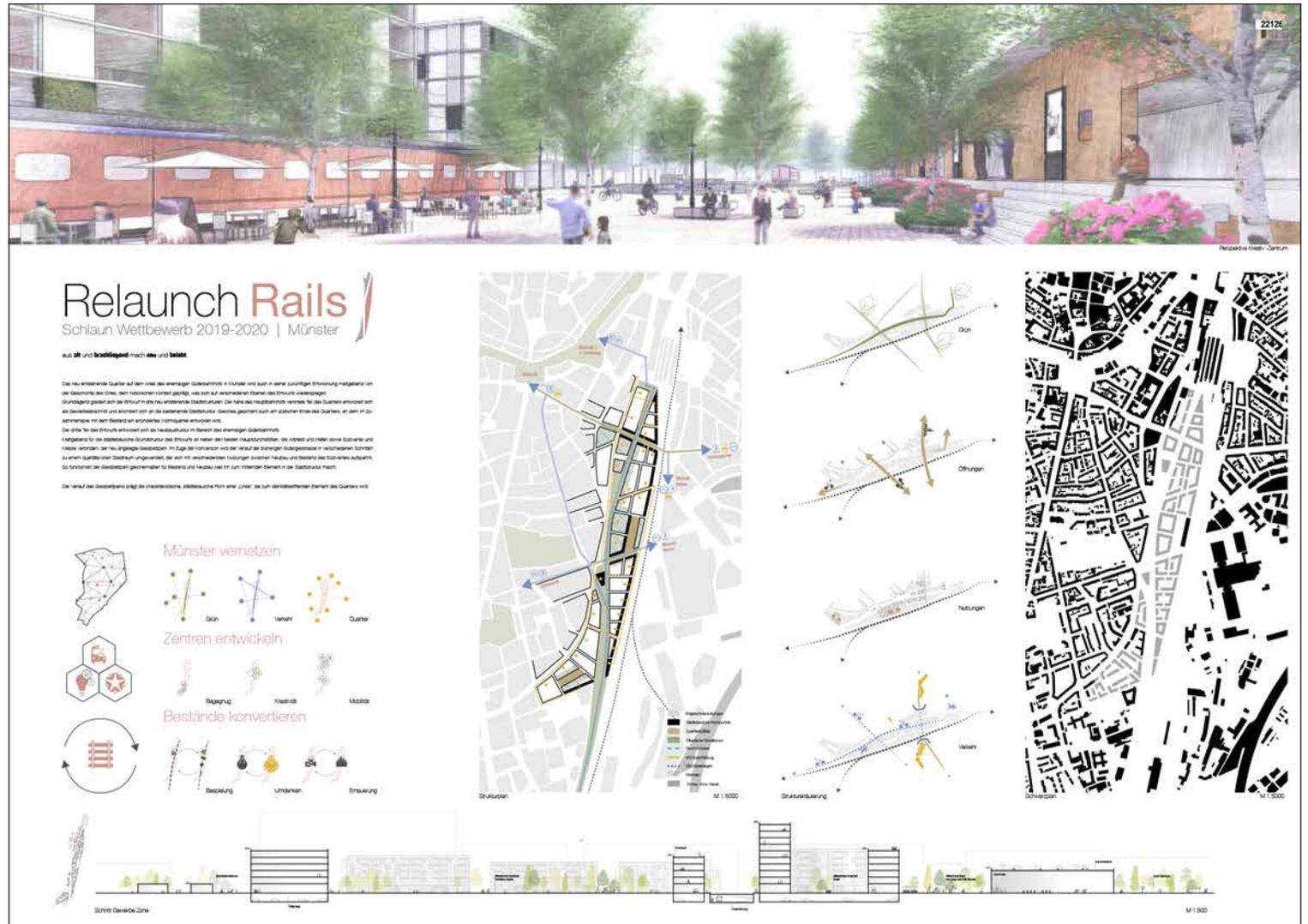
ANSICHT ENTLANG DER BAHNTRASSE

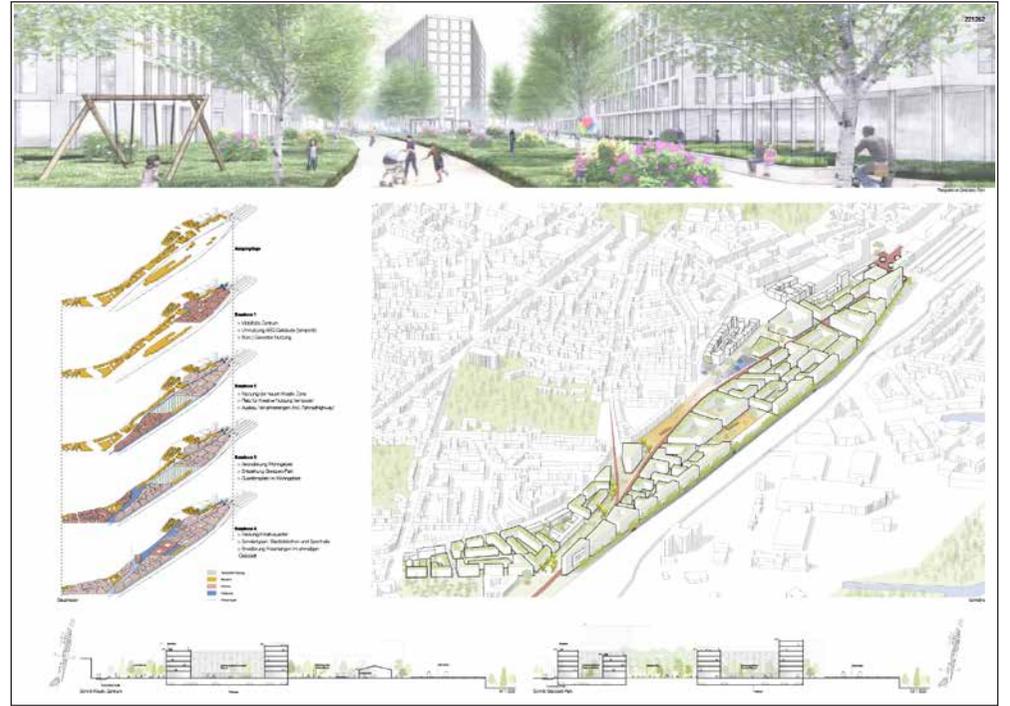
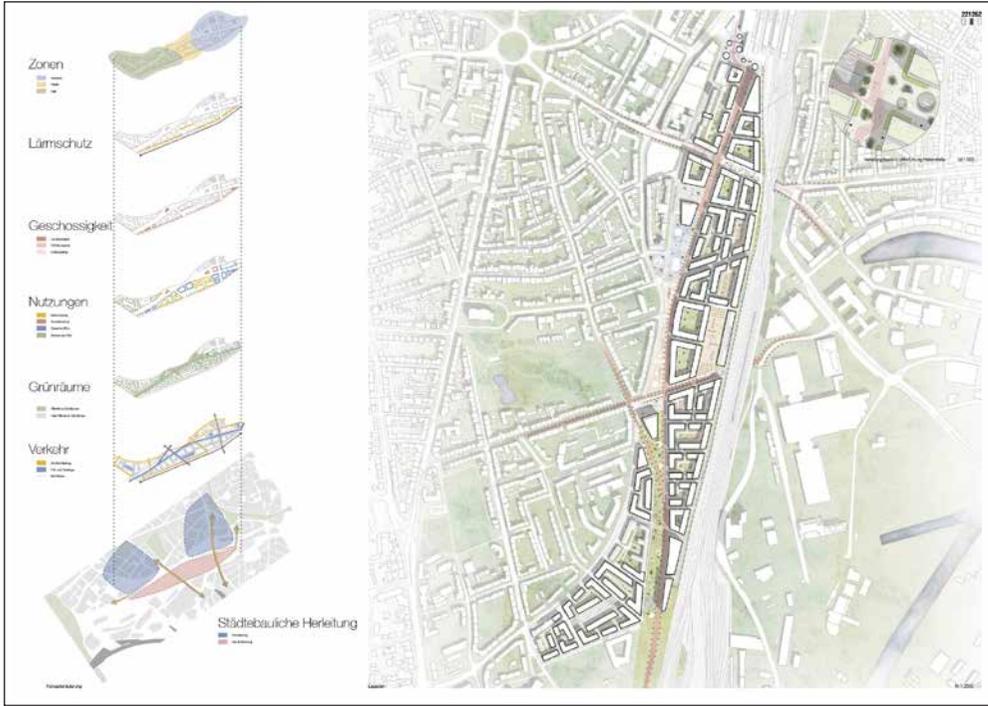
VERTIEFUNG: FAHRRADKNOTENPUNKT □ ■ 251117

VERTIEFUNG: FERNBUSBAHNHOF

Vertiefungsbereich:

Die Vertiefung des Bereichs ist so gestaltet, dass sie eine optimale Nutzung der vorhandenen Infrastruktur ermöglicht. Durch die Integration von Grünflächen und öffentlichen Plätzen wird ein lebendiges urbanes Umfeld geschaffen. Die Gebäude sind so positioniert, dass sie optimalen Lichteintrag und gute Luftzirkulation gewährleisten. Zudem sind die Flächen für eine flexible Nutzung konzipiert, um den Bedürfnissen der Bewohner gerecht zu werden.





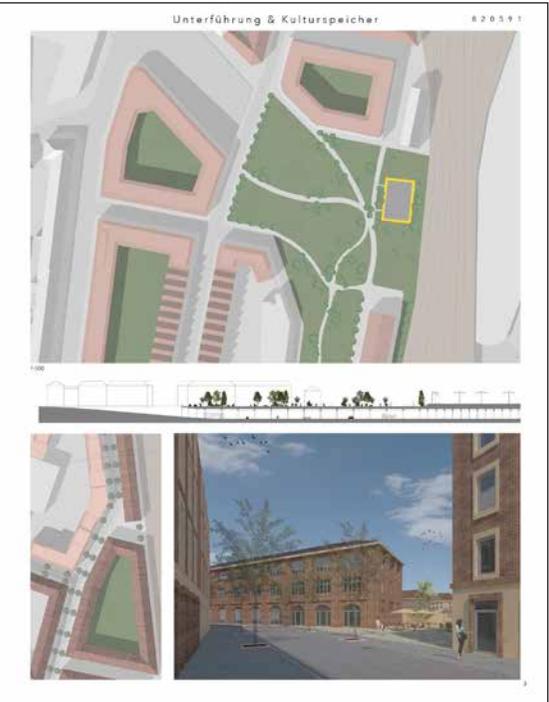




Die neue Bahnhof Süd in Münster ist ein Wohnquartier, das sich mit seiner Blockstruktur in den Münsteraner Stadtbild einfügt. Die bestehenden Strukturen werden dabei ergänzt und in ein Gesamtbild integriert. Die von Norden nach Süden längere Wohnblöcke, verlaufende Straße wird von Querstraßen ergänzt, welche die Kopfseiten der Blöcke erschließen. Die Nord-Süd-Verbindung zwischen den Blöcken und der Bahntrasse wird als Fußweg genutzt.

Im Zentrum des Quartiers befindet sich ein Platz, der das öffentliche Zentrum einleitet. Die hier dominierenden „Kulturinseln“ gehen einher mit einer nach Norden hin ausweitenden Landschaftsplanung, die sich auch über die neue Unterführung erstreckt. Das Herz der südlichen Wohnbebauung sind die auf schmalen, tiefen Parzellen stehenden Wohnhäuser. Ihr Erscheinungsbild erinnert dabei bewusst an die traditionelle Münsteraner Giebelhäuser. Die „Kulturinseln“ greifen die bestehenden Lagerflächen auf. Sie bieten Platz für vielfältige Nutzungen von Kultur über Gastronomie, bis hin zum Gewerbe. Nördlich der Unterführung findet man eine Mischung aus Wohnungen und Künsten, sowie eine Wiederholung der „Kulturinseln“.

Die Materialität der neuen Bahnhof Süd greift die verschiedenen farbigen Backsteine des Münsteraner Stadtbild auf und zeichnet gleichzeitig ein traditionelles, urbanes Bild.



Alexandra Garbar

TH Köln

GREEN URBAN CONNECTION



VOGELPERSPEKTIVE

Speises-Bildung, die Minder in einer Stadt wie München, die bis 2025 mit einem Bevölkerungszuwachs von 1,4 % rechnen, sind essenzielle Faktoren für die Lebensqualität. Die Planung zielt auf eine verdichtete, nachhaltige Stadtentwicklung ab, die die Bedürfnisse der Bevölkerung in Bezug auf Wohnraum, Grünflächen, Mobilität und Freizeit, sowie Bildung und Gesundheit erfüllt.

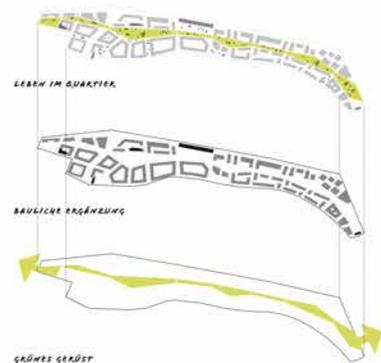
Die städtebauliche Konzept zielt auf die folgenden Ziele ab:

Die Quartier lebt sich zudem in fünf Phasen auf. In der ersten Phase wird die Infrastruktur (Straßen, Grünflächen, Mobilität) geschaffen. In der zweiten Phase wird der Wohnungsbau begonnen. In der dritten Phase wird die soziale Infrastruktur (Schulen, Kitas, Bibliothek) geschaffen. In der vierten Phase wird die öffentliche Infrastruktur (Sportplätze, Freizeitanlagen) geschaffen. In der fünften Phase wird die Quartier vollständig fertiggestellt.



SCHWARZPLAN 1:5000

KONZEPT



362105

WÜRTTEMBERG
NEULAND

BEVÖLKERUNGSWACHSTUM

Verdichtung zum Hofquartier, das sich durch die städtische Struktur in der Innenstadt befindet. Die Quartier lebt sich zudem in fünf Phasen auf. In der ersten Phase wird die Infrastruktur (Straßen, Grünflächen, Mobilität) geschaffen. In der zweiten Phase wird der Wohnungsbau begonnen. In der dritten Phase wird die soziale Infrastruktur (Schulen, Kitas, Bibliothek) geschaffen. In der vierten Phase wird die öffentliche Infrastruktur (Sportplätze, Freizeitanlagen) geschaffen. In der fünften Phase wird die Quartier vollständig fertiggestellt.

ANALYSE

VERPROBUNGSPUNKT

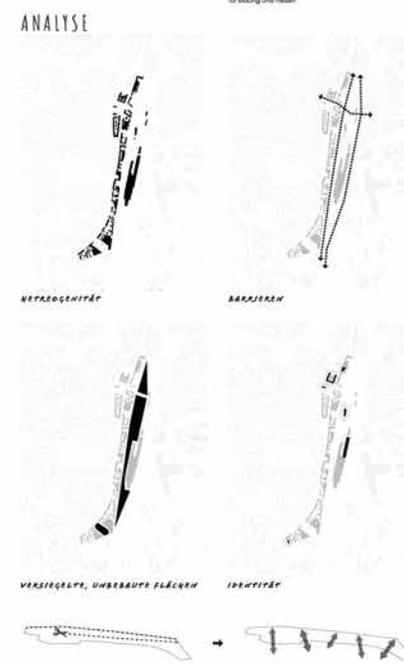
BAARJERIN

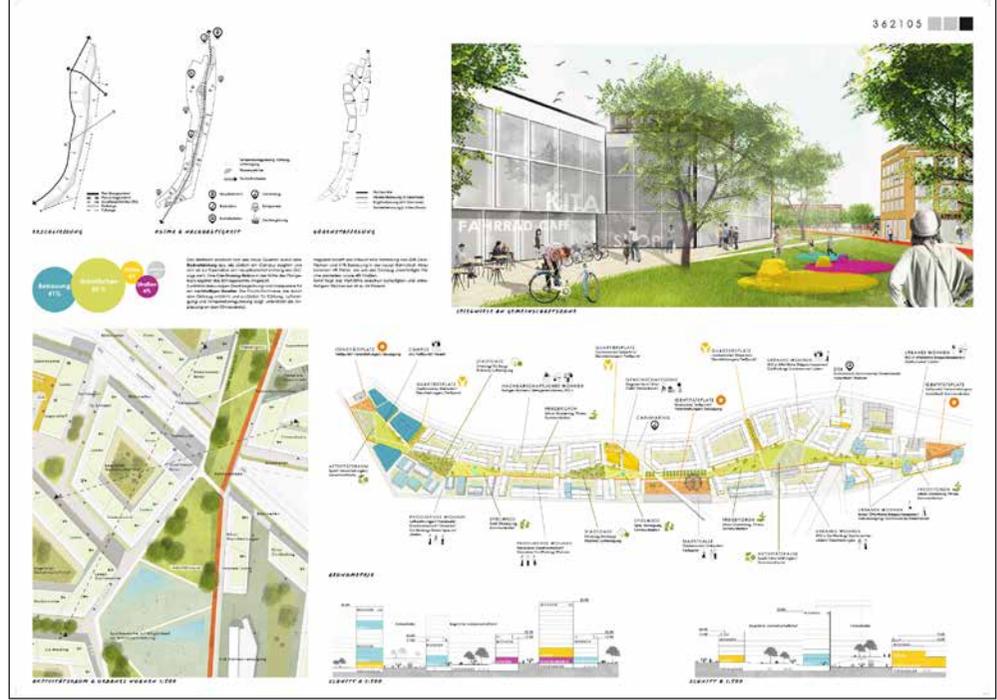
VERSTÄRKTE, UNBESCHÜTZTE FLÄCHEN

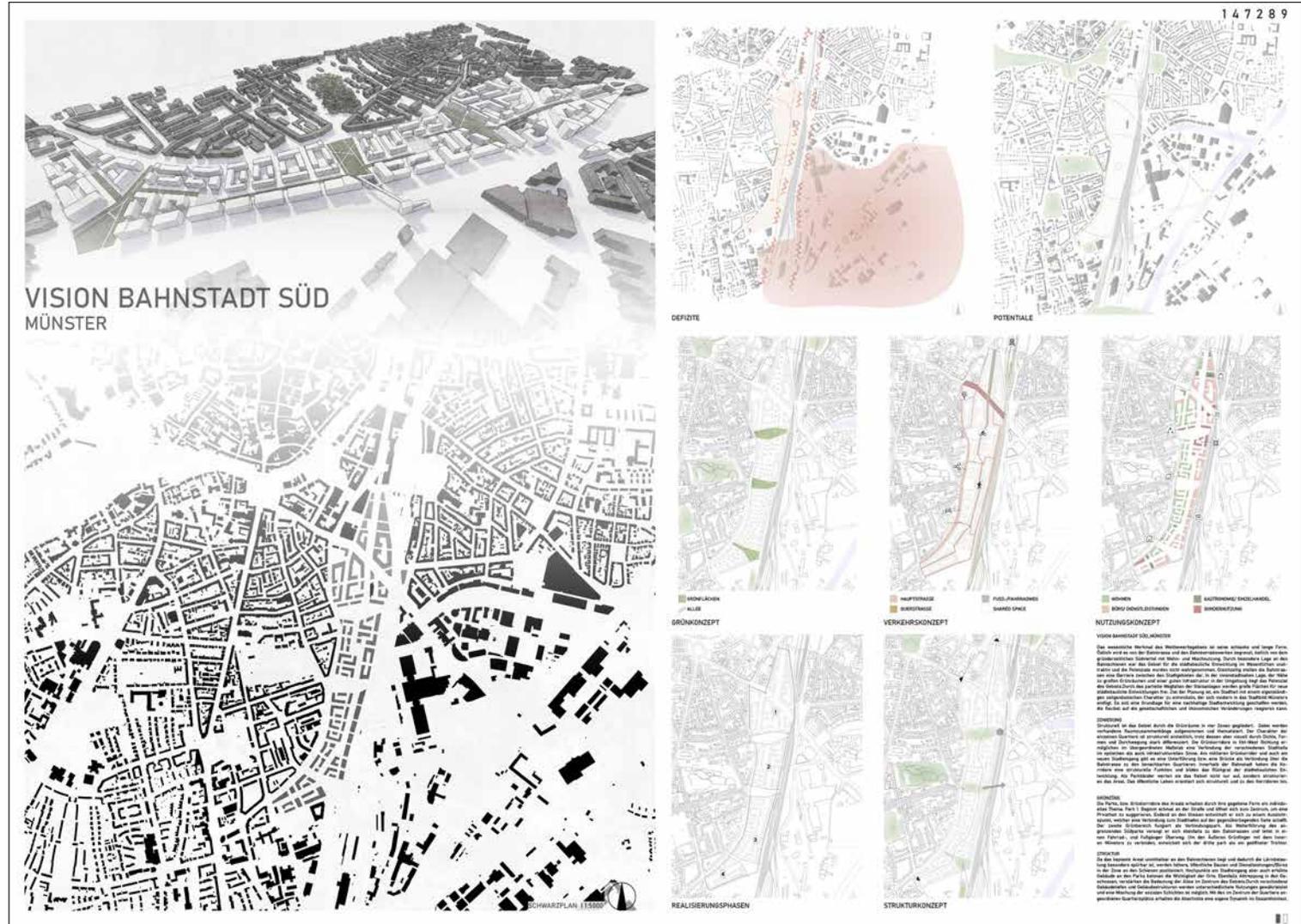
IDENTIFIZIERT

BAARJERIN DURCHSCHNITT

VERBUNDENEN SCHAFFEN









VERTEFUNG I | 1:500

VERTEFUNG II | 1:500

PERPEKTIVE SHARED SPACE

PERPEKTIVE INNERHOF

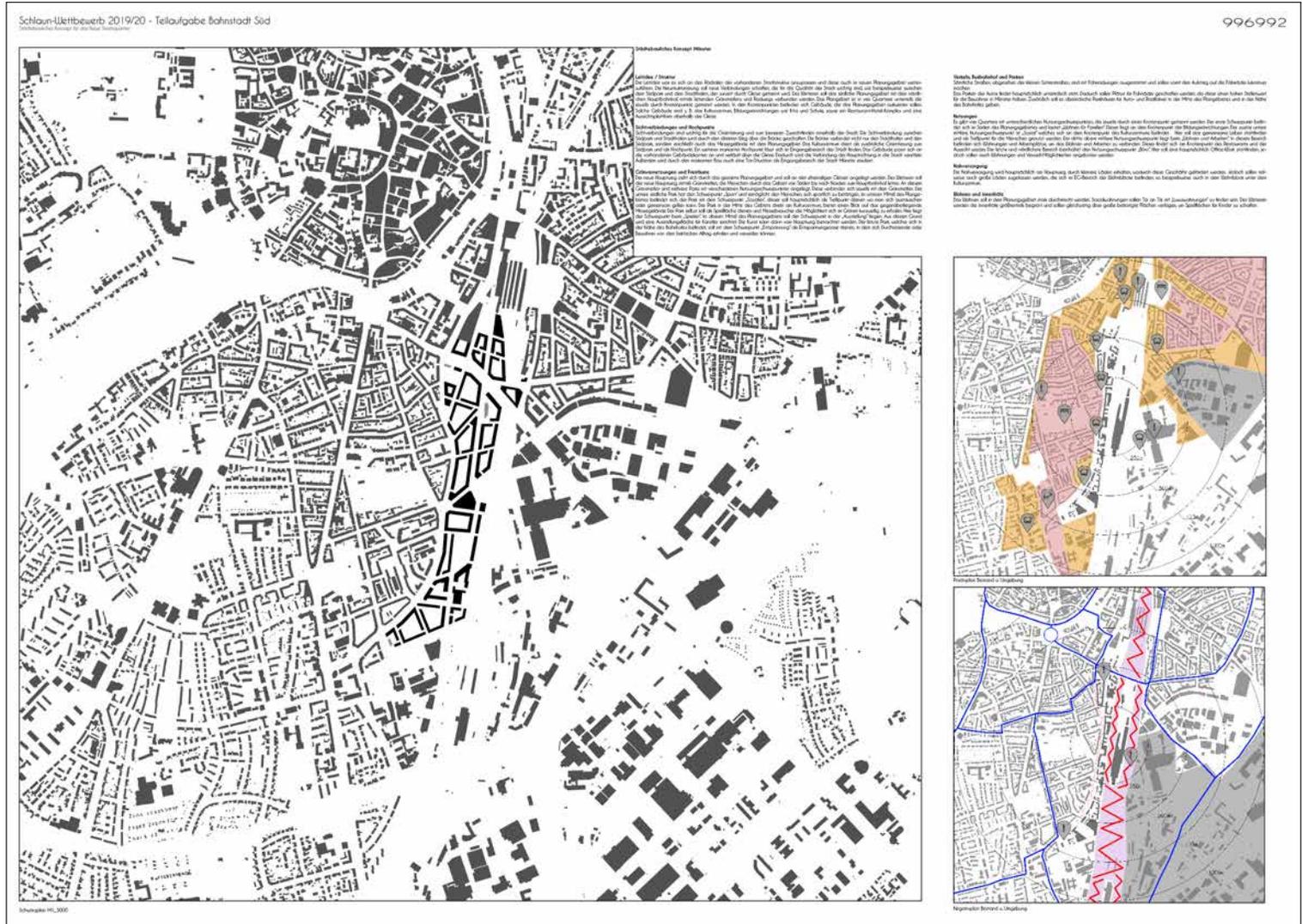
ERSCHLERUNG

Die der schrittweises Realisierung gerecht zu werden, gliedert sich die Entwicklung des Planungsauftrags in drei Phasen. In der ersten Phase werden die Grundrisse der Gebäude im Maßstab von 1:500 bis 1:200 erstellt und die wesentlichen Grundzüge des Bauprojekts festgelegt. In der zweiten Phase werden die Grundrisse der Gebäude im Maßstab von 1:500 bis 1:200 erstellt und die wesentlichen Grundzüge des Bauprojekts festgelegt. In der dritten Phase werden die Grundrisse der Gebäude im Maßstab von 1:500 bis 1:200 erstellt und die wesentlichen Grundzüge des Bauprojekts festgelegt.

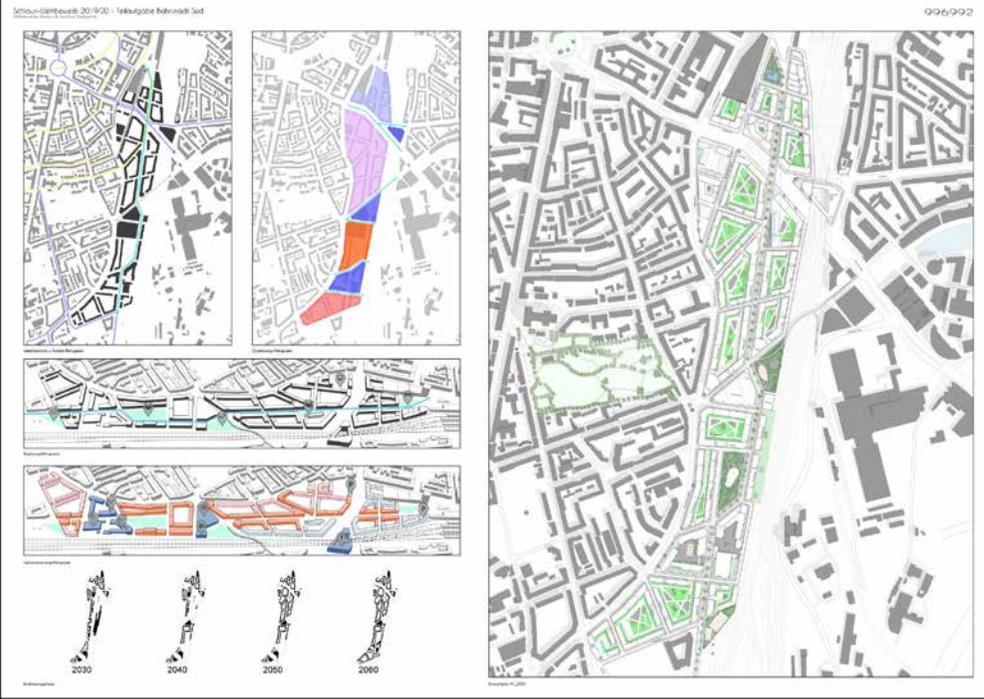
SKIZZE SHARED SPACE

VERTEFUNG | REALISIERUNGSPHASEN

147289



134
135



● ○ MÜNSTER - SÜD / VISION 2050



LEITIDEE
Zentrale des Quartiers ist die Entwicklung einer verkehrsbefähigten Stadtverbindung. Dabei sind erwartungsfähig auf bestehende Gebäude geachtet, andere sind wieder aber auch Neubauprojekte vorzuziehen. Gerade für eine Entschärfung und der weitestgehende Freisetzung auf den rezentrierten Individualverkehr innerhalb des Quartiers sowie die Möglichkeit zusätzlicher und innovativer Gebäude mit geringen Mitteln für eine breite Spektrum an Mietern sowie Flächen für Gewerbe und Handel zu schaffen.

BEWÖHNUNG & MOBILITÄT
Für jeden Quartier ist die Freibleibung sichergestellt, wobei diese Zugänge nur für die Entzerrung sowie teilweise geschäftlich, teilweise Wandelbar sein als zu zentraler als einmaligen Spiel- und Arbeitsbereich angesehen werden. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs innerhalb der neuen Quartiers sind zu werden, so der Bus und der öffentlichen Fußgänger Verkehrs entlang der Bahnhöfe, und öffentlich Straßen entlang der Wege in Zukunft der Anteil des MV weiter sinken wird, so es darüber die Reduktion annehmen. Durch diese Maßnahmen wird der größte Teil der Verkehrs aus dem Quartier ausgeführt, wodurch die Quartiers eine ganz neue Qualität erreicht.

Mit dem Maßstäblichkeit soll das Bewohnen ermöglicht werden. Angestrebt, wie der oder die Wohnung sowie das DMV zu nutzen. Diese Schritte werden zu neuen Strukturen im Quartier annehmen, um somit eine überleben von MV zu schaffen. Dabei werden, typischer Weise, entlang der Straße (den Straßen), die Quartiers innerhalb in möglichster Nähe zur Verfügung gestellt, auch bei entsprechenden Maßstäben der Aufgaben von Verkehrsleistungen ermöglicht werden.

Aufbaukonzepte von jedem Block im Hochregulierung überlassen eine Entwicklung in innerhalb einer fünfjährigen Entwicklung von 100 Metern annehmen. Die Neugestaltung von Verkehrsflächen und die Nähe zum Hauptbahnhof sind weitere Kriterien für die Nutzung der öffentlichen Mob., segment und kann weiter, integriert und eine klimafreundliche Verkehrsmittel ermöglicht.

PREMIUM
Die öffentliche Räume im Quartier wird den Fußgänger und Radfahrer gegenüber. Ein durchgängiges von Norden nach Süd verlaufendes Grünband mit mehreren gut abwechselnden Perspektiven ermöglicht ein Prägen an einer Peripherie, welche die erhaltenen Topographien in zentrale Grünverbindungen, über eine Öffnung



von Westen nach Osten zu ermöglichen, wird ein Südost eine Verbindung selbst eine beträchtliche Veränderung der Bedingungen in Richtung Osten für ein die bisherigen Fußgänger ermöglicht. Aufgrund der Neugestaltung der öffentlichen Wege innerhalb der Peripherie werden vor dem Hauptbahnhof die bestehenden Straßen in Richtung zu führen, um eine durchgängige, von MV befreite, Öffnung zu ermöglichen. Die Wohnflächen der Quartiers werden sich selbst die abwechselnde Verbindung der Wohnfläche wird über ein Bus eine neuen Landschaftsbau mit Terrassen überbaut und privilegiert für ebenfalls die Süd- und Nordseite gegenüber dem MV. Die Terrassen sind nach Süden orientiert und lassen die Möglichkeit ohne Lärmschutz zu betreten und einen an Naherholungsraum für umliegenden bestehenden und geplanten Bebauung.

BEWAHNUNGSTRUKTUR
Zum Park hin wird eine aufgekündete Bebauung angestrebt, um möglichst eine Nutzungsmöglichkeit direkt zum neuen Hauptbahnhof zu ermöglichen. Die Aufteilung der Wohnungen innerhalb der Wohngebäude entspricht dem Muster neuerer Maßstäbe mit einer Querschnitt von 30% für geflügelten Wohnbauweise. Die Gebäude werden in den Bereichen des Quartiers hergestellt, um eine neue typische Einfluss durch Lärmschutzmaßnahmen zu verhindern. Zusätzlich sind an den Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der Gebäude vorgesehen. Außenbereiche, wie Schall- oder Wohnbereiche werden zum Innenhof oder Freizeitanlagen orientiert. Die diese Maßnahmen zu unterstützen wird ein breiter Mix an typischen vorgegeben, um möglichst flexibel in der Ausgestaltung der Wohnformen reagieren zu können.

Die Bebauung direkt südlich des Hauptbahnhofs Quartiers wird komplett neu als durchdrungen, sondern sind adaptives Quartiers der Zukunft annehmen. Geplant ist die Entwicklung eines kompakten vielschichtigen Quartiers annehmen von einem großen Freizeitanlagen. Die vorgegebenen Nutzungen für diesen Bereich sind Büro, Co-Working und Gastronomie. Dazu gehören die Freizeitanlagen und Sportanlagen in dem oberen Stockwerk Apartments. Die beiden Hauptebenen sind ein zentraler Punkt des Quartiers sollen als Hotel bzw. Freizeitkomplex mit Einkaufsmöglichkeiten entwickelt werden. Hier wird ein neuer Suburbane für die Stadt Münster entstehen. Durch die breit gefächerten Nutzungen mit soll das Quartier durchgängig belebt sein.



- 3 0 1 2 2 0
- PHASE 1**
In zentralen Quartier wird im ersten Realisierungsabschnitt die Bebauung entlang der Bahnhöfe realisiert, um für die künftige abholernde Bebauung der Lärmschutz gewährleisten zu können. Erfolgreich erfolgt die Realisierung des neuen Freizeitanlagen.
Um verschiedene Investitionen und Interessen zu abbilden, wird die öffentliche Hand folgende Infrastruktur realisieren:
• Unterführung Albersloh-Weg / Landschaftstrassen
• Gestaltung Freizeitanlagen im südlichen Quartier
• Unterführung vom Hauptbahnhof
 - PHASE 2**
Nach Fertigstellung der Bebauung an den Gleisen erfolgt im südlichen Quartier die Realisierung der weiteren Bahnanlagen entlang der Bahnhöfe. Südlich der neuen Unterführung Albersloh-Weg wird nun die Bebauung an den Gleisen im Sinne der Landschaftstrassen für die neuen künftigen Gebäude entwickelt.
Um verschiedene Investitionen und Interessen zu abbilden, wird die öffentliche Hand folgende Infrastruktur realisieren:
• Erschließung der Quartiers
• Weiterführung des Freizeitanlagen Richtung Süden
• Landung einer U-Bahn
 - PHASE 3**
Im dritten Abschnitt sind insbesondere im Bereich des Bestandes sowie angrenzend zum Freizeitanlagen, insbesondere im Bereich 'Unterhalb der Quartiers' erfolgt die Realisierung der Bebauung entlang der Gleise der neuen Straße wird das Freizeitanlagen entwickelt.
Um verschiedene Investitionen und Interessen zu abbilden, wird die öffentliche Hand folgende Infrastruktur realisieren:
• Erschließung der Quartiers
• Weiterführung des Freizeitanlagen Richtung Süden
 - PHASE 4**
Im letzten Abschnitt erfolgt die Realisierung der letzten Gebäude im Süden des gesamten Quartiers.
Mit dieser Phase schließt die Entwicklung der ehemaligen Bahnhöfe zu einem Wohn- & Geschäftsquartier ab.

kurzfristig
langfristig

Stadtplanisches Konzept M.1.2000

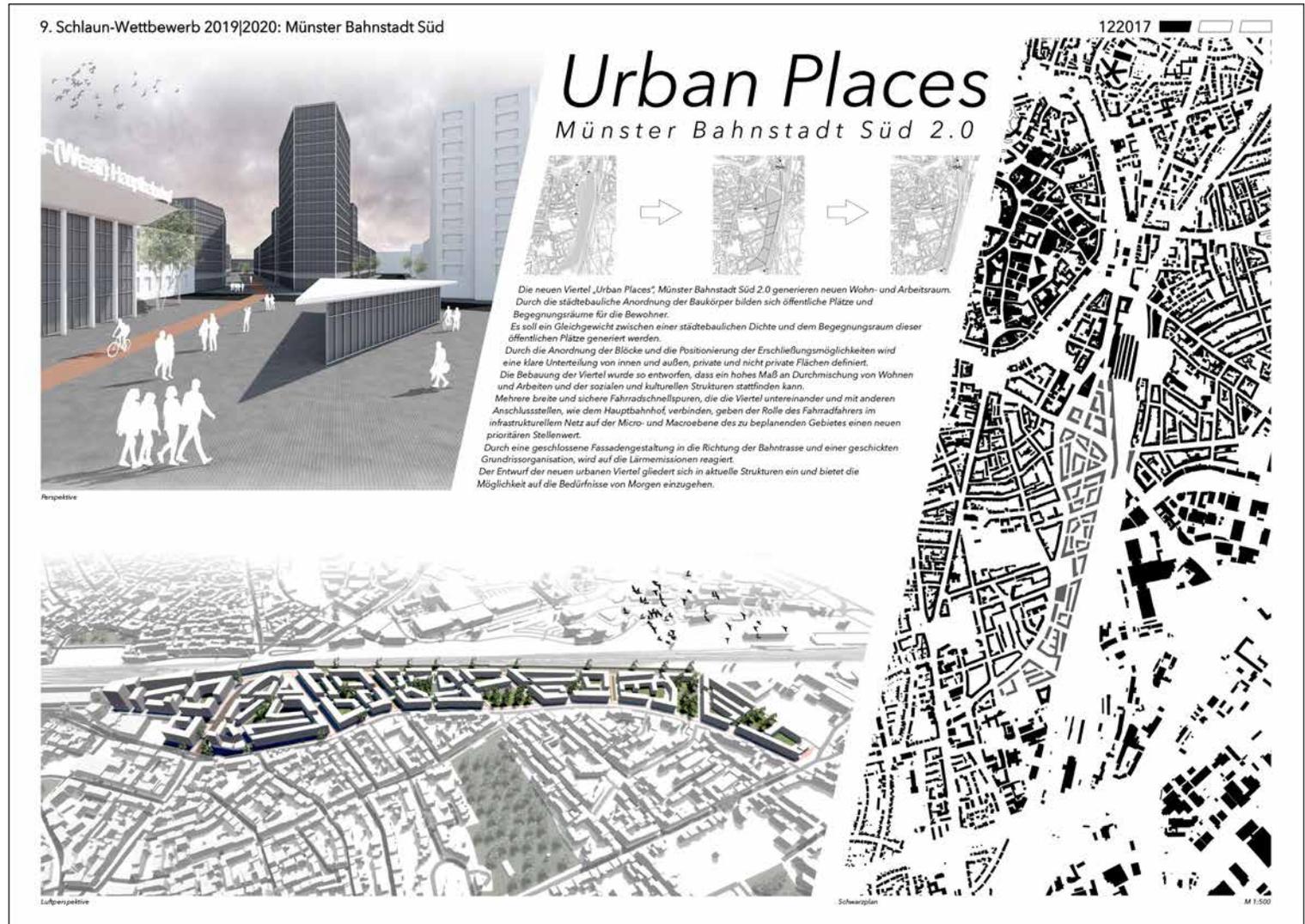
○ ● MÜNSTER - SÜD / VISION 2050

3 0 1 2 2 0



Südkoalition/Car Verlag/Architect M 1:500

Fotografierenperspektive/Architect





Julian Dahlhoff

TU Dortmund

Blickkontakt Münster Bahnstadt Süd

481537

Die von der Stadt Münster angestrebten Veränderungen im Wettbewerbsgebiet ermöglichen es zwei bedeutende Räume dieser Großstadt miteinander zu verknüpfen. Das Südviertel und der Hafenebereich liegen zwar räumlich nah beieinander, doch sie erfahren durch die Gleisanlagen eine starke Trennung. Aufgrund dessen agieren die beiden Gebiete kaum miteinander im Stadtgefüge und für die Menschen ist es so schwierig auf die andere Seite aufmerksam zu werden. Der Entwurf will diese Barriere überwinden und eine gesteigerte Wahrnehmung zwischen diesen Räumen und für ihre jeweiligen Qualitäten fördern. Und da eine Begegnung in der Regel mit Blickkontakt beginnt, inszeniert der Entwurf diesen mithilfe von Sichtachsen und markanten Punkten. Blickkontakt signalisiert Nähe und verdeutlicht

durch seine Dauer die Intention des Aufforderns. Mithilfe der gezielten Ausrichtung von Blockrandbebauungen entstehen dazu halböffentliche Räume in Form einer Gasse, die mit Blick Richtung Osten Sichtbeziehungen zu prägnanten Gebäuden im Hafenebereich herstellen. Für eine verbesserte innerstädtische Erreichbarkeit sieht der Entwurf, neben der geforderten Unterführung Albersloher Weg, zwei weitere Unterführungen vor. Zwischen den beiden Verbindungen wird die Blockrandbebauung im Wettbewerbsgebiet unterbrochen. Dort sind vorrangig Solitäre geplant, die aufgrund ihrer Platzierung und ihrer Höhe herausragen. Mit diesen baulichen Akzenten werden Orientierungspunkte und Sichtbeziehungen erzeugt und damit ebenso Aufmerksamkeit vom Hafenebereich Richtung Südviertel geschaffen.

Sichtachsen



Blickpunkte



Rahmenplan | 1:2000



Schwarzplan | 1:5000



Unterführungen



Grüner Radweg

Übergeordnete Freiräume



Realisierungsphasen



Vogelperspektive



Blick in Richtung Südviertel



Vom Bahnhof aus erstreckt sich entlang der Gleise ein Grünzug, der im südlichen Wettbewerbsgebiet endet. Ähnlich wie die Promenade, die Münsters Innenstadt umgibt, dient dieser als schnelle Verbindung für den Radverkehr. Es ist vorstellbar den Grünzug direkt an den Berliner Platz vor dem Hauptbahnhof, und damit in direkter Linie zum Fahrradparkhaus, anzuknüpfen. Dazu ist ein Durchbruch durch das Gebäude der Sparda-Bank Filiale oder Postbank Filiale notwendig. Alternativ erfolgt der Zugang zum grünen Radweg wenige Meter entfernt über die Bahnhofstraße. Neben dieser verbindenden Funktion dient der Grünzug als Maßnahme zum Lärmschutz für die angrenzende Bebauung. Durch den größeren Abstand zum Schienenverkehr wird insbesondere die Lärmbelastung für die zu den Gleisen gewandten Fassaden deutlich reduziert. Auch die Freilächen bei den geplanten Solitären besitzen eine verbindende Funktion, indem sie als kleine Trittsteine den Südpark mit dem Stadthafen verknüpfen.

Vertiefungsbereich Hafenstraße | 1:500



Sichtachse zum Hafen



Vertiefungsbereich Block | 1:500







Grundrissplan der Wohnanlage



Querschnitt durch die Wohnanlage mit Grünfläche

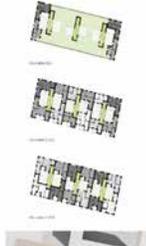


Grundrissplan der Wohnanlage mit Grünfläche



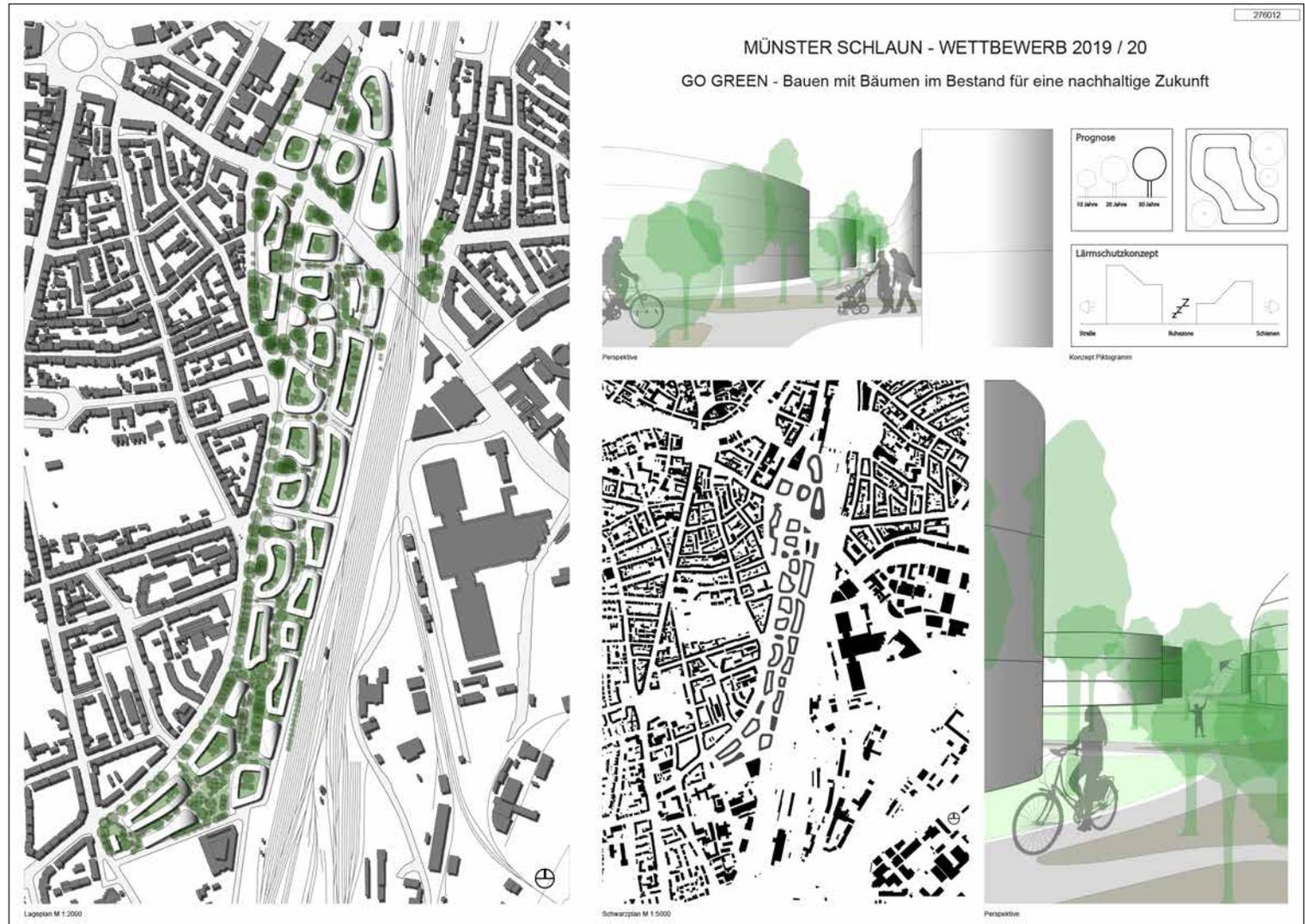
Querschnitt durch die Wohnanlage mit Grünfläche

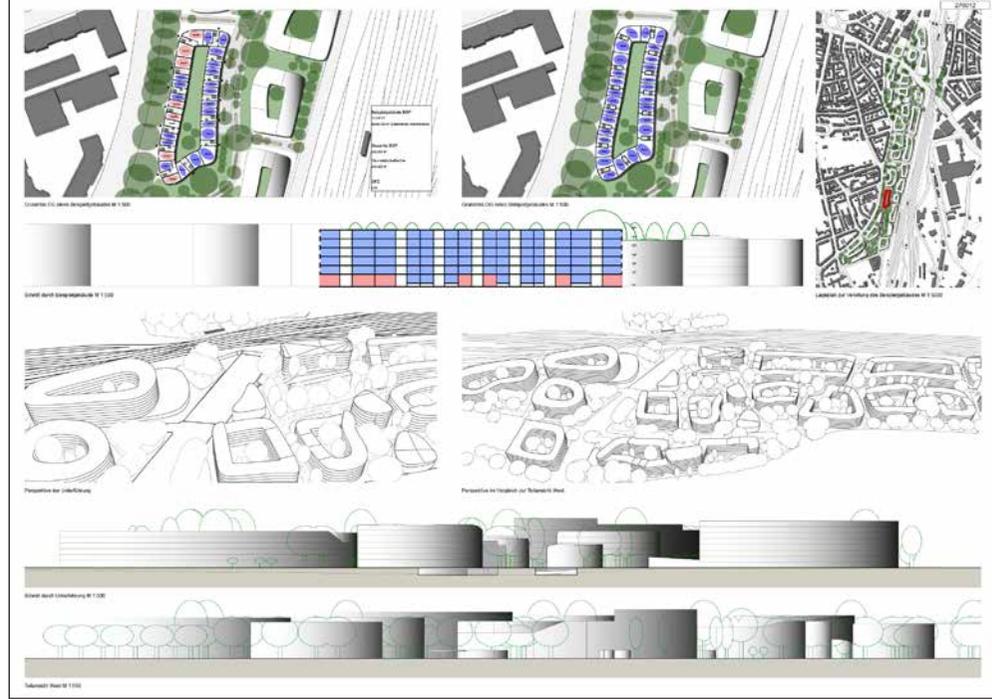
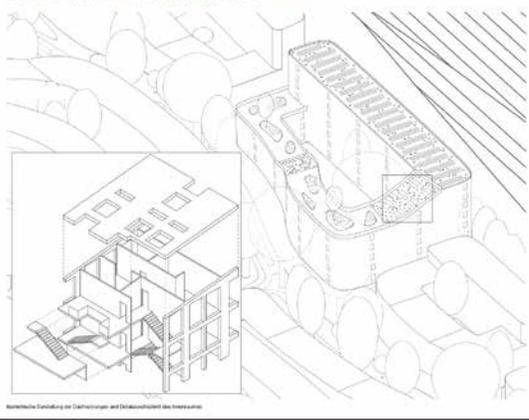
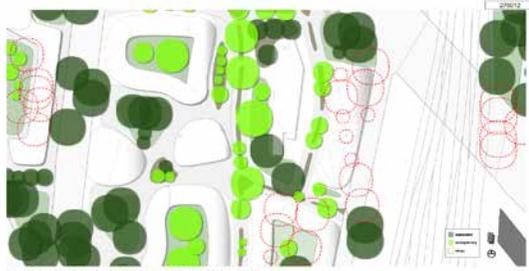
Integration des Grünraums
 Die Grünfläche ist ein zentraler Bestandteil der Wohnanlage und wird durch die Gebäude umschlossen. Sie dient der Erholung der Bewohner und der Verbesserung des Stadtklimas. Die Grünfläche ist durch Wege und Treppen mit den Gebäuden verbunden und ist somit leicht erreichbar.



Helen Conrads | Selin Berikoglu

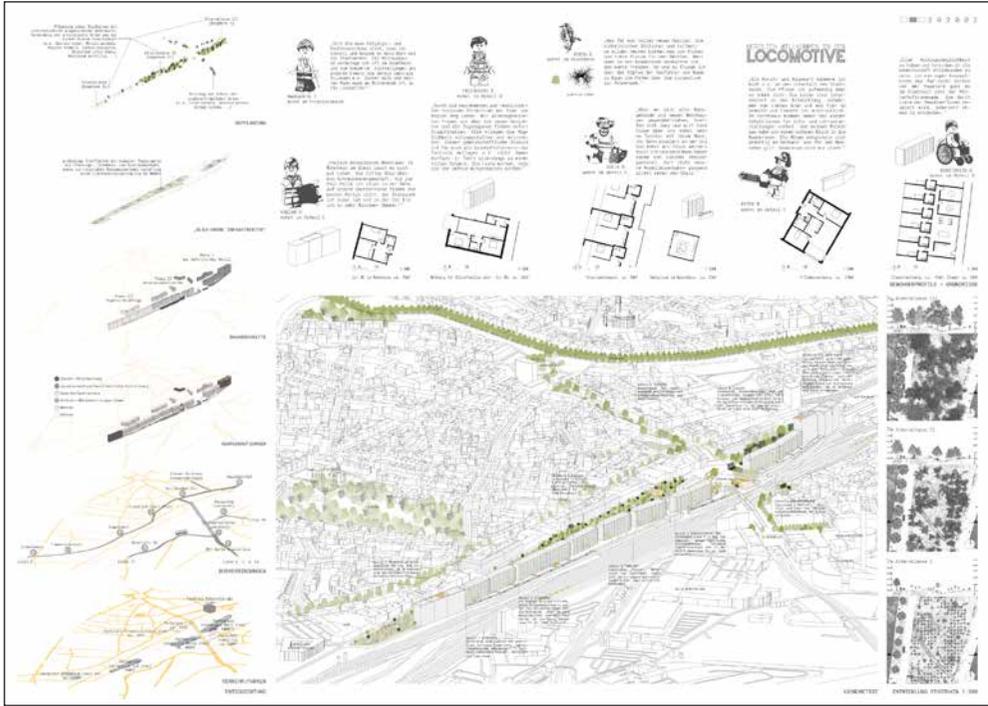
Bergische Universität Wuppertal



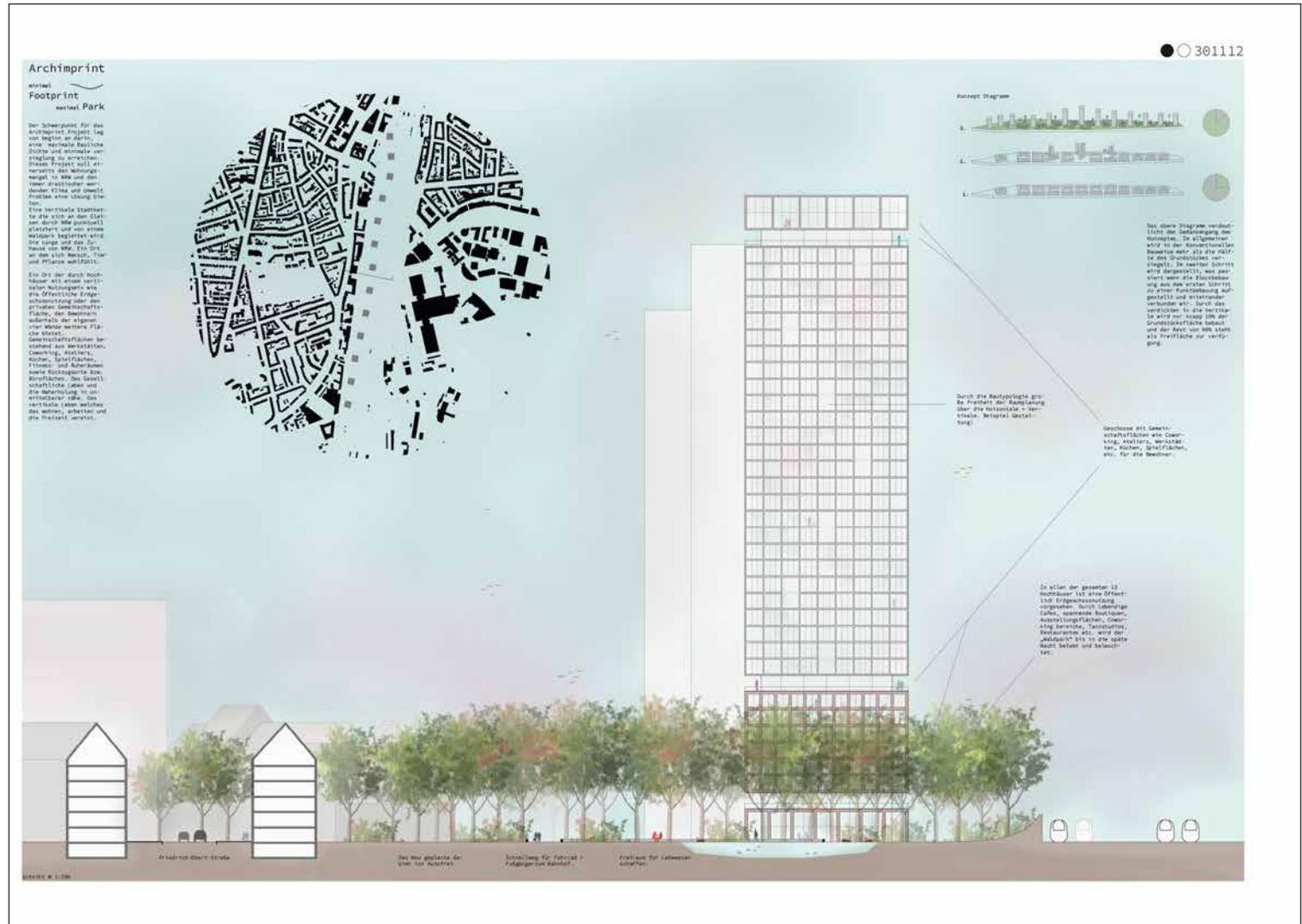




148
149



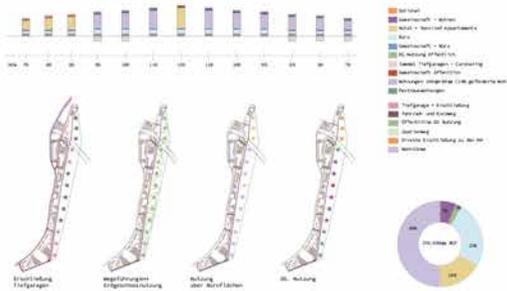
150
151





Blickung - Vogelperspektive

Diagramm Nutzung + Erschließung



Blickung - Blick aus dem öffentlichen Raum über die



INGPLAN • 1.2008



301112

Das Projekt entscheidet sich bewusst für den Erhalt der Bestandsbebauung auf der westlichen der Seite. Grundbedingung wird der Bestand auf den zu überlappenden Flächen nicht erhalten.

Durch die gute Anbindung zur Friedrich-Straße ist für das Gebiet keine weitere Kraftfahrungsstraße geplant. Somit ist die Mobilitätsbedingung erfüllt. Eine Schwelle für Fußgänger, sollte ein weiterer direkter Hauptbahnhof führt, soll die Mobilität auf zwei Ebenen verbessert sein. Für die Bewohner die als Anlieger benötigen sind fünf Umkleekabinen geplant die durch bereits vorhandenen Überdächern geschützt werden. Für das Wohngebiet wurde ein Mobilfunknetzwerk entwickelt, das ein Carsharing System umfasst. Hier sollen die Fahrzeuge über für die Bewohner der Architektur zu Verfügung stehen gleichzeitig auch geladen und gewartet werden.

Stellen Sie sich, dass die meisten Haushalte in Deutschland mindestens ein Fahrzeug besitzen was vorhanden wird. Durch dieses Konzept werden die Fahrzeuge gemeinschaftlich genutzt und die Anzahl der Fahrzeuge reduziert.

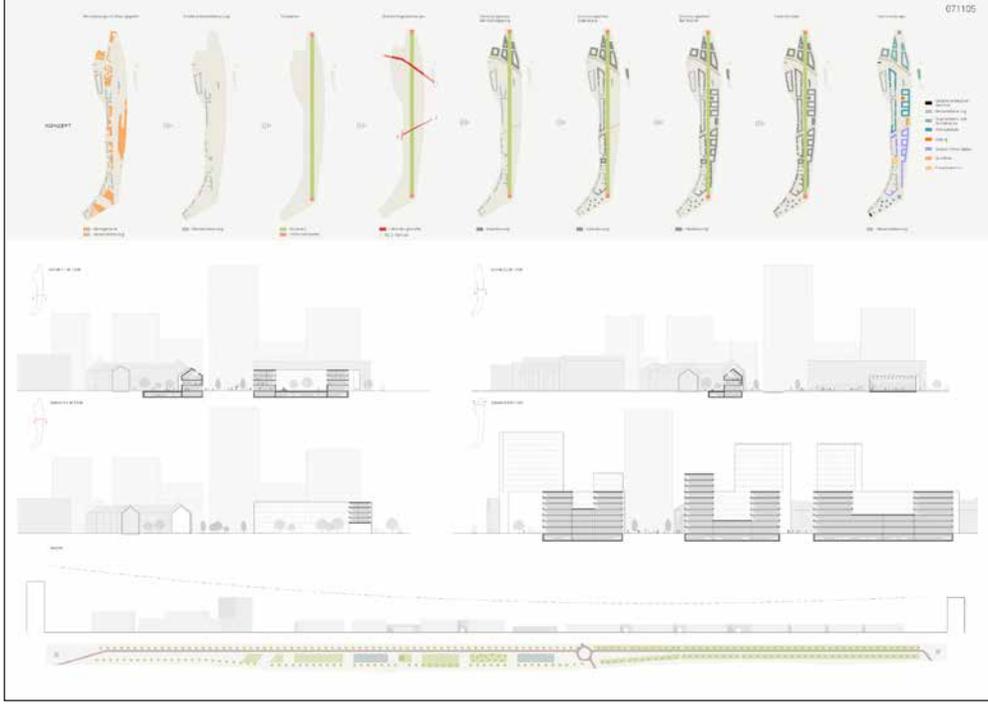
Die Energie für das Gebiet wird ausschließlich durch erneuerbare Energien gewonnen. Vorgegebene Quellen sind Erdwärme sowie Solaranlagen auf Dach und Fassade. In allen der geplanten 12 Hochhäuser ist eine Ökofachlich Energieerzeugung vorgesehen. Durch leuchtende Cafés, spezialisierte Boutiques, Ausstellungen, Coworking Bereiche, Restaurants, Restaurants etc. wird das Gebiet bis in die volle Nacht belebt.

Das Erdgeschoss hat eine Höhe von ca. 3 Metern. Durch die Dachterrasse der Seite können die Räume der Hochhäuser und vertikal freigegeben werden. In allen Türmen sind über dem Erdgeschossbereich bis zu 8 vollgeschlossenen Abwehrräumen geplant. Die darüber liegenden Geschosse sind für Wohn-, Hotel- und Service Appartements geplant. In den Geschossen der höheren Türme sind Gemeinschaftsräume für die Nutzer geplant.

Für diese Fläche sind Gemeinschaftsräume, Arbeitsräume, Werkstätten, Sportplätze, Fitnessräume, Konferenzräume, Ateliers, Ruhe- und Meditationsräume, etc. geplant. In den vier kleineren Hochhäusern werden Parkhausangebote.



152
153



Münster | connect the dots

Verkehr

„Wir streifen alle, immer wieder.“
 Eine verknüpfte Straße, die Stadtanfang, kann schnell die Dinge werden, aber die angeschlossen Menge an Möglichkeiten bietet den Anwohnern oder Anwohnern Vorteile. Das große zu einem mit dem verbundenen „Streifen“ (Streifen) ist, die ein breiterer städtischer und sozialer Raum zu sein, der eine neue Ebene der Stadt darstellt.

Die gesamte Verbesserung der städtischen Struktur ist ein System von drei Bestandteilen: die planmäßige und funktionale Gestaltung sowie die neue Ebene der Stadtanfang, die die Anwohner verbindet. Die neue Ebene der Stadtanfang ist ein breiterer städtischer und sozialer Raum zu sein, der eine neue Ebene der Stadt darstellt.

Die gesamte Verbesserung der städtischen Struktur ist ein System von drei Bestandteilen: die planmäßige und funktionale Gestaltung sowie die neue Ebene der Stadtanfang, die die Anwohner verbindet. Die neue Ebene der Stadtanfang ist ein breiterer städtischer und sozialer Raum zu sein, der eine neue Ebene der Stadt darstellt.

Für die **Bahnvorplatz** entstehen wir eine Überplanung der städtischen Struktur, die die Anwohner verbindet. Die neue Ebene der Stadtanfang ist ein breiterer städtischer und sozialer Raum zu sein, der eine neue Ebene der Stadt darstellt.

In der Planung eines neuen Straßennetzes ist es wichtig, die städtische Struktur zu verbessern. Das städtische Netzwerk ist ein System von drei Bestandteilen: die planmäßige und funktionale Gestaltung sowie die neue Ebene der Stadtanfang, die die Anwohner verbindet. Die neue Ebene der Stadtanfang ist ein breiterer städtischer und sozialer Raum zu sein, der eine neue Ebene der Stadt darstellt.

Nutzungen

- „Lohn- und Dienstleistungen“ (Lohn- und Dienstleistungen)



Sockelzonen im Quartier



Abriß + Neubau

Die gesamte Verbesserung der städtischen Struktur ist ein System von drei Bestandteilen: die planmäßige und funktionale Gestaltung sowie die neue Ebene der Stadtanfang, die die Anwohner verbindet. Die neue Ebene der Stadtanfang ist ein breiterer städtischer und sozialer Raum zu sein, der eine neue Ebene der Stadt darstellt.

In der Planung eines neuen Straßennetzes ist es wichtig, die städtische Struktur zu verbessern. Das städtische Netzwerk ist ein System von drei Bestandteilen: die planmäßige und funktionale Gestaltung sowie die neue Ebene der Stadtanfang, die die Anwohner verbindet. Die neue Ebene der Stadtanfang ist ein breiterer städtischer und sozialer Raum zu sein, der eine neue Ebene der Stadt darstellt.

Bahnvorplatz / Quartierseingang



- PLAN 3 VON 3 -

„Highline“ - Brücken über Hafenstraße



Aktivpark an der Radbrücke



Vogelperspektive Entwurfsgebiet



270719

EIN STÜCK **GUT** AM BAHNHOF



© SCHWARZPLAN M 1:5000

Ziel dieses Entwurfs ist es, die Konversionsfläche des ehemaligen Stückgutbahnhofs so in die Umgebung zu integrieren, dass sie sowohl als Bindeglied der Stadtteile, aber auch als selbstständiges, neues Quartier gesehen wird. Als ein zentrales Element hiervon zählt die Grünerbindung zwischen Hafengrätz und Südpark. Um ein modernes, zukunftsfähiges Quartier zu gestalten, wurde beim Entwurf darauf geachtet, dass soziale und funktionale Mischung durch die städtebaulichen Strukturen gefördert werden. Hierzu wurden Kommunikationsräume verschiedener Größen geschaffen und Gebäude Dimensionen so gewählt, dass eine Um- und Nachnutzung auch dem Zeitverlauf standhält.



© GESAMTPERSPEKTIVE M 1:5000



BAUABSCHNITTE GESAMTKONZEPT M 1:5000



VERKEHRSKONZEPT M 1:5000



BAUM
ÖFFENTLICHES GRÜN
PRIVATES GRÜN
GRÜNSTRUKTUR M 1:5000



WOHNEN
ARBEITSTÄTTE
GEMEINDEZENTRUM
SCHULE
FREIZEIT
PERNICKSBAHNHOF
NUTZUNGSKONZEPT M 1:5000

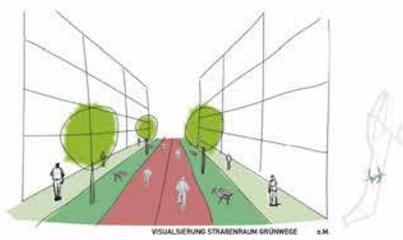
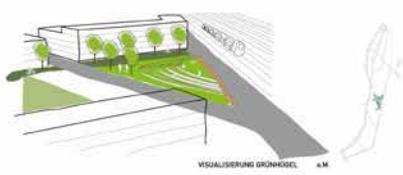


6 2 13 11

RAHMENPLAN M 1:2000

EIN STÜCK *GUT* AM BAHNHOF

62 13 11 ▼



© VERTEILUNGSBEREICH M: 1:500



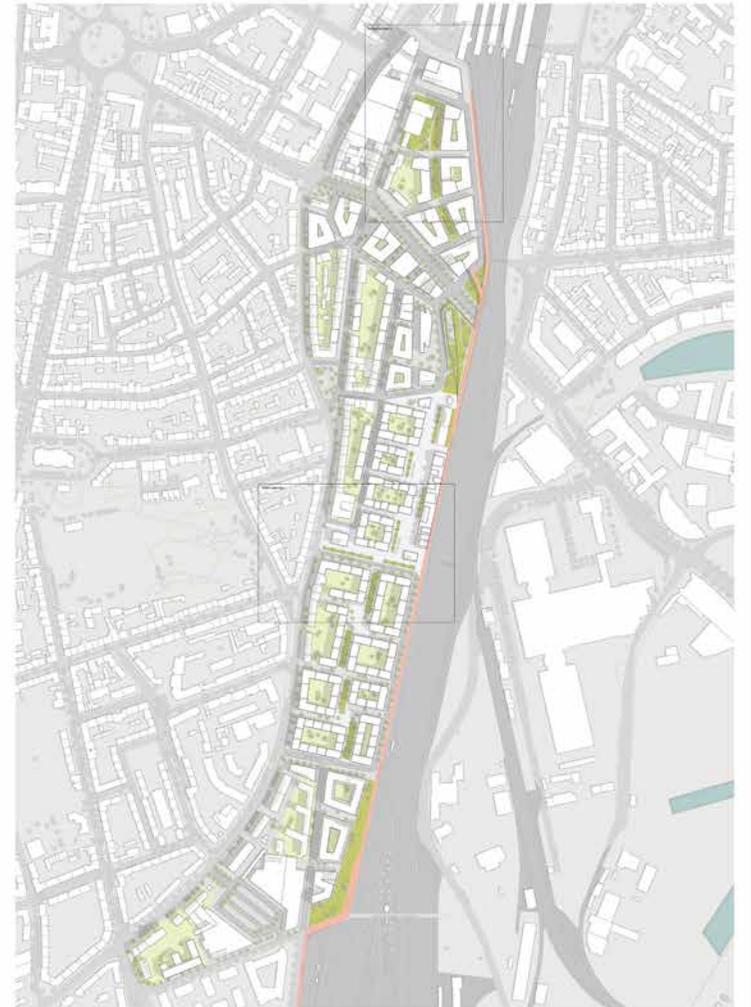
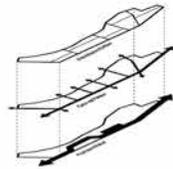
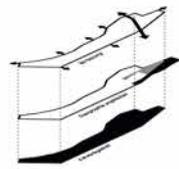
Janik Michel

Universität Kassel

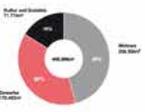
Bahnstadt Süd

Neue Mitte Münster

234234



158
159



Wohnen
Die neue Wohnfläche wird in Form von 2000 Wohneinheiten und 4000 m² öffentlicher Flächen (z.B. Schulen, Kindertagesstätten, Sportplätze) realisiert. Die Wohnfläche ist in 1000 m² Wohneinheiten unterteilt, die in 1000 m² Wohneinheiten unterteilt sind. Die Wohnfläche ist in 1000 m² Wohneinheiten unterteilt, die in 1000 m² Wohneinheiten unterteilt sind.

Gewerbe
Die neue Gewerbefläche wird in Form von 3000 m² Gewerbefläche realisiert. Die Gewerbefläche ist in 3000 m² Gewerbefläche unterteilt, die in 3000 m² Gewerbefläche unterteilt sind.

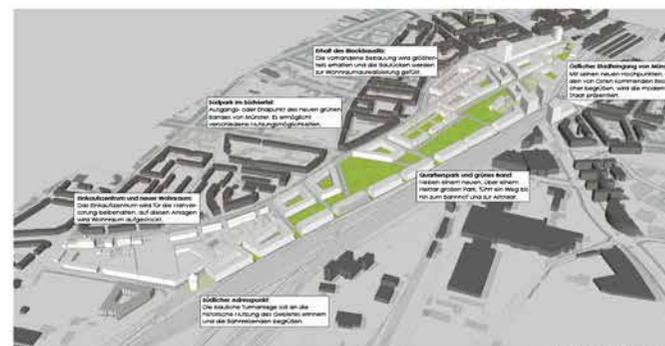
Öffentliche Gebäude
Die neue öffentliche Fläche wird in Form von 4000 m² öffentlicher Flächen realisiert. Die öffentliche Fläche ist in 4000 m² öffentlicher Flächen unterteilt, die in 4000 m² öffentlicher Flächen unterteilt sind.





GRÜN + GLEIS MÜNSTERS BLÜHENDE BAHNSTADT

241920_1



LEITBILD
Das neue Quartier soll als städtebaulicher fächerlicher An- und Abschluss von Münster Stadtteil Südwest fungieren. Das Gebiet fungiert selbstständig, indem es neben ausreichend Wohnraum für neue Bewohner mehrere öffentliche Treff- und Begegnungsräume bietet und sowohl eine gelungene Wohnversorgung garantiert als auch wirtschaftliche Eigenständigkeit mit zahlreichen Gewerbetrieben vorweisen hat. Die weiteren Baufelder der nördliche Teil des Quartiers den Anschluss an den Münsteraner Bahnhof und bildet so mithilfe ausdrucksstarker Kubaturen der Gebäude den fächerlichen Stadteingang nach Münster.

Die Grünverbindungen reichen vom Südpark über das Quartier bis hin zum Bahnhof. Neben zahlreichen großzügigen Grünräumen wird auch ein urbaner Wald entstehen. Die öffentliche Hofversorgung ist durch Einkaufsbetriebe gesichert, darüber hinaus wird der öffentliche Nahverkehr in das Gebiet integriert. Die Freizeitmöglichkeiten bieten diverse Nutzungen an: Dazu gehören kulturelle Weiterbildung, musische Unterhaltung, Sportflächen wie Inneaktivität, unter anderem auch für Kinder.

STÄDTBAULICHE KONZEPTION
Im nördlichen Bereich des Gebietes entsteht ein dichtes, urbanes Quartier mit Blockrandbauweise. Die Gebäudehöhen und die Stockwerkanzahl liegt höher als der Münsteraner Durchschnitt. Das Weileren bilden vier „Landmarks“ den östlichen Stadteingang von Münster und ergänzen die Gebäudehöhen des Bahnhofslands. Im Süden des Gebietes stehen mehrere Regiegebäude, die ebenfalls eine große Gebäudehöhe haben. Dies ist dem Bahnverkehr geschuldet, der direkt an die Bauungen angrenzt. Durch diese Gebäudehöhe wird gewährleistet, die Lärmemissionen aus dem Inneren des Quartiers abzufangen.

Im Westen des Gebietes werden Bauflächen aufgefällt, um die Fläche auszunutzen und die vorhandenen Blockbauweisen zu schließen. Bauflügel Blöcke und Gebäude werden durch neue ersetzt oder ergänzt. Im Westen des Gebietes werden großzügig Blockstrukturen entsteht. Dies schließt an die typologische Bebauung des Südparks an und fügt sich sehr gut in den Bestand ein. Im Süden des Gebietes werden in den Bahngleisen zwei Blockbauweisen entsteht. Ferner werden im Süden ebenfalls Bauflächen geschlossen. Auf dem Einzelhandelszentrum werden Wohnungen entsteht, ohne neue Flächen zu verriegeln. Die Wohnbebauung befindet sich über den Supermärkten und bildet aufgrund der höheren Geschosshöhe zusätzlich eine Lärmbarriere zu den Gleisen.

Als historische Erinnerung an die dann ehemaligen Gleisanlagen wird ein Turm mit Spitzdach entsteht, der an typische Bahnhofstürme erinnert. Der Turm befindet sich am Südpark und ist vor allem von den Gleisen aus zu sehen, wenn man Münster mit der Bahn erreicht. Der verbleibende ZOB ist eine offene Blockstruktur auf der Seite, auf der die Busse parken und abfahren, ist offen. Die Gebäude schützen den ZOB von der angrenzenden Wohnbebauung ab, so werden die Gebüsche der Fahrzeuge aus dem Quartier gehalten.

Um die Wohnbebauung realisieren zu können, werden die östlichen Gebäude an den Bahngleisen realisiert, ohne die Wohnnutzung rechtliche nicht zulässig wäre. Ebenso wird der ZOB zu Anfang qualifiziert. In der zweiten Bauphase wird die neue Stadteingang von Münster mit seinen urbanen Strukturen und Hochhäusern vollendet und das südliche Ende wird ebenfalls qualifiziert. In dritten Schritt werden die Wohnblöcke entstehen, sodass Wohnen schlussendlich möglich ist und die Wohnnutzung geändert wird. Als letzter Schritt werden die Bauflächen geschlossen und bereits bestehende Gebäude ergänzt und saniert.



GRÜN + GLEIS - MÜNSTERS BLÜHENDE BAHNSTADT

241920_2



NUTZUNGSSTYPOLOGIE

Im südlichen Teil des Quartiers, wo sich der 2014 und 2015 errichtete, bestehende Wohnblock befindet, soll ein neues Wohngebiet entstehen. Die bestehende Wohnstruktur wird durch die Errichtung von Neubaukörpern ergänzt und durch die Integration von Grünflächen und Freizeitanlagen verbessert. Die bestehende Wohnstruktur wird durch die Errichtung von Neubaukörpern ergänzt und durch die Integration von Grünflächen und Freizeitanlagen verbessert.

Das im Inneren des Quartiers, bestehend aus der ehemaligen Fabrikhalle, soll ein neues Wohngebiet entstehen. Die bestehende Wohnstruktur wird durch die Errichtung von Neubaukörpern ergänzt und durch die Integration von Grünflächen und Freizeitanlagen verbessert.

ERKSCHLIEßUNG UND ÖPNV

Die Erschließung des Quartiers erfolgt über das bestehende Straßennetz und durch die Errichtung neuer Straßen. Die bestehende Wohnstruktur wird durch die Errichtung von Neubaukörpern ergänzt und durch die Integration von Grünflächen und Freizeitanlagen verbessert.



GRÜNLÄCHENSTRUKTUR

Die Grünflächenstruktur des Quartiers wird durch die Errichtung von Grünflächen und Freizeitanlagen verbessert. Die bestehende Wohnstruktur wird durch die Errichtung von Neubaukörpern ergänzt und durch die Integration von Grünflächen und Freizeitanlagen verbessert.

Das im Inneren des Quartiers, bestehend aus der ehemaligen Fabrikhalle, soll ein neues Wohngebiet entstehen. Die bestehende Wohnstruktur wird durch die Errichtung von Neubaukörpern ergänzt und durch die Integration von Grünflächen und Freizeitanlagen verbessert.

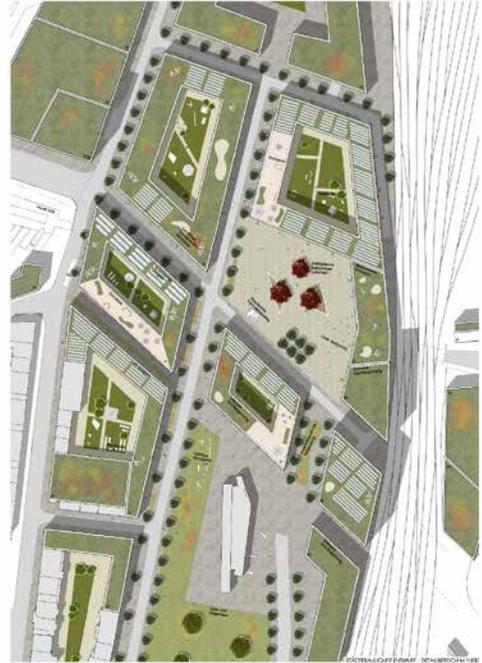
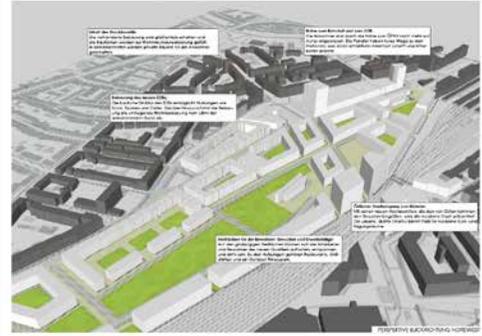
FREIZEIT, SPORT UND KULTUR

Die Erschließung des Quartiers erfolgt über das bestehende Straßennetz und durch die Errichtung neuer Straßen. Die bestehende Wohnstruktur wird durch die Errichtung von Neubaukörpern ergänzt und durch die Integration von Grünflächen und Freizeitanlagen verbessert.



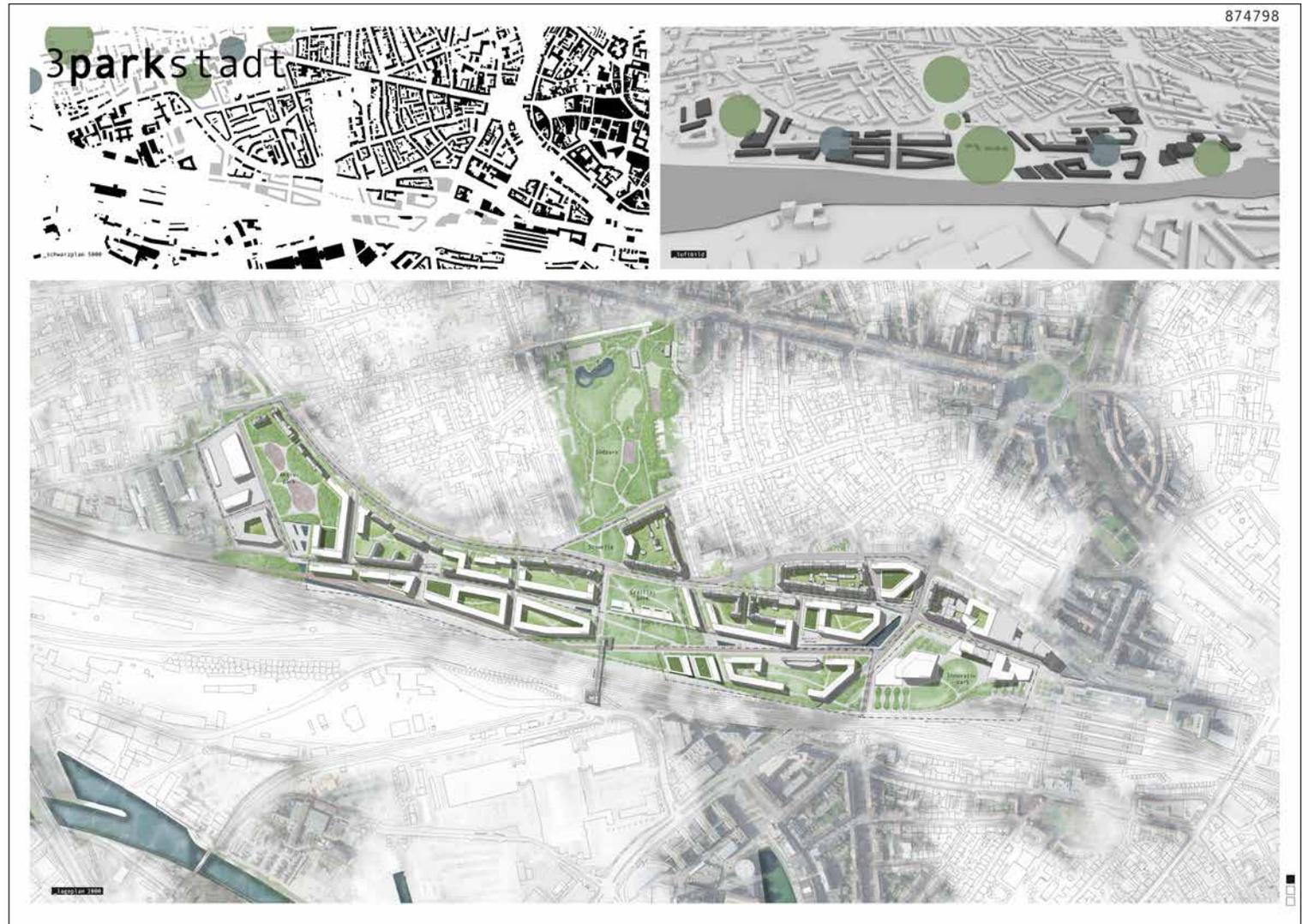
STÄDTERBAULICHE KENNZEICHEN	Größelächen	Grünflächen
Größe Projektgebiet	26,65 ha	
Größe Baufläche	8,98 ha	
Wohnfläche	2,13 ha	
Mischung Wohnen und Gewerbe	2,82 ha	
Reine Gewerbefläche	2,75 ha	
Erschließung	1,1 ha	
ZOB	0,18 ha	
Freizeitanlagen und Erholungsfläche	1,02 ha	
Grünflächen	4,42 ha	
Stadleräume und Parkflächen	3,26 ha	

241920_3

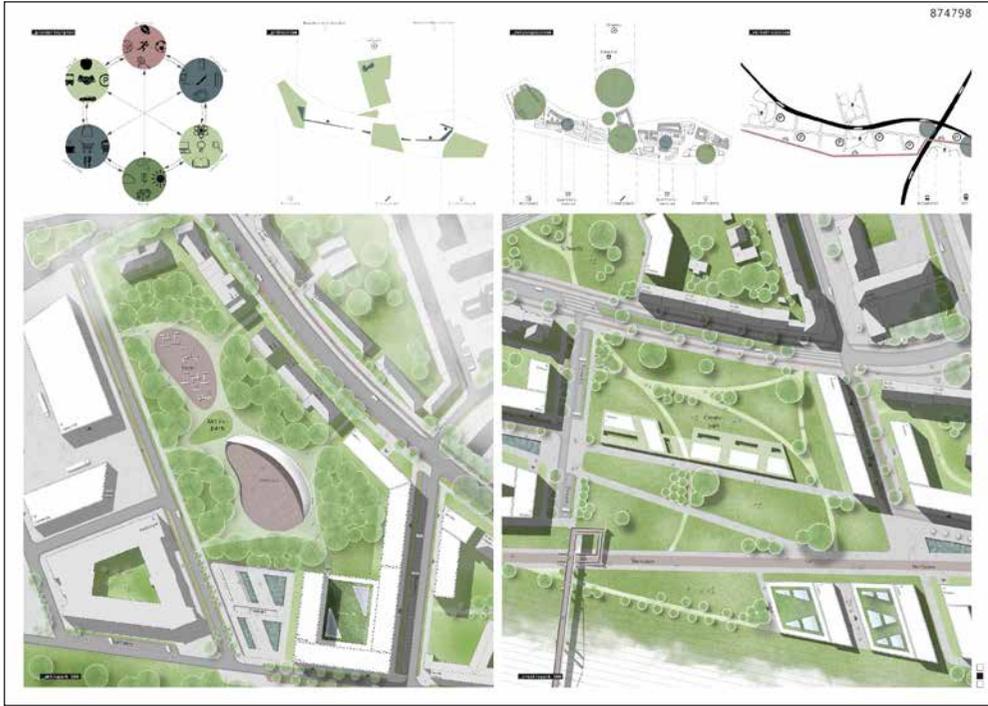


Lorenz Kaiser | Lukas Penke | Marvin Möllmann | Ibrahim Zengin

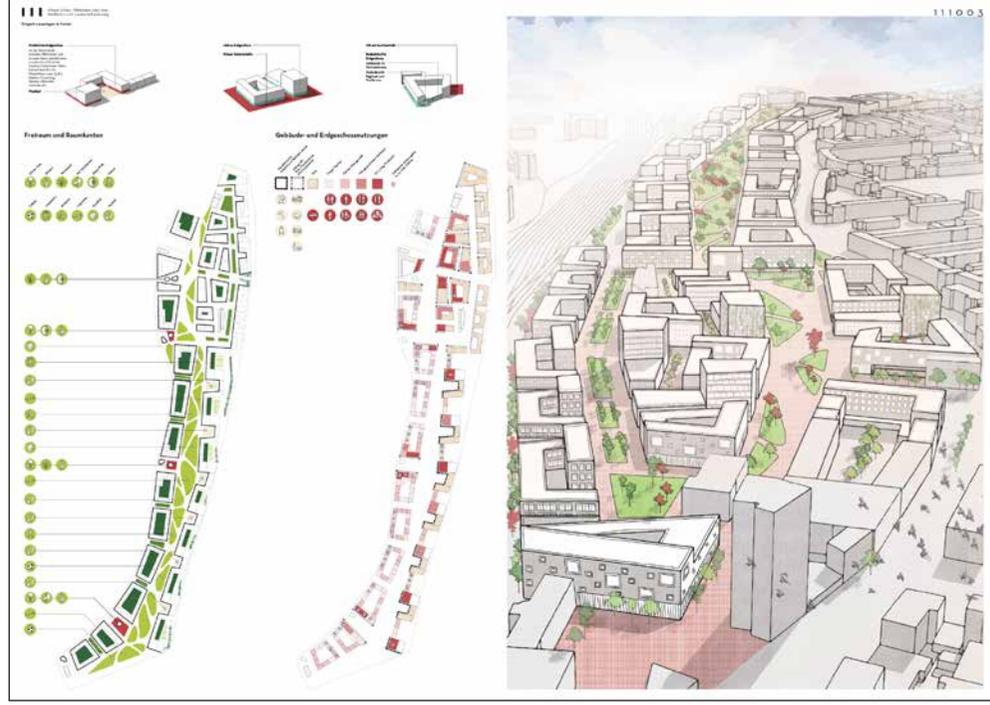
FH Dortmund



162
163







**BAHNSTADT Münster
Stadttraum leben.**

Die Ausgangslage.
Münster ist eine sehr lebendige Stadt. Architekten und Städtebauer haben in der Stadt große Bedeutung. Die Entwicklung von dem Programm ist ein wichtiger Bestandteil dieses. Das in den letzten Jahren entwickelte Konzept ist ein wichtiger Bestandteil dieses. Das in den letzten Jahren entwickelte Konzept ist ein wichtiger Bestandteil dieses.

Die Zielsetzung.
Die städtebauliche Umgestaltung der Bahnstadt für die heutigen und zukünftigen Bürger der Stadt ist ein wichtiger Bestandteil dieses. Die städtebauliche Umgestaltung der Bahnstadt für die heutigen und zukünftigen Bürger der Stadt ist ein wichtiger Bestandteil dieses.

Die Idee.
Die Bahnstadt Münster ist in besonderer Weise auf zentrale Stadtfunktionen ausgerichtet. In Sachen nachhaltiger Mobilität ist die Stadt Vorreiter. Die Realisierung eines vielfältigen, grünen, lebendigen Stadttraums ist ein wichtiger Bestandteil dieses. Die Realisierung eines vielfältigen, grünen, lebendigen Stadttraums ist ein wichtiger Bestandteil dieses.

Der Stadttraum lebt.



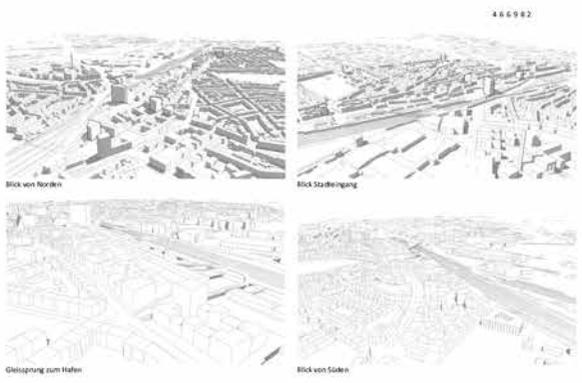
Grünpark mit Blick auf das neue Stadttor



Stadttraumsumme



Legende 1:2.000



Markus-Ronald Merle | Julian Bleckmann

Bergische Universität Wuppertal





170
171

LINK BAHNSTADT SÜD

10.000 qm auf ein großes Grundstück für ein Wohngebiet
 Die Fläche ist in 100.000 qm unterteilt
 Es sollen 1000 Wohneinheiten entstehen
 15.000 qm für Grünflächen
 5.000 qm für öffentliche Einrichtungen
 10.000 qm für Gewerbe und Dienstleistungen
 10.000 qm für Kultur und Sport
 10.000 qm für soziale Einrichtungen
 10.000 qm für öffentliche Grünflächen
 10.000 qm für öffentliche Grünflächen
 10.000 qm für öffentliche Grünflächen
 10.000 qm für öffentliche Grünflächen

Die Bahnstadt Süd ergänzt durch Längsverbindungen die Grünräume in Münster

Einbindung der Bahnstadt Süd in die umliegende Stadtlandschaft

Nutzungen

Verkehr und Erschließung der Freiräume

Ökologie

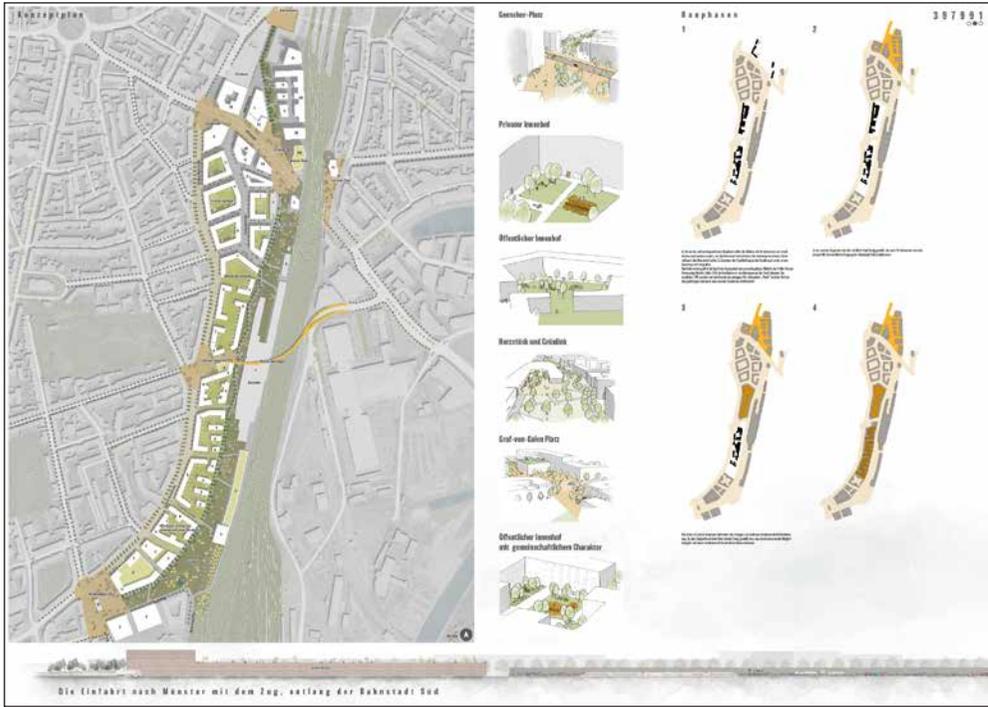
Ökologie- und Klimakonzept

Das Konzept zielt darauf ab, die Auswirkungen des Klimawandels zu berücksichtigen und die Lebensqualität zu verbessern. Es umfasst Maßnahmen zur Reduzierung von CO2-Emissionen, zur Erhöhung der Energieeffizienz und zur Schaffung von Grünflächen. Ziel ist es, eine nachhaltige und resiliente Stadtentwicklung zu fördern.

Gebaudetypologien

397 99 1

Schwarzplan



FM-M FUSION MÜNSTER-MITTE



Rahmen
Das neue Quartier versteht sich als Bindeglied, das die südlichen Stadtteile mit der Innenstadt vernetzt. Es knüpft an die bereits bestehende Nutzungsmischung an und baut diese weiter aus, um der Urbanität der Lage gerecht zu werden. Auf diese Weise fügt es sich in die Umgebung ein und positioniert sich dennoch durch das Straßenmuster klar als in sich geschlossenen funktionierende Einheit. Vereinzelt Hochpunkte setzen an gezielten Stellen Akzente, um entsprechende Raumsituationen zu betonen und den Gebäudehöhenverlauf zu differenzieren.

Als dominierendes Bauwerk gibt das runde Multifunktionszentrum dem Quartier eine Prominenz. Es fungiert als Quartierstreffpunkt und beinhaltet neben Orten der Zusammenkunft wie Cafés auch Geschäfte und Büroräume. Der südöstlich anliegende Raum wird von diesem Gebäude bespielt und erhält eine Rolle als Quartierhauptplatz.

Nutzung
Die drei wesentlichen Versorgungszentren des Quartiers bilden das bestehende Einkaufszentrum in Süden, eine kleine Agglomeration mit Geschäften und einem Café im zentralen Bereich und das Multifunktionszentrum im Norden. Somit wird eine flächendeckende Versorgung sichergestellt. Die regelartige Bebauung im Osten beinhaltet Büroräume und hält den von der Bahn ausgehenden Lärm aus dem Quartier.

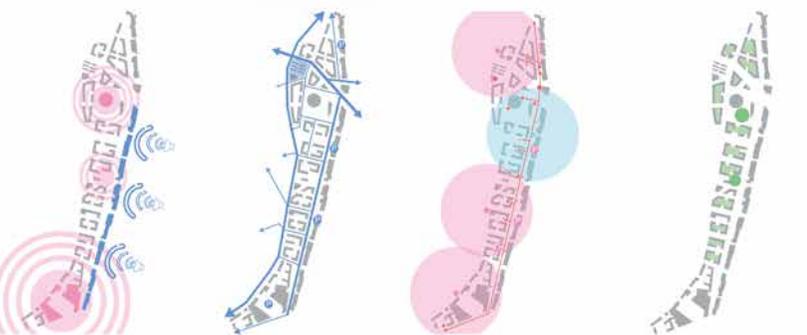
Verkehr
Über mehrere Kreuzungen wird an das bestehende Straßennetz angeknüpft, sodass der Verkehr weitgehend umweglos abgehalten wird. Für das Parken stehen drei Quartiersparkhäuser zur Verfügung, die alle von einer neuen Quartiershauptstraße erschlossen werden. Sie bildet zusammen mit der bereits bestehenden Friedrich-Ebert-Straße die beiden Haupteerschließungsstraßen, die den schmaleren Sammelstraßen übergeordnet sind.

Eine zusätzliche Bushaltestelle ergänzt das bereits bestehende ÖPNV-System, sodass fast der ganze Bereich von den 200-Meter-Radius der Haltestellen abgedeckt wird.

Eine große Priorität wird auf den Radverkehr gelegt, welchem breitspurige Bahnen entlang der Straßen zugeordnet werden. Die Fahrradabstellanlagen sind teilweise überdacht und liegen alle in guter Anbindung zur Hauptquartiersstraße.

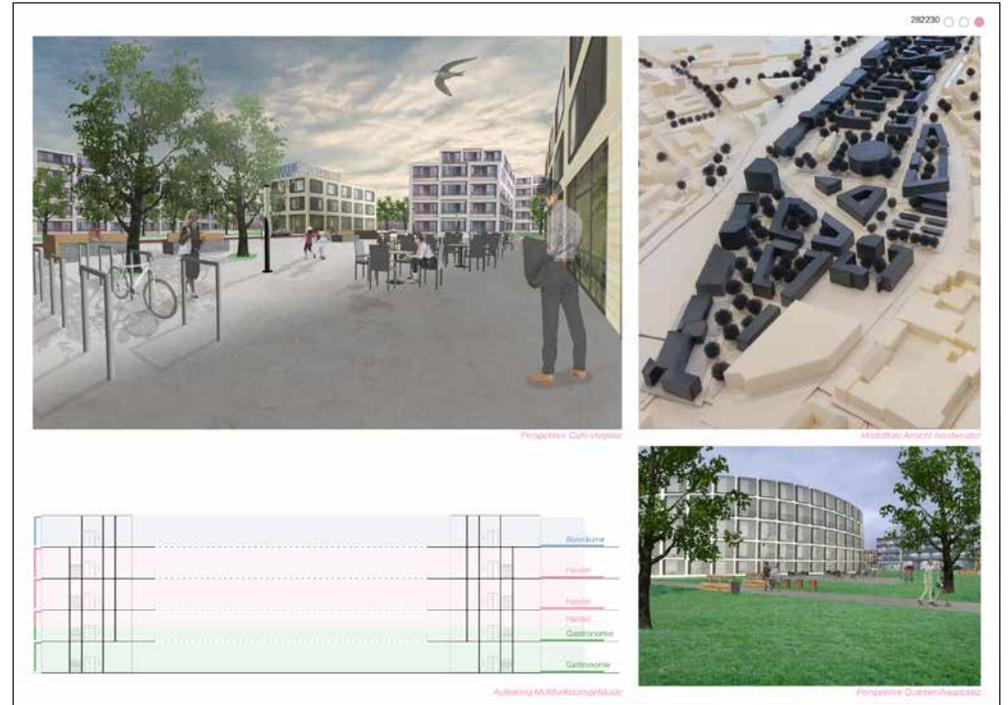
Freiraum
Das Freiraumkonzept verfolgt die Schaffung eines Erholungs- und Begegnungsraums, welcher für Interaktionen der Bewohner gestaltet ist. Dies wird durch eine Kombination von öffentlichen Plätzen und halböffentlichen Innenhöfen erreicht. Ein hoher Grünflächenanteil ist die Grundlage für eine neue Lebensqualität und bildet durch seine Ausgestaltung Raum, Leben und Arbeiten zu verbinden.

Schwarzplan 1:5000



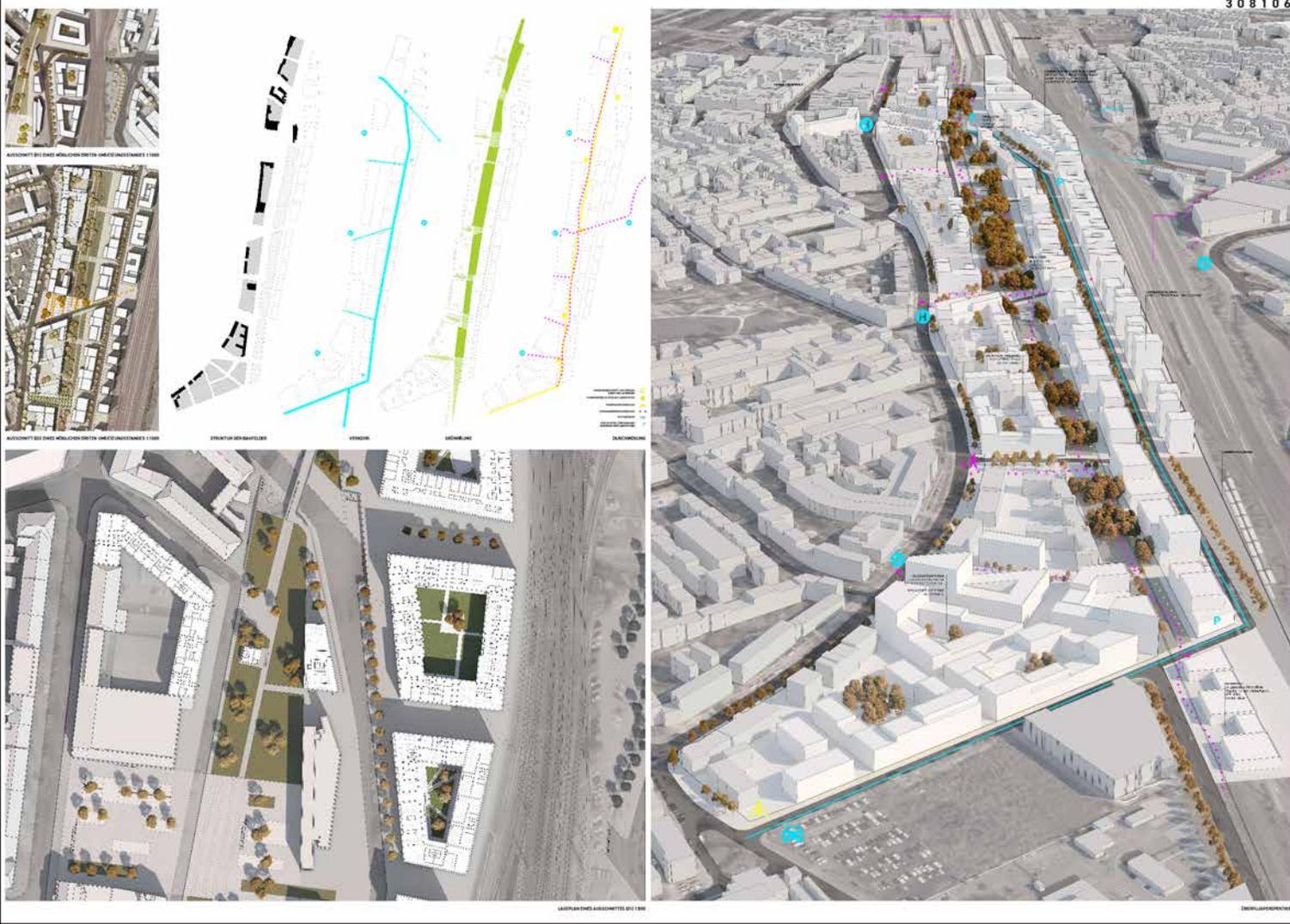
Nutzung **Erschließung** **ÖPNV und Fahrradverkehr** **Freiraum**

Rahmenplan 1:2000



174
175





BACKSIDE FRONT

BACKSIDE FRONT

Schon lange ist man daran gewöhnt, dass immer der Vorgarten der Stadt ist und die Zukunft der Stadt
 immerhin durch den Vorgarten und durch das Verbleibende diese Stadtungsgegenstände. Heute ist die
 Stadtbildgestaltung zunehmend determiniert, es ist immerhin festzustellen, dass die Stadt ohne
 einen Hof oder den langen Vorgarten verliert. Laut der Planung von Wolfgang Eberle von 17 Jahre vorwärts ist
 nicht die Toilettenganglichkeit des Hofes mehr wichtig, sondern eher die Hofe, die nicht nur ein Hof
 Raumpersonen und Platteformen hat, sondern ein Hof, sondern ein Hof, sondern ein Hof, sondern ein Hof.
 Heute würde die absolute Arbeit, Absichten, ein Hof, sondern ein Hof, sondern ein Hof, sondern ein Hof.
 Hof, sondern ein Hof.
 Hof, sondern ein Hof.

Wenn die wieder in den Bestand kommt, das in der kleinteiligen Kleinteiligkeit beginnt, selbst beginnt
 die gesamte Umgebung, der Hof, sondern ein Hof, sondern ein Hof, sondern ein Hof, sondern ein Hof.
 und das Hof, sondern ein Hof.

Kritik dieser allgemeinen Herausforderung des Hofes ist der Hof, sondern ein Hof, sondern ein Hof, sondern ein Hof.
 Hof, sondern ein Hof.

Die Hofe, sondern ein Hof, sondern ein Hof.
 Hof, sondern ein Hof.

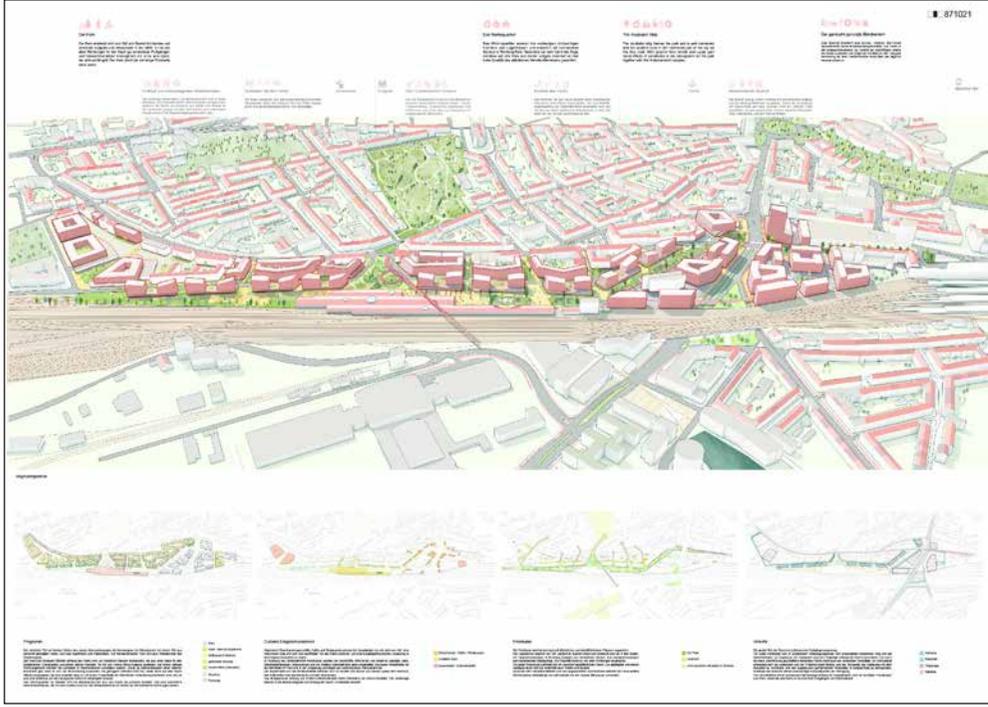
Der Hof, sondern ein Hof.
 Hof, sondern ein Hof.

KONZEPT

Die Rückseite der Stadt
 Hof, sondern ein Hof.

Phase

1. Phase: Hof, sondern ein Hof.
2. Phase: Hof, sondern ein Hof.
3. Phase: Hof, sondern ein Hof.
4. Phase: Hof, sondern ein Hof.



ALLES BLEIBT ANDERS: RADSCHIENE DES WANDELS

OPEN CITY GRUNDSÄTZE

ALLES BLEIBT ANDERS in der Bahnstadt Münster Süd.

Unter dem Ansatz der Open City entsteht ein Quartier südlich des Hauptbahnhofes in Münster. Ziel dieses Entwurfs einschließlich seines Prozesses ist es, das Konzept der Open City nach Richard Sennitt und die Idee des informellen Urbanismus nach Stephan Willinger auf die Planfläche zu übertragen.

Das Projekt setzt durch seine Offenheit über das Gebiet hinaus stadtwerte Impulse und zieht bereits während seiner Entstehung Interessierte an, um gemeinsam die Vision einer Open City in Münster zu realisieren. Als Knotenpunkt knüpft es an bestehende Initiativen an, schärft die lokale Identität und profitiert gleichzeitig vom Austausch mit den angrenzenden Stadtteilen. Der Entwicklung liegen auf Basis der Analyse und den Grundsätzen der Open City vier Handlungsleitlinien zugrunde.

Durchlässigkeit und offene Grenzen

Basislich unvollständig und unbestimmt

Nutzungsexperimente und nie abschließendes Handeln

Soziales Handeln im Mittelpunkt - neue Teilhabemöglichkeiten

DIE BAHNSTADT MÜNSTER SÜD VON OBEN
ohne Maßstab

ANLÄUFSTELLE

ZENTRALE

PLANWAGON

AMPHITHEATER

Mit der STADTGESELLSCHAFT...

ERKUNDUNGSPHASE
Erkunden und Abklären

FLÄCHE IST ENGEREINBEN

Bestehende Nutzungen, Flächen, Strukturen, Nutzungsmuster und nicht oder kaum genutzte Flächen werden genau betrachtet als die größten Möglichkeiten abgefragt werden. Dabei werden bereits vorhandene Nutzungen angenommen, die für das spätere Handlungsprogramm notwendig sind.

ANLÄUFSTELLE

Die Anlaufstelle wird definiert und fungiert als Phasen- und Prozessknotenpunkt. Die alle Phasen verbindende, überschaubare, lebendige, flexible und offene Anlaufstelle verbindet, organisiert und koordiniert die Aktivitäten, umgebenen in den Entwicklungsprozess. Das Markenzeichen ist ein Strahlgeflecht, welches die Aktivitäten zu verbinden und koordinieren kann. Handlungsmuster und -prozesse werden hier definiert und entwickelt.

PROZESSDEKONTAMINATION

Die gesamte Entwicklung des Projekts wird als einen einzigen Prozess für die Öffentlichkeit betrachtet, um die Öffentlichkeit für den Prozess zu sensibilisieren. In diesem Sinne ist die Kommunikation der Nutzungen und Verantwortungen. Die Prozessdekontamination ist die Aktivität, umgebenen und verbindet durch die Kommunikation und Koordination von Verantwortungen.

RADSCHIENE

Die Radschiene ist die Hauptverkehrsachse und wird als die zentrale Achse betrachtet, um die Entwicklung des Quartiers zu steuern. Sie ist ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren. Die Radschiene verbindet die Aktivitäten und verbindet durch die Radschiene den Teil- und Fullbereich.

AKTIVIERUNGSBAUSTEINE

Bei der Aktivierungsbausteine werden Maßnahmen zur Aktivierung der Baustelle, um die Entwicklung des Quartiers zu steuern. Sie sind ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren. Die Aktivierungsbausteine sind ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren. Die Aktivierungsbausteine sind ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren.

STADTRAUMPROGRAMM 1.0

Es ist ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren. Die Stadtraumprogramm 1.0 ist ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren. Die Stadtraumprogramm 1.0 ist ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren.

EXPERIMENTIERPHASE
Anfragen und Ausprobieren

ZWISCHEN NUTZUNGEN

In der Experimentierphase werden die Aktivitäten und die Nutzungen des Quartiers getestet. Die Experimentierphase ist ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren. Die Experimentierphase ist ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren.

DIALOGRÄUME SCHAFFEN

Die Dialogräume sind ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren. Die Dialogräume sind ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren. Die Dialogräume sind ein zentraler Element des Quartiers, um die Aktivitäten zu organisieren und zu koordinieren.

BAHNSTADT

BRANDVISION

TRIVISION

WILKOMMENSORT

ERLEBENSZONE

ERLEBESBAUM

WERKFLÄCHE

...von VISION zu KONZEPTEN...

STRUKTURPROZESSUREN

Strukturprozessorientierte Entwicklung

BAULICHE ENTWICKLUNG

Strukturprozessorientierte Entwicklung

KOOPERATION

Strukturprozessorientierte Entwicklung

KONZEPTENTWICKLUNG

Strukturprozessorientierte Entwicklung

STADTBILDUNG

Strukturprozessorientierte Entwicklung

NETZWERKE UND KONTAKTE

Strukturprozessorientierte Entwicklung

STRECKENWANDLUNG

Strukturprozessorientierte Entwicklung

MÜNSTER

SEIN GESTALTUNGSZIEL FÜR DIE BAHNSTADT MÜNSTER SÜD

März 2006

...der OFFENEN STADT

STRUKTURPROZESSUREN

Strukturprozessorientierte Entwicklung

BAULICHE ENTWICKLUNG

Strukturprozessorientierte Entwicklung

KOOPERATION

Strukturprozessorientierte Entwicklung

KONZEPTENTWICKLUNG

Strukturprozessorientierte Entwicklung

STADTBILDUNG

Strukturprozessorientierte Entwicklung

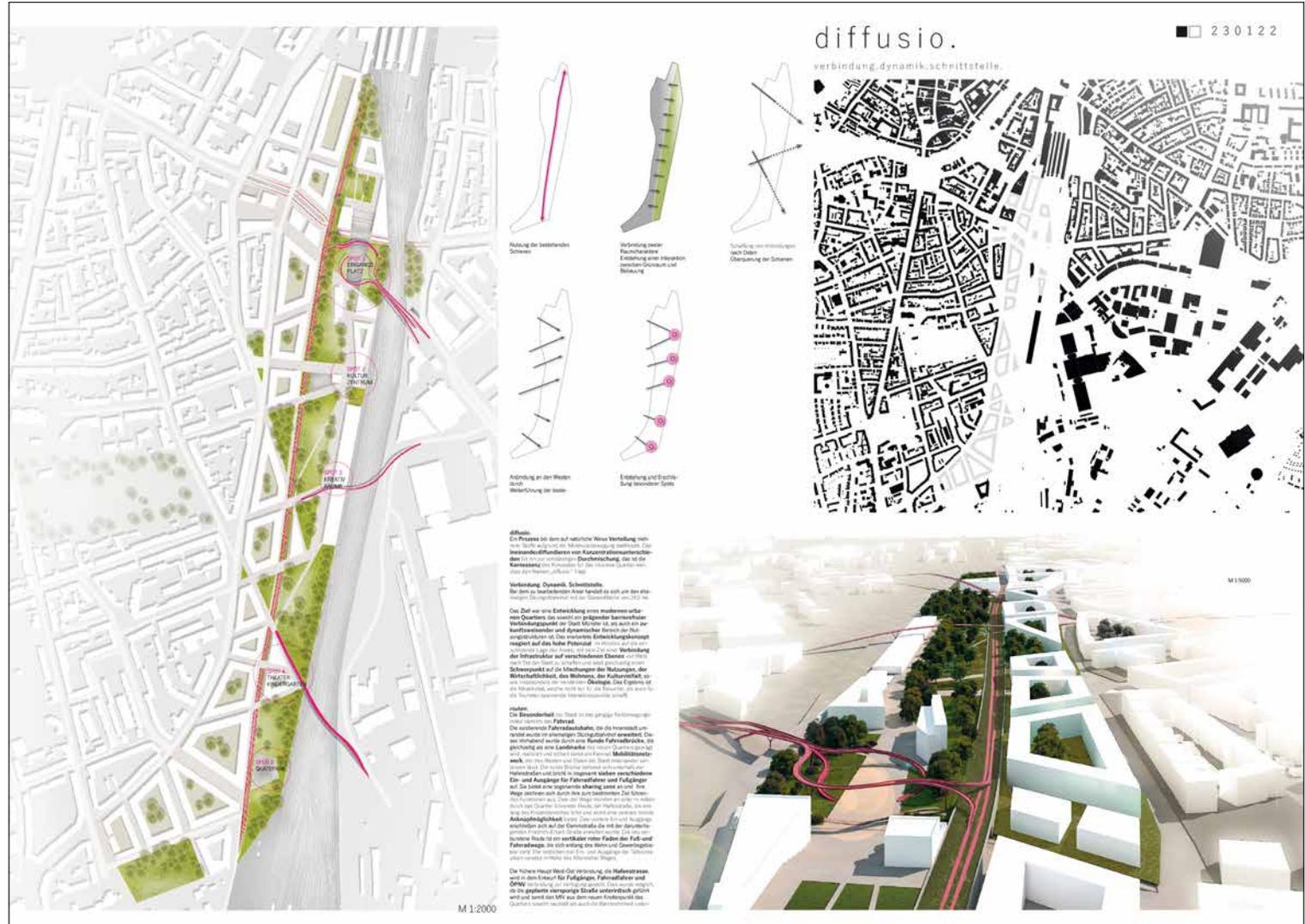
NETZWERKE UND KONTAKTE

Strukturprozessorientierte Entwicklung

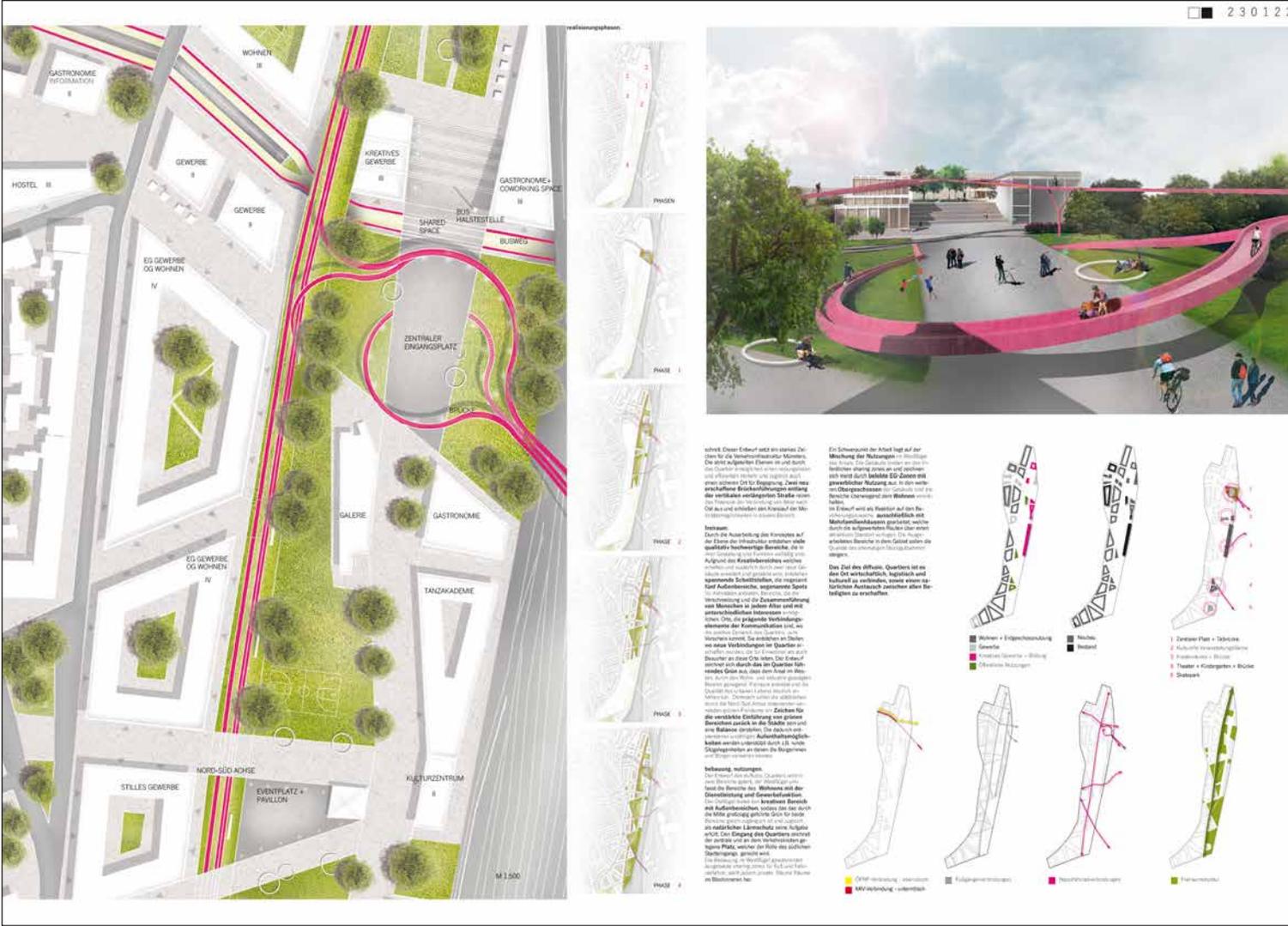
STRECKENWANDLUNG

Strukturprozessorientierte Entwicklung

Städtebau NRW



180
181

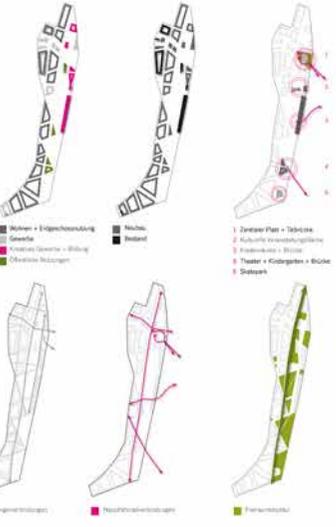


Die Entwicklung der Phase II liegt auf der Mischung der Nutzungen. In der Phase II werden die Gebäude mit einer Mischung aus Gewerbe, Wohnen und Gastronomie entwickelt. Die Phase II ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet. Die Phase II ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet. Die Phase II ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet.

Das Ziel des öffentlichen Quartiers ist es, die Qualität der Umgebung zu verbessern und die soziale Interaktion zu fördern. Die Phase II ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet. Die Phase II ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet. Die Phase II ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet.

Die Entwicklung der Phase III liegt auf der Mischung der Nutzungen. In der Phase III werden die Gebäude mit einer Mischung aus Gewerbe, Wohnen und Gastronomie entwickelt. Die Phase III ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet. Die Phase III ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet. Die Phase III ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet.

Die Entwicklung der Phase IV liegt auf der Mischung der Nutzungen. In der Phase IV werden die Gebäude mit einer Mischung aus Gewerbe, Wohnen und Gastronomie entwickelt. Die Phase IV ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet. Die Phase IV ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet. Die Phase IV ist durch die Mischung der Nutzungen gekennzeichnet.



INVENTAR +

Arbeiten mit Möglichkeitsräumen

Warum haben wir angefangen eine Inventar zu erstellen? Wir haben die Möglichkeit zum besten Gebäude in Münster zu arbeiten. Einmal zu arbeiten und dann die Verantwortung für das Gebäude zu übernehmen und es zu verbessern. Das ist ein großer Schritt. Wir haben die Möglichkeit zum besten Gebäude in Münster zu arbeiten. Einmal zu arbeiten und dann die Verantwortung für das Gebäude zu übernehmen und es zu verbessern. Das ist ein großer Schritt. Wir haben die Möglichkeit zum besten Gebäude in Münster zu arbeiten. Einmal zu arbeiten und dann die Verantwortung für das Gebäude zu übernehmen und es zu verbessern. Das ist ein großer Schritt.



Der Erhalt der Bodenstruktur - Bestand

Nachdem die Flächen und Räume erhalten wurden, ist es wichtig, die Bodenstruktur zu erhalten. Die Bodenstruktur ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Sie bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert. Die Bodenstruktur ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Sie bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert.

Das Inhabermotiv

Das Inhabermotiv ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert. Das Inhabermotiv ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert.

Das Passengut als Puffer

Das Passengut als Puffer ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert. Das Passengut als Puffer ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert.

Der Möglichkeitsraum

Der Möglichkeitsraum ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert. Der Möglichkeitsraum ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert.



Das Inventar

- 1. Das Platz**
Das Platz ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert. Das Platz ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert.
- 2. Bibliothek**
Die Bibliothek ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert. Die Bibliothek ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert.
- 3. Skatepark**
Der Skatepark ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert. Der Skatepark ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert.
- 4. Kunstquartier Sozialpaten**
Das Kunstquartier Sozialpaten ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert. Das Kunstquartier Sozialpaten ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert.
- 5. Halle**
Die Halle ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert. Die Halle ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert.
- 6. Mobile Hub**
Das Mobile Hub ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert. Das Mobile Hub ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es bestimmt die Art und Weise, wie die Stadt wächst und sich verändert.



100437



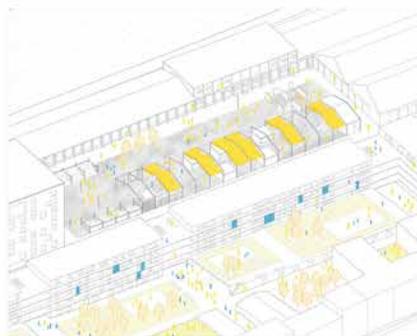
Prospekt Blick auf die Reisschule



Schnitt nach Süden



Lageplan MI 200 Pilsen Reisschule



Schnitt nach Norden



100437

Lageplan MI 200 Pilsen Reisschule



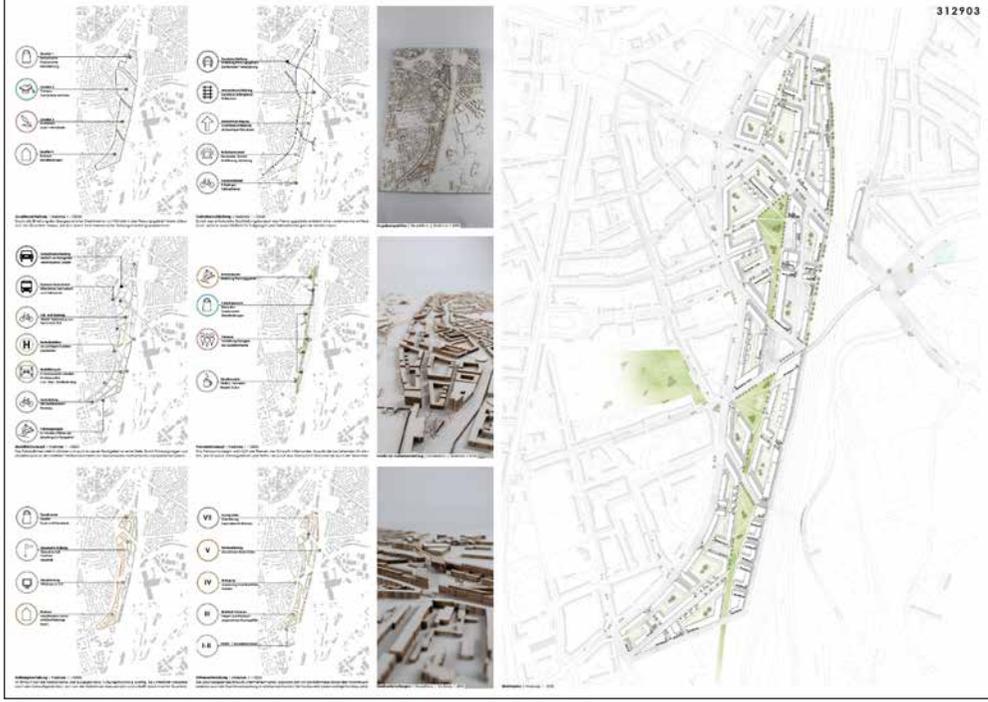
Prospekt Blick auf Platz

Sarah Runkel | Mareike Dietzler

Hochschule Koblenz

184
185





186
187

BE MORE

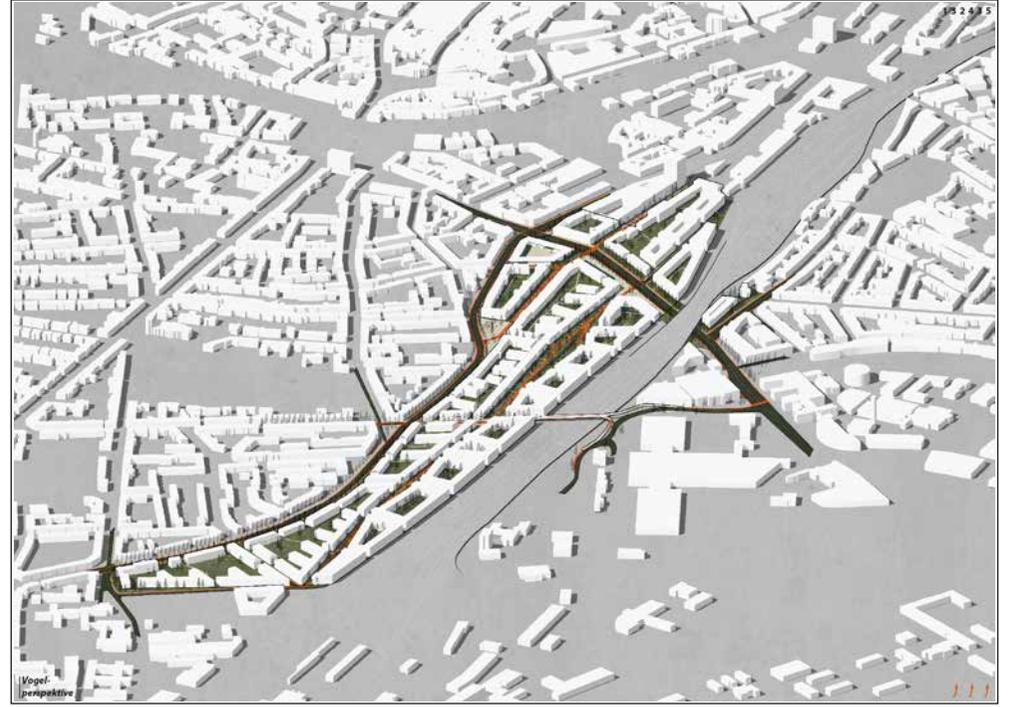
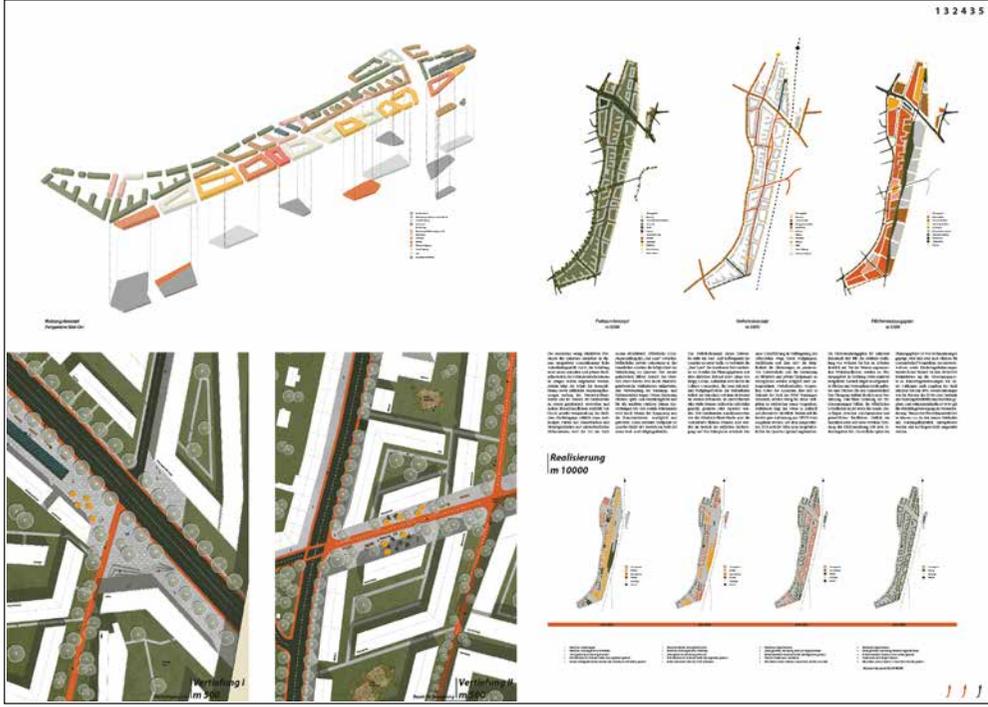
Nachhaltige Vision für Münsters Bahnstadt Süd

BE MORE - Dieser Text beschreibt die Planungsidee des 8. Schöner Wohnens 2019/2020 in Münsters Bahnstadt Süd sehr konkret. Die beim vorigen Anlauf bei ihrer Fertigstellung der Bahnhofs und einer weiteren Ausweitung von Wohnraum über die angrenzenden Konzentrate der Bahnhofs in einem zentralen Lage zwischen Stadt und Natur und Kleinteile der Gemarkung. Diese Idee führt ein integriertes städtebauliches Gesamtkonzept mit urbaner Entwicklung an sich. Die Planung für ein modernes Stadtquartier der Zukunft. Zentrale Themen dieser Ausarbeitung sind die Verknüpfung der städtischen Gemarkung städtebaulich gewonnenen Stadtelemente und Wohnraum mit kleinteiligen und nachhaltigen Mobilitätskonzepten sowie bestmögliche Nutzungsgewinnung. Durch die Einbeziehung von städtebaulichen, architektonischen und politisch-gesellschaftlichen Aspekten zu Verknüpfung der von Vision kommenden Aspekte, kann die Vision ihre Machbarkeit im Stadtraum zu erhöhen. Kultur- und Freizeitangebote unter anderem am Theater, ein Kino oder eine Veranstaltungshalle sind die Bahnhofs angrenzende werden. Zudem ist ein vernetztes Angebot der Münsters in Richtung Altstadt geplant, das durch eine Neuanordnung der Verkehrsachsen die intensive Verbindung des Altstadter Weges in Richtung Innenstadt verdeutlicht. Die Planung der Gemarkung erfolgt hier durch die Einbindung einer neuen, nicht städtebaulich geplanten Überführung der Fußgänger. Fußgänger sowie der städtischen Individualverkehr passieren können. Die Fahrradstraße Münster hat sich das Ziel gesetzt bis zum Jahr 2020 klimaneutral zu werden. Dieses Gesamtkonzept zeigt neue städtebauliche Konzepte auf, die zum Fortschritt der gesamten Gemarkung beitragen. Die Verkehrsplanung für die ca. 25.000 gewerbliche und nicht gewerbliche zwei neue untergeordnete Straßen sowie die bestehenden Anschlussstraßen für den ÖPNV von Im Inneren stehen folgende die städtischen Fahrrad- und Fußgängerwegen im Quartier. Einmalig herauszuheben ist hier die „Zeit Land“, welche die bestehende Fahrradtrasse am Hauptbahnhof Münster im Norden der Gemarkung über eine Länge von knapp 1,5 km überwindet und sich mit bestehenden Radwegen im Süden verbindet. Einmalig ist die Länge der Strecke und insgesamt städtebauliche Idee vorgegeben. In diesem städtischen Radweg sind jeweils gesondert werden können und ermöglicht einen enormen Mehrwert für die Stadtbildverbesserung. Weitere städtebauliche Maßnahmen sind im Freizeitangebot städtische, wie großräumige Grünflächen im gesamten Stadtquartier städtische Freizeitangebote, Wasserflächen oder Urban Gardening. Um die hohen städtebaulichen Münsters zu realisieren, wird trotz der langen Ausdehnung ein Quartier der kleinen Wege angestrebt. Die Bahnhofs, durch eine städtische Dichte und bestmögliche Nutzungsgewinnung der städtebaulichen Flächen von Kopf zu sondern und somit der ÖPNV bestmögliche zu realisieren. Ziel ist es, eine Verbindung von Wohnen und Arbeiten im Quartier zu erreichen und durch den Ausbau des ÖPNV in Verbindung mit alternativen Mobilitätsoptionen ein attraktives Nutzungsumfeld in Münsters Bahnstadt Süd zu realisieren. Zudem ist ein integriertes Wohnkonzept zu realisieren und eine möglichst hohe Anzahl an Wohnungen anzubieten, das steigenden Nachfrage nach Gewerbe- und Dienstleistungsfähigen gerecht zu werden sowie Flächen für den Einzelhandel vorzusehen. Die städtische Überführung muss sich durch die in den städtischen Bereich städtische, Baulandnutzungen einer städtischen Fußgänger- und Radwegtrasse oder gar im städtischen Stadtraum und so auch ein Umfeld der städtischen Stadtbildverbesserung wie städtebaulich zu integrieren. Eine hohe städtische Dichte wird durch städtebauliche Maßnahmen über die städtische Stadtbildverbesserung erreicht. Zudem werden zwei Aufbauten in der Gemarkung der Bahnhofs attraktive städtische Stadtbildverbesserung geschaffen. Lärmschutzwand der städtischen Überführung werden durch die Ausdehnung einer kleinen Fläche und städtebauliche Stadtbildverbesserung. Dieses städtebauliche Gesamtkonzept ist BE MORE.

Rahmenplan m 2000

Schwarzplan m 5000

1 3 2 4 3 5



MÜNSTER VERNETZT

967531



VIELFÄCHIGES WOHNRAUMANGEBOT

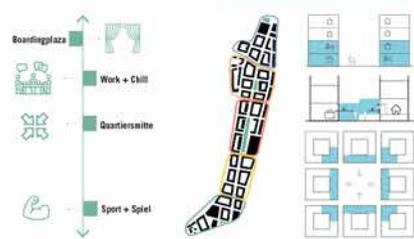
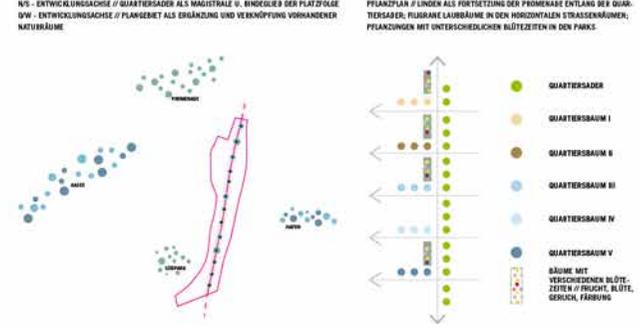
PLATZANLEGE ALLEEN- UND GEMISCHT **WENIG** **BEWOHNERDICHTHEIT**

ÖFFENTLICHE NUTZUNGEN **WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSDIENSTE** **WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSDIENSTE** **WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSDIENSTE** **WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSDIENSTE** **WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSDIENSTE**

BESONDERES IDENTIFIZIERBARE ELEMENTE **ANWANDUNGSPROJEKTE** **ANWANDUNGSPROJEKTE** **ANWANDUNGSPROJEKTE** **ANWANDUNGSPROJEKTE** **ANWANDUNGSPROJEKTE**

N/S - ENTWICKLUNGSSACHSE // QUARTIERSADRESS ALS MAGISTRALE U. BINDEGLIED DER PLATZANLEGE
O/W - ENTWICKLUNGSSACHSE // PLANERISCHES ERGÄNZUNG UND VERKNÜPFUNG VORHANDENER RAUMSTRUKTUREN

PFLANZPLAN // LINDEN ALS FORTSETZUNG DER PROMENADE ENTLANG DER QUARTIERSADRESS; FLIEßENDE LAUBBÄUME IN DEN HORIZONTALEN STRASSENÄUMEN; PFLANZUNGEN MIT UNTERSCHIEDLICHEN BLÜTEZEITEN IN DEN PARKS



PRELIMINÄRE KONZEPTION // DIE PLATZANLEGE ENTLANG DER HAUPTSCHLIEßUNG BILDET DAS RÜCKGRAT DES NEUEN FREIRAUMVERBUNDENSYSTEMS. DIE QUARTIERSADRESS WIRD MIT LINDEN ALS ALLEENSTRASSE UND KNOTENPUNKT IN DER NORD-SÜDACHSE AN DIE BESTEHENDE FAHRRAD-PROMENADE DER ALTE STADT AN. ENTLANG DER QUARTIERSADRESS WERDEN VIELFÄCHIGE PLATZANLEGEN UND ÖFFENTLICHE NUTZUNGEN ANGELEGT. DIE FUNKTIONSZUWEISUNG UND QUARTIERSSTELLUNG WIRD DURCH IDENTIFIZIERBARE PFLANZUNGEN UNTERSÜTZT, DAS ERSCHEINUNGSBILD VON STRASSENREGULATOR UND STRASSENÄUMEN VARIERT VON QUARTIER ZU QUARTIER UND GIBT SOMIT JEDEM BAUSCHNITT UNABHÄNGIG VON DER BEBAUUNGSSTRUKTUR SEIN EIGENES ERSCHEINUNGSBILD.

188
189



KARTEPLAN | M 2000

MOBILITÄT UND VERKEHR | MOBILITÄTSSTATIONEN

QUARTIERSSÄULE | M 200

QUARTIERSTRASSE 967531

STRASSENSCHNITTE | M 50

PERESTRALE VEREINFACHUNGSBEREICH | NORD-SÜD

HINWEIS: DIE GEGENSTÄNDLICHE VERZEICHNISLISTE IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT MIT DEN BESONDEREN ANFORDERUNGEN AN DIE ARCHITEKTUR- UND INGENIEURBEREICHEN WIRD MIT DEM VERBUNDENEN VERWEISUNGSVERZEICHNIS IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT VERBUNDEN. BESONDERE ANFORDERUNGEN AN DIE ARCHITEKTUR- UND INGENIEURBEREICHEN WIRD MIT DEM VERBUNDENEN VERWEISUNGSVERZEICHNIS IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT VERBUNDEN.

STRASSENSCHNITTE | M 50

STRASSENSCHNITTE 1

STRASSENSCHNITTE 2

HINWEIS: DIE GEGENSTÄNDLICHE VERZEICHNISLISTE IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT MIT DEN BESONDEREN ANFORDERUNGEN AN DIE ARCHITEKTUR- UND INGENIEURBEREICHEN WIRD MIT DEM VERBUNDENEN VERWEISUNGSVERZEICHNIS IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT VERBUNDEN.

QUARTIERSSWEG

ISOMETRIC STRASSENRAUM S.U.M.

VERTIKALBEREICH | M 500

967531

HINWEIS: DIE GEGENSTÄNDLICHE VERZEICHNISLISTE IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT MIT DEN BESONDEREN ANFORDERUNGEN AN DIE ARCHITEKTUR- UND INGENIEURBEREICHEN WIRD MIT DEM VERBUNDENEN VERWEISUNGSVERZEICHNIS IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT VERBUNDEN.

ISOMETRIC STRASSENRAUM S.U.M.

HINWEIS: DIE GEGENSTÄNDLICHE VERZEICHNISLISTE IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT MIT DEN BESONDEREN ANFORDERUNGEN AN DIE ARCHITEKTUR- UND INGENIEURBEREICHEN WIRD MIT DEM VERBUNDENEN VERWEISUNGSVERZEICHNIS IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT VERBUNDEN.

VERTIKALBEREICH | M 500

HINWEIS: DIE GEGENSTÄNDLICHE VERZEICHNISLISTE IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT MIT DEN BESONDEREN ANFORDERUNGEN AN DIE ARCHITEKTUR- UND INGENIEURBEREICHEN WIRD MIT DEM VERBUNDENEN VERWEISUNGSVERZEICHNIS IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT VERBUNDEN.

SCHALLSCHUTZMASSNAHMEN | S.U.M.

HINWEIS: DIE GEGENSTÄNDLICHE VERZEICHNISLISTE IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT MIT DEN BESONDEREN ANFORDERUNGEN AN DIE ARCHITEKTUR- UND INGENIEURBEREICHEN WIRD MIT DEM VERBUNDENEN VERWEISUNGSVERZEICHNIS IM ÜBERSETZUNGSPROJEKT VERBUNDEN.

membran | Eine durchlässige Bahnstadt Süd

2009/17

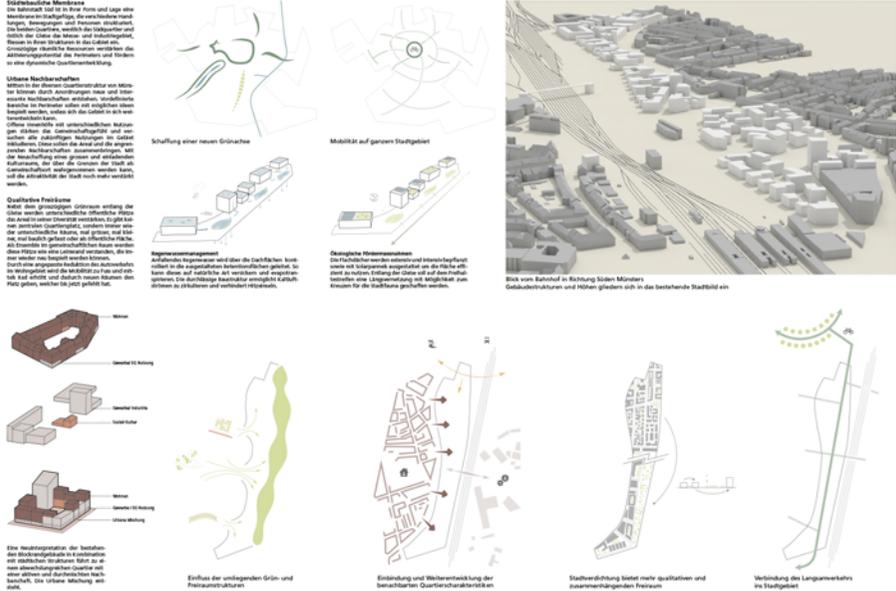


Strukturierte Membran
Die Bahnstadt Süd ist in ihrer räumlichen Lage eine Membran zwischen zwei verschiedenen Stadtteilen. Sie verbindet das alte Zentrum mit den neuen Wohnquartieren und stellt eine Verbindung dar zwischen dem alten Zentrum und den neuen Wohnquartieren. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Lebendige Nachbarschaften
Mitten in der Bahnstadt Süd werden alte und neue Wohnquartiere verbunden. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Qualitative Freiäume
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Ein Stadtquartier, das verbindet
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.



Schaffung einer neuen Grünfläche
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Mobilität auf ganzer Straßentiefe
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Ökologische Vernetzung
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Einfluss der umliegenden Grün- und Freizeitanlagen
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Etablierung und Weiterentwicklung der bestehenden Quartiersstruktur
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Stadtverdichtung bietet mehr qualifizierten und zusammenhängenden Freiraum
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Verbindung des Langparcours in die Stadtgasse
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Baum und Natur
Neben dieser Membran gestalten die verschiedenen Quartiere für ihre Bewohner einen besonderen Lebensstil. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Nachbarschaften
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.



Blick vom Bahnhof in Richtung Südwest
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

Blick vom Bahnhof in Richtung Südwest
Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet. Die Bahnstadt Süd ist eine Membran, die die beiden Stadtteile verbindet und sie miteinander verbindet.

190
191

membran | Eine durchlässige Bahnstadt Süd



Planungsjahr M 1, 2009

200917

Architektur
 - Gebäude
 - Grünfläche

Freizeitanlage und Angebot

Schwerpunkte in der urbanen Mischung

Mixtur
 - Wohnen
 - Arbeits
 - Gewerbe
 - Soziale Kultur
 - Urbane Mischung

Strukturskizze
 - Hauptverkehrsachsen
 - Straßennetz
 - Fußwegenetz
 - Parkweg

Orientierung

Die Bahnstadt Membran ist ein urbaner Wohn- und Arbeitsort, der die Vorteile der Bahnstadt mit der Flexibilität und Durchlässigkeit eines Stadtquartiers verbindet. Die Bahnstadt Membran ist ein urbaner Wohn- und Arbeitsort, der die Vorteile der Bahnstadt mit der Flexibilität und Durchlässigkeit eines Stadtquartiers verbindet.

Die Bahnstadt Membran ist ein urbaner Wohn- und Arbeitsort, der die Vorteile der Bahnstadt mit der Flexibilität und Durchlässigkeit eines Stadtquartiers verbindet. Die Bahnstadt Membran ist ein urbaner Wohn- und Arbeitsort, der die Vorteile der Bahnstadt mit der Flexibilität und Durchlässigkeit eines Stadtquartiers verbindet.

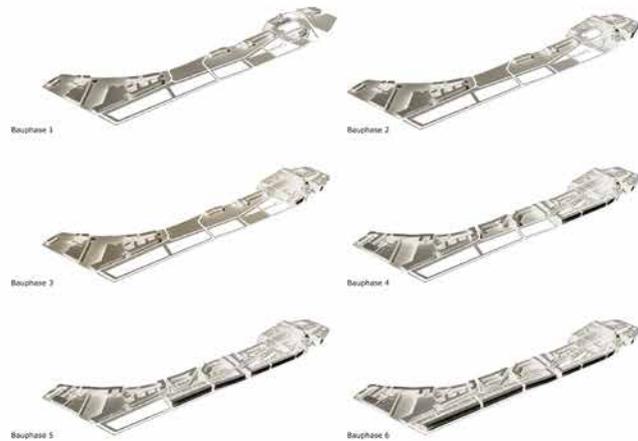
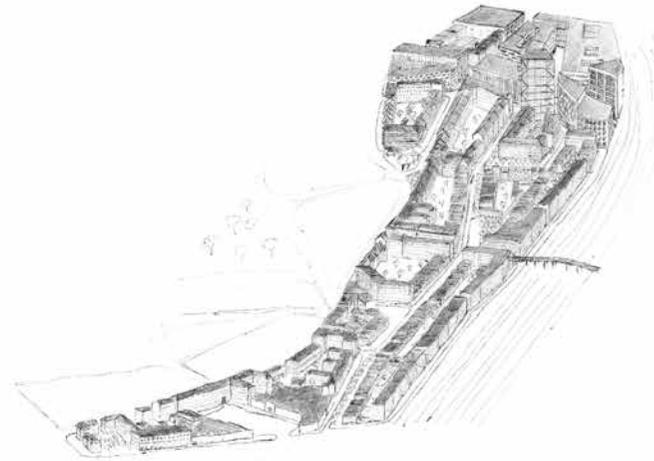


Verfügrungsdatum M 1, 2010

Paul Hoffmann

TU Dresden

714285



Neue Bahnstadt-Süd

Die neue Bahnstadt-Süd zeichnet sich durch einen Mix verschiedener urbaner Qualitäten aus. Rund um die Hauptallee entsteht ein großstädtisches Forum, welches den neuen Stadtanfang zum historischen Zentrum markiert. In den neuen Hochhauszonen befinden sich Büros und Geschäfte. Weiter im Süden offenbart sich ein gänzlich anderer Charakter des neuen Stadtquartiers. Große Wohnblöcke schirmen einen vierstöckigen, barockartigen Bereich in der Mitte des Viertels ab. Entlang dieser markenbildenden Straße befindet sich weitere Wohn- und Gewerbebau. Die Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Einkaufen so miteinander, dass nur kurze Wege zurückgelegt werden müssen und die Funktionen der angrenzenden Quartiere ergänzt werden.

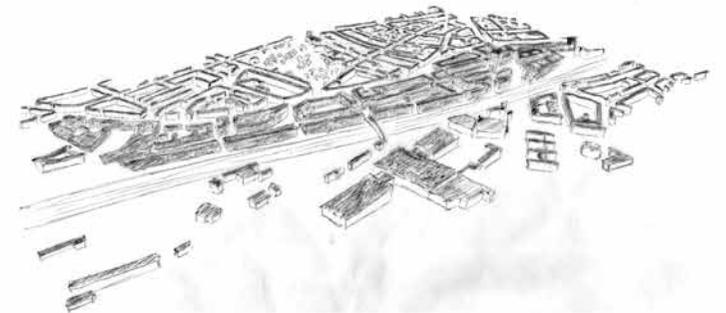
Kleinere Plätze entlang dieser Straße schaffen ein vertrautes Nachbarschaft. Es gibt Begrünung und Möglichkeiten zum Sitzen und Entspannen. Die Plätze sind Treffpunkte für die Bewohner. Der

Verkehr in der Mitte des neuen Viertels ist geprägt von Fahrradfahrern und Fußgängern. Die Discounter im Süden des Quartiers bleiben als Einbaufähigkeit erhalten. Eine neue Wohnbelegung grenzt den Parkplatz von den Friedrich-Ebert-Straße ab. Dadurch entsteht eine klarere städtebauliche Kante.

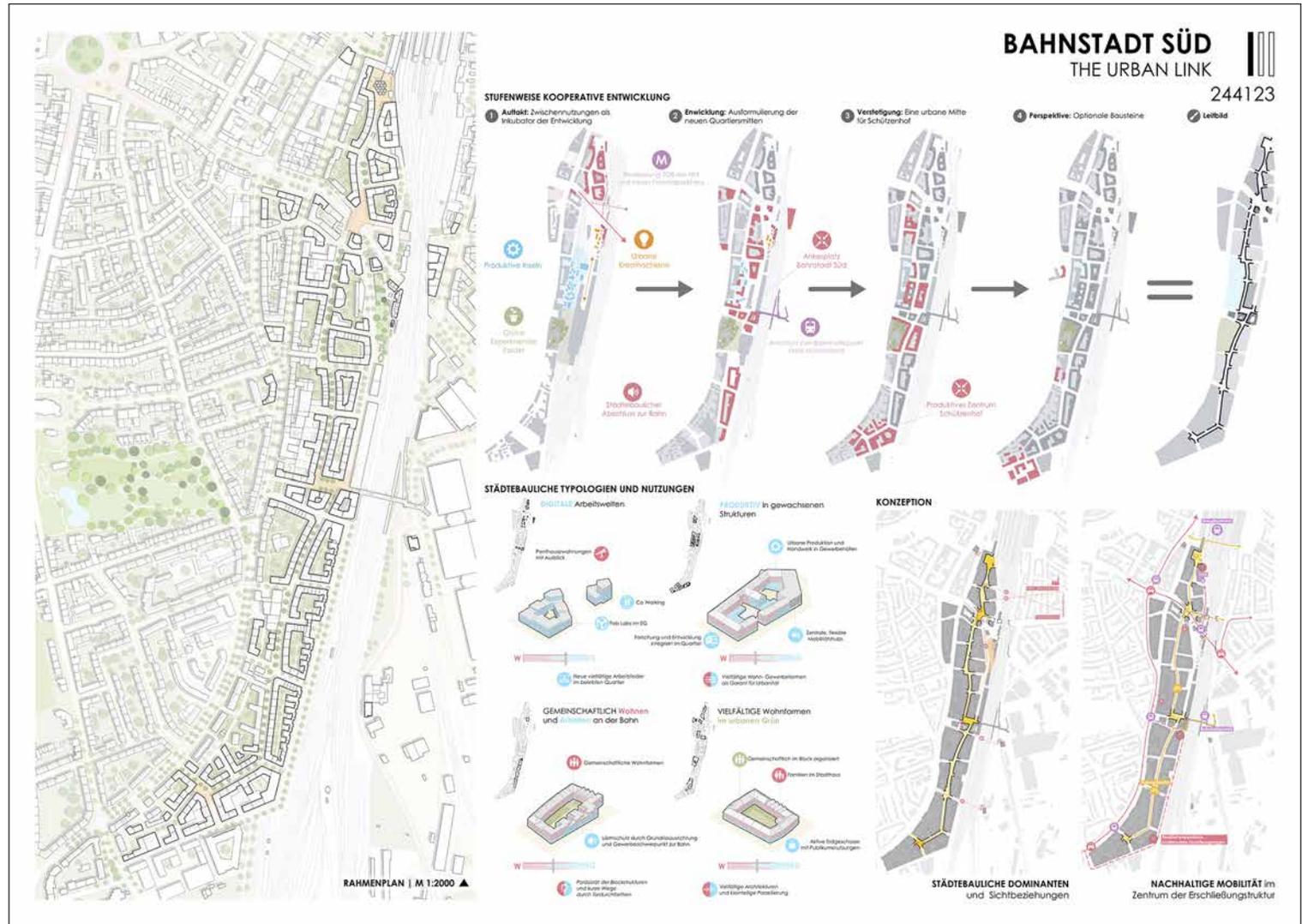
Um Energie sparen zu können und um alte noch nutzbare Bausubstanz zu erhalten werden viele Bestandsgebäude entlang der Friedrich-Ebert-Straße und der Theddingstraße erhalten.

Das Dienstamt Dahlweg 87 wird durch die angrenzende Wohnbebauung in einen neuen Kontext gesetzt. Die Gebäude gruppieren sich um einen begrünten Hof.

Die neue Bahnstadt-Süd verbindet Wohnen, Arbeiten und Einkaufen so miteinander, dass nur kurze Wege zurückgelegt werden müssen und die Funktionen der angrenzenden Quartiere ergänzt werden.



192
193





Weiwien Yang

RWTH Aachen

Grüne Mitte Nachhaltiges Stadtquartier am Bahn für alle gestalten

Bei dem Konzept „Grüne Mitte“ handelt sich um die neue Gestaltung der freien Bahnhöfe als neues Stadtquartier mit verschiedenen Funktionen wie Park, Innenhöfe und Gärten, in dem die Einwohner zusammen wohnen, arbeiten und austauschen sollen.

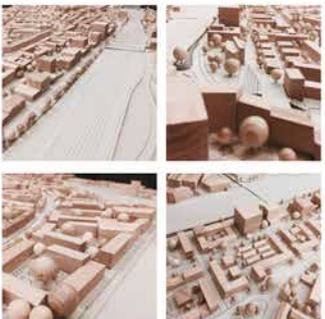
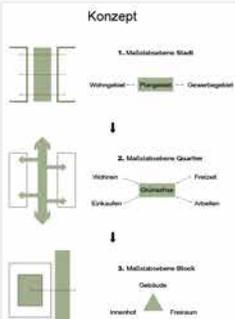
Es gibt drei Maßstabebenen: Identität Stadt, Quartier und Block, um neue Stadträume zu realisieren.

Aus städtischer Perspektive gilt das Plangebiet als eine grüne Verknüpfung oder Verbindung zwischen westlichen Wohngebiet und östlichen Gewerbegebiet. Bsp. verbindet mit der Stadt und zwei globalen überörtlichen Ebenen verbindet. Die globale Verbindung mit anderen Ebenen und Dingen sowie Austauschbeziehung ermöglicht das erhalten vollen Zugang zur Stadt.

In der Quartierebene befindet sich in der Mitte des Plangebietes eine durchlaufende Grünachse, die mit allen Blöcken gut integrieren wird. Die der ersten Ebene geht es um die relativ ruhigen und privaten Innenhöfe und Gärten der Stadtblöcke. Jede Block weist einen eigenen zentralen Bereich für gemeinschaftliche Aktivitäten auf. Dagegen entstehen produktive Räume für Urban Gardening.

Mit der „Grüne Mitte“ und ihre zwei perspektivischen Interventionen kann ein urbanes und angenehmes Lebens- und Arbeitsumfeld geschaffen werden. Diese freie und offene Mitte wird ein zukünftiges Modell für die Stadterneuerung sein.

921011



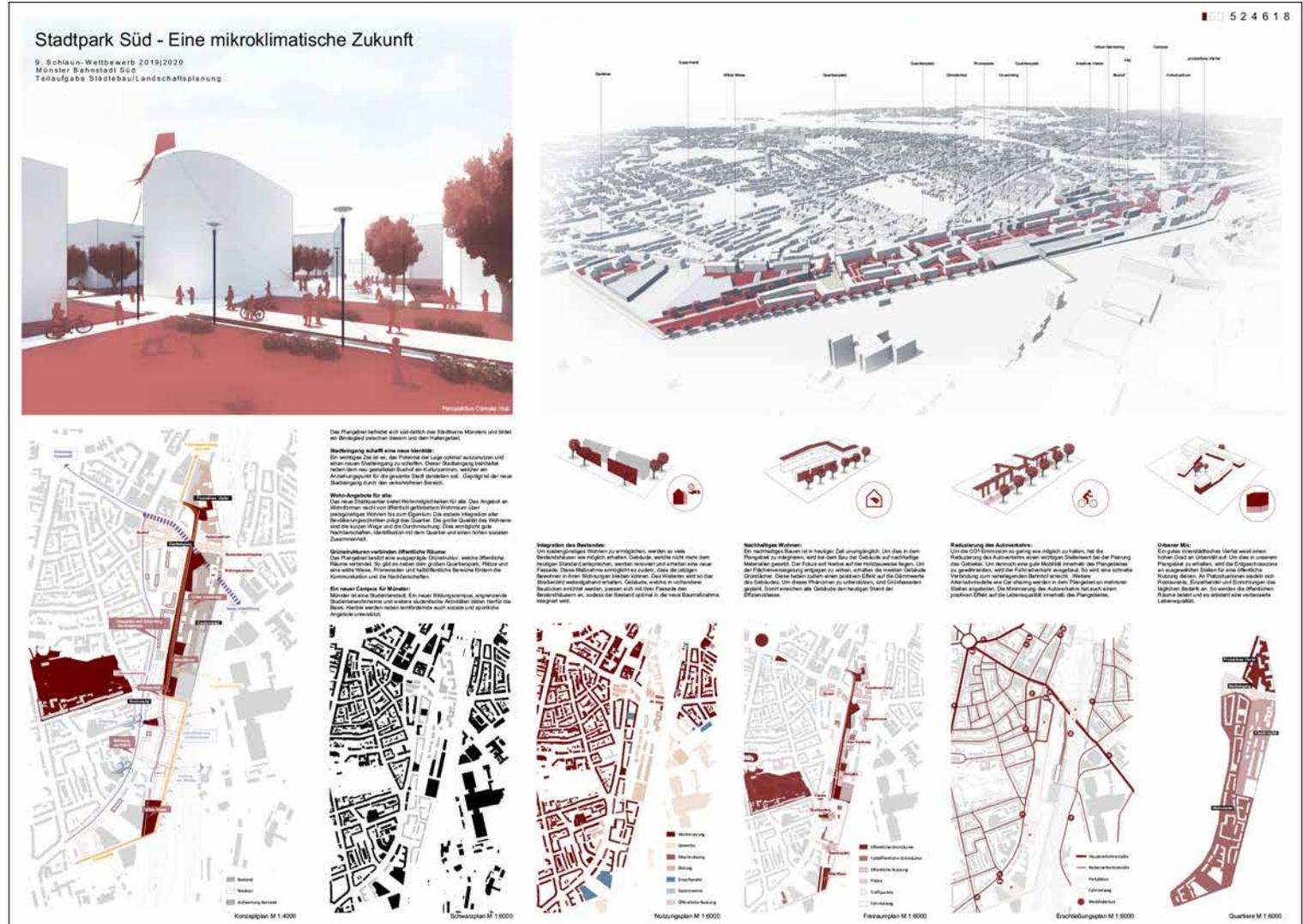
ökonomisch nachhaltig
frei

Grün
urban
lebendig
vielfältig

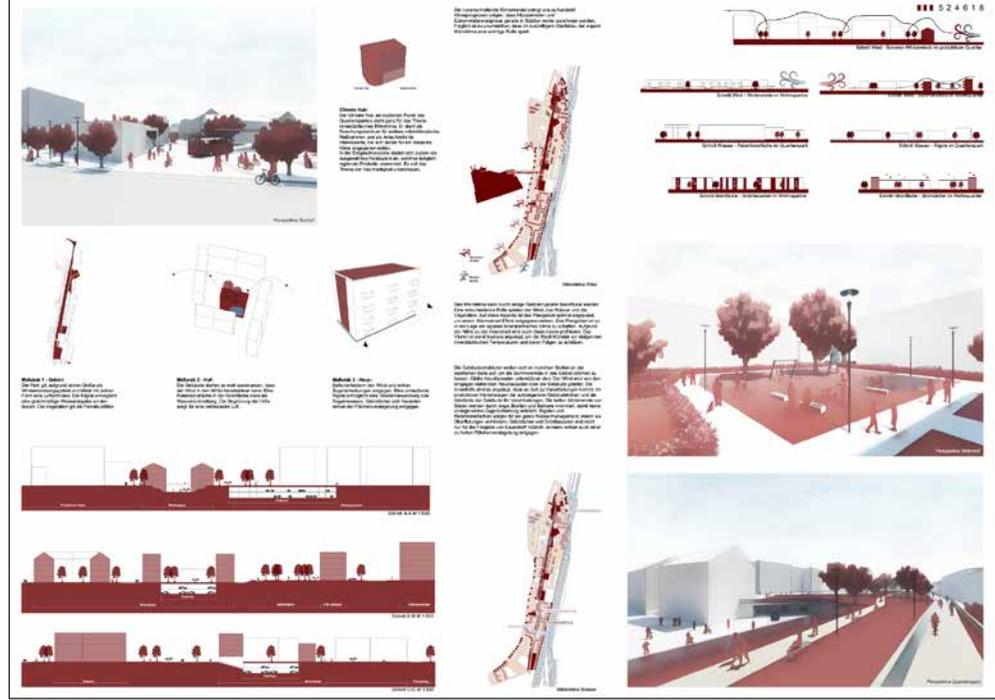
Stadtplan

Mid Park

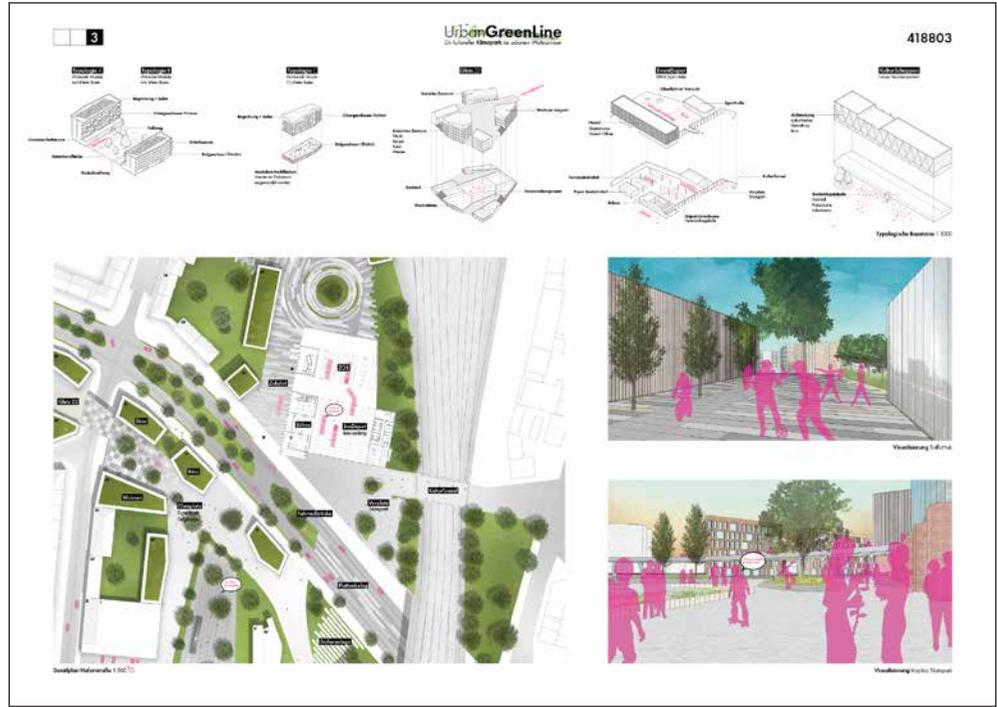
Masterplan M_1 2009



198
199





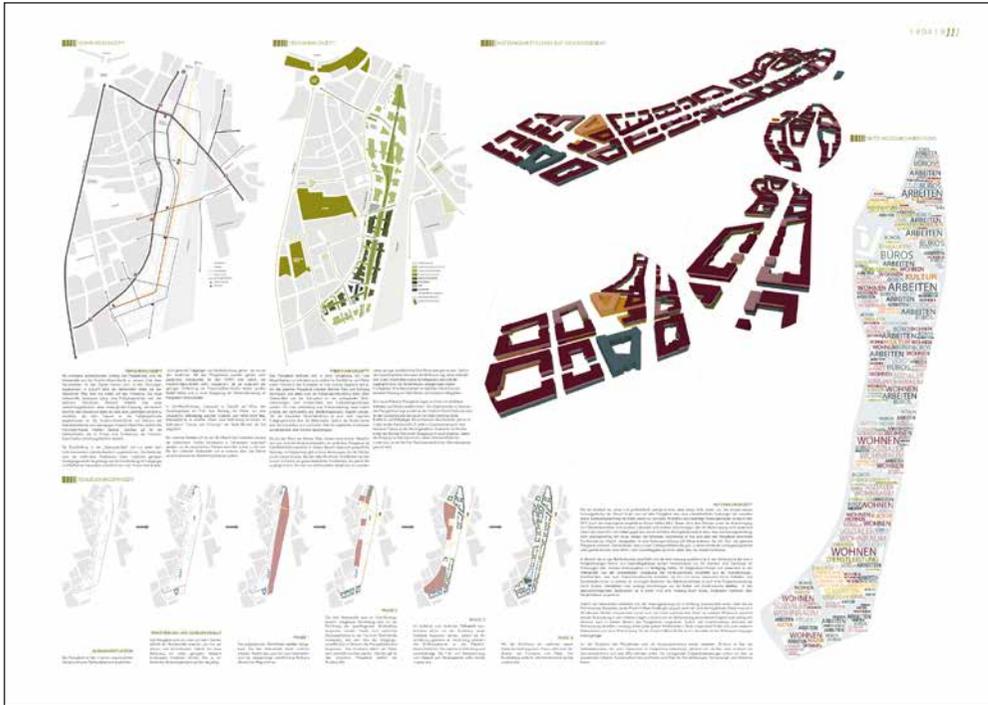


Arian Dilmaghani | Hannan Brim | Stella Issa

Jade Hochschule Oldenburg







206
207



Aufbruch in eine nachhaltigere Zukunft

■ 930520

I. Bebauungsstruktur bilden
eine neue, vielfältige und
kompakte Struktur, die
den Charakter des Quartiers
erhält und erweitert.

II. Lebensqualität steigern
durch vielfältige Nutzung
von Flächen, die
sozialen Austausch
ermöglicht.

III. Lebensqualität steigern
durch vielfältige Nutzung
von Flächen, die
sozialen Austausch
ermöglicht.

IV. Verkehrsstruktur stärken
durch vielfältige Nutzung
von Flächen, die
sozialen Austausch
ermöglicht.

Text 1: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...
Text 2: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...
Text 3: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...

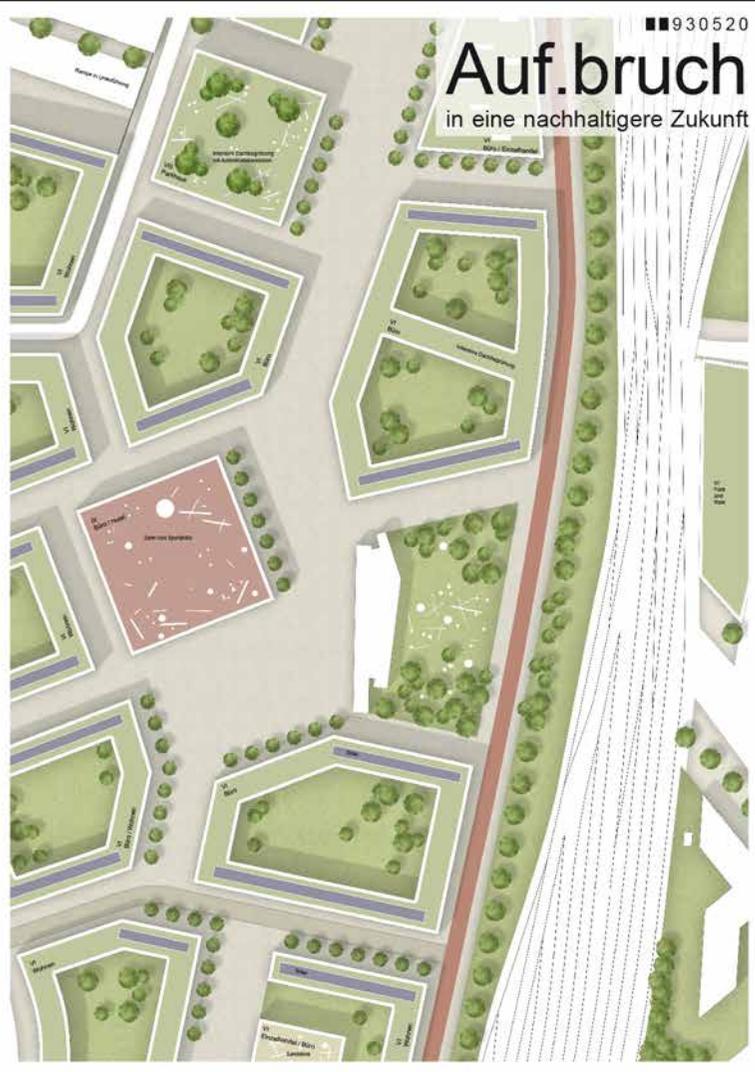
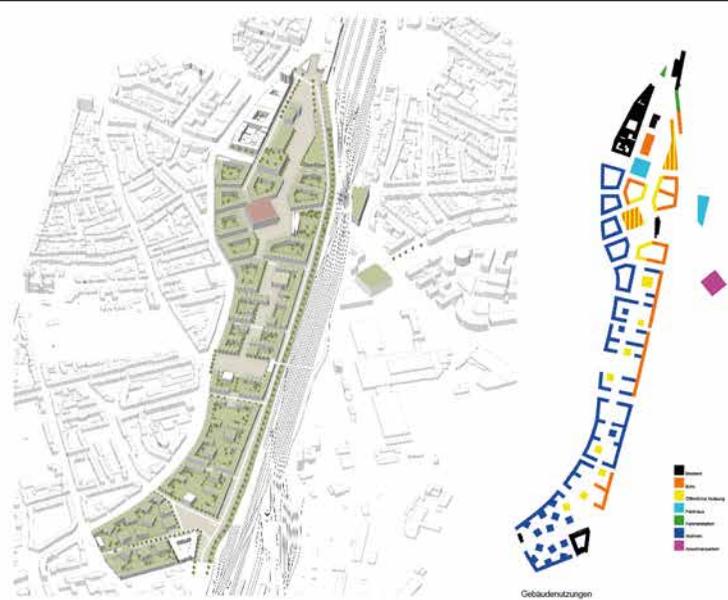


Text 4: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...
Text 5: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...
Text 6: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...

Text 7: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...
Text 8: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...
Text 9: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...

Text 10: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...
Text 11: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...
Text 12: Die Idee einer Fußgänger-orientierten Stadtentwicklung...

Straßen **Radwege** **Fußwege** **Plätze** **Grünflächen**





Perspektive Grünfläche

KollektivRaum

Highline verbindet

Das Gebiet legt seinen Fokus auf die Gemeinschaft und deren Vernetzung miteinander. Im Vordergrund stehen dabei kollektive Nutzungen und nachbarschaftliche Organisation. Die Schwerpunkte liegen auf dem gemeinschaftlichen Aspekt der Nachbarschaft und der Mobilität.

In der Nachbarschaft sollen mehr Begegnungs- und Interaktionsräume zwischen den Bewohnern geschaffen werden. Es soll sowohl der soziale als auch der nachbarschaftliche Aspekt gefördert werden.

Das Mobilitätskonzept dient nicht nur dem Zweck der Fortbewegung, sondern ebenfalls als Raum für Kommunikation.

Bauphasen

Das Gebiet soll phasenweise entstehen, wobei zunächst die umlaufende Highline ausgebaut werden soll und ein erstes Mobilitätskonzept umgesetzt wird. Die Zufahrt der schon bestehenden Wohnbebauung bleibt bestehen und wird in weiterer Folge angepasst.

Schwerpunkte



Zentren

Das Gebiet stellt eine zentrale Funktion dar, die sich in der Umgebung des zentralen Mobilitätsknotens manifestiert. Die Mobilitätskonzepte sollen die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen.

Ein- und Anbindung

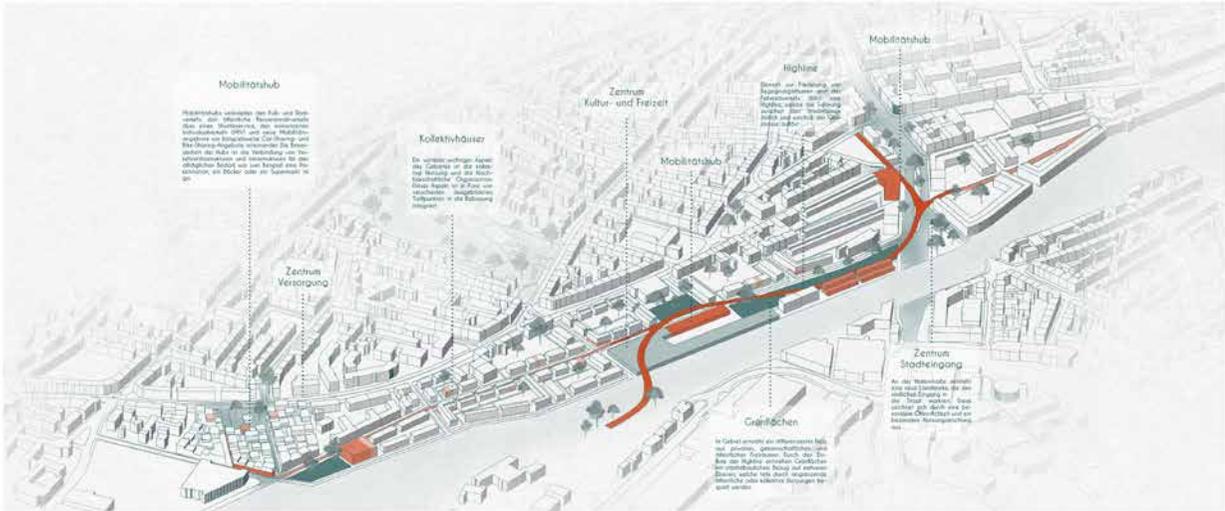
Das Gebiet eignet sich für eine Anbindung an bestehende Mobilitätskonzepte und ist durch die zentrale Lage gut an das bestehende Mobilitätsnetz angeschlossen. Die Mobilitätskonzepte sollen die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen.

Mobilität

Das Mobilitätskonzept soll die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen. Die Mobilitätskonzepte sollen die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen.

Dichte

Die hohe Dichte des Gebiets ermöglicht eine effiziente Nutzung der Flächen und eine hohe Qualität der Mobilitätskonzepte. Die Mobilitätskonzepte sollen die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen.



Mobilitätsknoten

Das Mobilitätsknoten verbindet den Fuß- und Radverkehr mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Die Mobilitätskonzepte sollen die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen.

Zentrum Kultur- und Freizeit

Das Zentrum Kultur- und Freizeit bietet eine Vielzahl von kulturellen und freizeitsportlichen Aktivitäten. Die Mobilitätskonzepte sollen die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen.

Highline

Die Highline verbindet die verschiedenen Zentren und Mobilitätsknoten. Die Mobilitätskonzepte sollen die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen.

Mobilitätsknoten

Das Mobilitätsknoten verbindet den Fuß- und Radverkehr mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Die Mobilitätskonzepte sollen die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen.

Zentrum Versorgung

Das Zentrum Versorgung bietet eine Vielzahl von Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen. Die Mobilitätskonzepte sollen die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen.

Zentrum Stadteingang

Das Zentrum Stadteingang bietet eine Vielzahl von kulturellen und freizeitsportlichen Aktivitäten. Die Mobilitätskonzepte sollen die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen.

Grünflächen

Die Grünflächen bieten eine Vielzahl von Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten. Die Mobilitätskonzepte sollen die Bewohnerschaft in der Umgebung unterstützen und als zentraler Punkt dienen.

bauphasen
M 1:5000

208
209

MÜNSTER BAHNSTADT-SÜD

Zusammen leben im Zentrum der Stadt

607360 //



Vogelperspektive



Schwerpunkte vertiefen
Neben wichtiger
Axe werden über
die gesamte
Achse hinweg
abgewinkelte
Gehwege
eingebaut.
Die hier große
Expansions-
kraft

Schwerpunkte vertiefen
Schwerpunkte sind
Schwerpunkte sind
Schwerpunkte sind
Schwerpunkte sind
Schwerpunkte sind

Grünräume verbinden
Ein großer Acker
verbindet durch die
Quartiere. In dem
Acker werden
abgewinkelte
Gehwege
eingebaut.

Außen baut, Innen wächst
Aussenbau und
Innenbau werden
abgewinkelt
eingebaut. Die
Aussenbau wird
abgewinkelt
eingebaut.

Außen schafft, Innen langweilt
Die Aussenbau
verbindet durch
die Quartiere
abgewinkelt
eingebaut.



Schwarzplan



KOLLABORATORIUM IM NEUEN GLEISVIERTEL – GEMEINSAM STADT GESTALTEN

ANALYSE UND PROZESS
321312

DER MÜNSTERNER KONTEXT

Wahlbezirk Münster-Mitte
Wahlbezirk Münster-Ost
Wahlbezirk Münster-Süd

Das Gleisviertel liegt in zentraler Lage der Stadt Münster, zwischen dem angrenzenden Südviertel, dem Hansviertel, dem Hauptbahnhof, dem Hafen und dem Hauptkamp. Bislang lag das S&L im „grünen“ Planungsbereich durch die gemischt genutzten Strukturen von Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, Gewerbe- und Diskotheken mit z.T. großflächigen Einzelhandelsbereichen. Die Nutzungserwartung entlang der Flakow-Ebert-Straße, das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs ist durch die durchgeführten Bestände der Kultur- und Kreativwirtschaft geprägt. Die kommunale Verwaltung, die Fläche zu überarbeiten, sorgte für Kritik in der Öffentlichkeit und löste eine neue Debatte rund um das Thema „Recht auf Stadt“ aus. Konfliktpunkte aus der Bürgerhaushalt sind zu Themen, die die Partizipation und Mitbestimmung bei der Entwicklung der Stadtentwicklung betreffen, die Fortwägungen nach beschleunigtem Rechtsraum und kulturellen Freiheiten, die auch der Austausch gegen die Kommunalpolitik der Stadt.

PROZESSÜBERSICHT

Das Prozessdiagramm zeigt die Phasen: **BESAGUNGSPHASEN** (S&L GEMEINSAM MITBESTIMMEN, PARTIZIPATION, VERMITTLUNG, VERHANDLUNG), **STRATEGIE** (S&L GEMEINSAM STADT GESTALTEN), **PROZESSBAU** (ENTWICKLUNG IN PARALLEL, DAS GLEISVIERTEL), **VORBEREITUNG** (EIN NEUES LEBENS- UND LERN- UMLIEGENDES STRUKTUREN IN DER GLEISVIERTEL FÜR VERWIRTLICHEN KANN), **REALISIERUNG** (ZUSAMMENFÜHRUNG, VERMITTLUNG, VERHANDLUNG, VERMITTLUNG, VERHANDLUNG).

HANDBUCH

Das Handbuch leitet durch den Prozessablauf, stellt die notwendigen Strukturen vor und stellt Vorgaben für die Entwicklung der Areale.

VORGABEN

- Gestaltung des Güterbahnhofs erhalten
- Zentrum einwickeln
- Zentrum bestehend aus:
 - Expertenwerkfläche
 - Gewerbe
 - Umkleekabine
 - Erleuchtung entsprechend beleuchteter Karte

PROZESSABLAUF

STRATEGIE, ZWISCHENSTADIEN, MAßNAHMEN

DIE NACHBARSCHAFT

Der bestehende Charakter der Fläche, die aktive Nachbarschaft des Quartiers, die städtische Gestaltung der Bürgerinnen und Bürger, die Mischung und „Recht auf Stadt“ sowie die weiteren Fortwägungen der zugewanderten Organisationen, die Bürgerinnen werden eingeladen, die Entwicklung der Nachbarschaft zu unterstützen und die Zukunft der Fläche zu gestalten. Diese Einbeziehung verleiht das Ziel eine Richtung und einen Orientierungspunkt, in dem die Bürgerinnen einen Platz finden und sich selbst verwirklichen können. „Gemeinsam Stadt gestalten“ versteht die Initiative als Planungsinstrument und die Möglichkeit zur freien Entfaltung auf der Fläche.

KOLLABORATORIUM

Das **KOLLABORATORIUM** ist die neue Institution, die als Organisations- und Verwirklichungsinstrument in Realisierungsphase zentraler der vier Phasen.

Das **KOLLABORATORIUM** ist die neue Institution, die als Organisations- und Verwirklichungsinstrument in Realisierungsphase zentraler der vier Phasen.

KOOPERATIONSSTRUKTUR

Die Stadt kauft die Fläche, Bereitstellung über Erbpacht, Veräußerung, Entwicklung durch Gemeinschaft, Entwicklung durch Kleingruppen, Entwicklung über Konzernübergabe.

Das **KOLLABORATORIUM** führt dem gemeinschaftlichen Stadtentwicklungsprozess. Es schafft einen verbindlichen rechtlichen Rahmen zwischen den beteiligten Akteuren und legt Rechte und Pflichten im Prozess fest. Durch die Verankerung werden die Entscheidungsprozesse „gering- und konfliktarm“ als resultiert. Ziel ist eine gegenüber verteilbarere Haltung und die Kommunikation und Kooperation auf Augenhöhe (vgl. Stadtentwicklungsbericht 2018/21).

STRATEGISCHES LEITBILD

INNE-STADT, HANSVIERTEL, HAFEN, HAWERKAMP, SÜDVIERTEL

ZIELVISION

STRATEGISCHES LEITBILD, ZIELVISION, STRATEGISCHES LEITBILD, ZIELVISION, STRATEGISCHES LEITBILD, ZIELVISION.

212
213

KOLLABORATORIUM IM NEUEN GLEISVIERTEL — GEMEINSAM STADT GESTALTEN

KONZEPT 021312

AKTIVIERUNG

AUFMERKSAMMACHEN

Veranstaltung

Ein Projektteam organisiert öffentliche Veranstaltungen, um die Aufmerksamkeit der Anwohner zu erregen. Dies geschieht durch Informationsstände, Workshops und Vorträge. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu erheben.

ENTSCHEIDEN

Ordnung

Die Entscheidung über die Nutzung der Flächen wird gemeinsam getroffen. Dies geschieht durch öffentliche Diskussionen und Workshops. Ziel ist es, die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen und die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern.

KONZEPTUELEN

Skizzen

Die Skizzen stellen die ersten Konzepte dar, die auf den Ergebnissen der Workshops basieren. Sie zeigen die möglichen Nutzungsmöglichkeiten und die Integration der öffentlichen Räume. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

VERBUNDEN

Netzwerke

Die Netzwerke werden durch die Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure (Anwohner, Projektteam, Behörden) aufgebaut. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

BETEILIGUNG

IDEEN SAMAUELN

Die Ideen der Anwohner werden gesammelt und in das Projekt einbezogen. Dies geschieht durch öffentliche Workshops und Diskussionen. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

PRIORITÄTEN SAMMELN

Plan

Die Prioritäten der Anwohner werden gesammelt und in das Projekt einbezogen. Dies geschieht durch öffentliche Workshops und Diskussionen. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

ARBEITEN AM MODELL

Maßstab

Das Modell wird als Werkzeug genutzt, um die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

ENTWURF

Planung

Der Entwurf wird auf Basis der gesammelten Ideen und Prioritäten erstellt. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

ZWISCHENNUTZUNG

VORBEREITEN

Die Vorbereitungen für die Zwischennutzung werden getroffen. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

DIFFUSION UND ZWISCHENNUTZUNG

Die Diffusion und die Zwischennutzung werden gefördert. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

Zusammenfassung

Das Konzept zielt darauf ab, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

ENTWURF

Der Entwurf wird auf Basis der gesammelten Ideen und Prioritäten erstellt. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

KOLLABORATORIUM IM NEUEN GLEISVIERTEL — GEMEINSAM STADT GESTALTEN

SZENARIO 021312

EXPOSITIONSFELD

Das Expositionsfeld dient der Präsentation der Ergebnisse der Workshops. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

GEMEINSCHAFTLICHES WIRTSCHAFTSLEBENS

Das gemeinschaftliche Wirtschaftsleben wird gefördert. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

NUTZUNGSÜBERSICHT

Die Nutzungsübersicht zeigt die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten und die Integration der öffentlichen Räume. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

SZENARIODES ENTWURFS

Das Szenario des Entwurfs zeigt die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten und die Integration der öffentlichen Räume. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

UMWELTPLATZ ALS QUARTIERZENTRUM

Der Umweltplatz dient als Zentrum des Quartiers. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

DETAILANSICHT UNTERSCHNITTENREICH

Die Detailansicht zeigt die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten und die Integration der öffentlichen Räume. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

PREISZUSAMMENFASSUNG

INFORMATION NEUEN STRAßENRAUM

Die Preiszusammenfassung zeigt die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten und die Integration der öffentlichen Räume. Ziel ist es, die Identifizierung mit dem Projekt zu fördern und die Bedürfnisse der Gemeinschaft zu berücksichtigen.

Architektur

GRÜNE MITTE

Die Stadt Münster, die Stadt des westfälischen Friedens, in der 1648 der Dreißigjährige Krieg beendet wurde, ist die wichtigste Industriestadt des Landes Nordrhein-Westfalen. Sie ist eine Leuchte des Westfälischen. Im Zweiten Weltkrieg schwer zerstört, gründet die Stadt heute von einer wachsenden und moderner Stadt aus. Eine, die die Anforderungen an ein gutes Leben in der Stadt erfüllt: sie ist eine lebendige, gesunde, saubere, soziale, sichere, vielfältige und charaktervolle Stadt. Am Münsterland, einer der schönsten Landschaften in Europa.

Hintergründe für die Stadt sind die Bildungsleistungen und mit 16.000 Bürgern, gehört die Stadt zu den zehn größten Universitätsstädten Deutschlands. Städtebau ist geprägt durch die Blockrandbebauung, die einen Innenhof, die in der großen Stadt aufzufinden sind.

Wir möchten das Prinzip der Schöner-Regelwerke nutzen um Münster zu modernisieren und zu erneuern. Die Schöner-Regelwerke sind ein Modell für die Stadt, in der die Straßenseite die Funktion von Verkehrsfläche hat. Ein zentraler Innenhof mit Blockrandbebauung ist ein Modell für die Stadt. In diesem Modell werden die Funktionen der Straßen für beide Richtungen und eine Übertragung der Fläche die Möglichkeit der Gestaltung in der Stadt.

Die städtische Blockrandbebauung ist ein Modell für die Schöner-Regelwerke. Die Schöner-Regelwerke sind ein Modell für die Stadt. In diesem Modell werden die Funktionen der Straßen für beide Richtungen und eine Übertragung der Fläche die Möglichkeit der Gestaltung in der Stadt.

Das gesamte Konzept charakterisiert sich durch die gezielte Anordnung von Gebäuden und Grünflächen und die ungenutzten Flächen zu nutzen. Die Schöner-Regelwerke sind ein Modell für die Stadt. In diesem Modell werden die Funktionen der Straßen für beide Richtungen und eine Übertragung der Fläche die Möglichkeit der Gestaltung in der Stadt.

Die Schöner-Regelwerke sind ein Modell für die Stadt. In diesem Modell werden die Funktionen der Straßen für beide Richtungen und eine Übertragung der Fläche die Möglichkeit der Gestaltung in der Stadt.

Die Schöner-Regelwerke sind ein Modell für die Stadt. In diesem Modell werden die Funktionen der Straßen für beide Richtungen und eine Übertragung der Fläche die Möglichkeit der Gestaltung in der Stadt.

Die Schöner-Regelwerke sind ein Modell für die Stadt. In diesem Modell werden die Funktionen der Straßen für beide Richtungen und eine Übertragung der Fläche die Möglichkeit der Gestaltung in der Stadt.

Die Schöner-Regelwerke sind ein Modell für die Stadt. In diesem Modell werden die Funktionen der Straßen für beide Richtungen und eine Übertragung der Fläche die Möglichkeit der Gestaltung in der Stadt.

Die Schöner-Regelwerke sind ein Modell für die Stadt. In diesem Modell werden die Funktionen der Straßen für beide Richtungen und eine Übertragung der Fläche die Möglichkeit der Gestaltung in der Stadt.

Die Schöner-Regelwerke sind ein Modell für die Stadt. In diesem Modell werden die Funktionen der Straßen für beide Richtungen und eine Übertragung der Fläche die Möglichkeit der Gestaltung in der Stadt.

Die Schöner-Regelwerke sind ein Modell für die Stadt. In diesem Modell werden die Funktionen der Straßen für beide Richtungen und eine Übertragung der Fläche die Möglichkeit der Gestaltung in der Stadt.

Verkehrsmittel

Grünflächen

Nutzungssymbole

Grünflächen

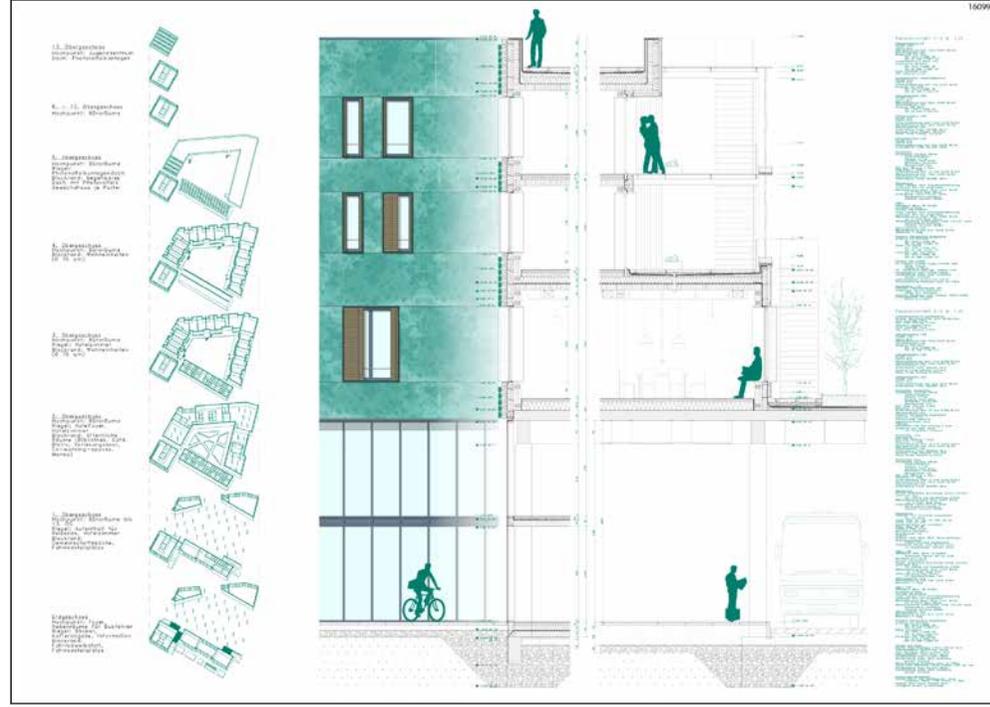
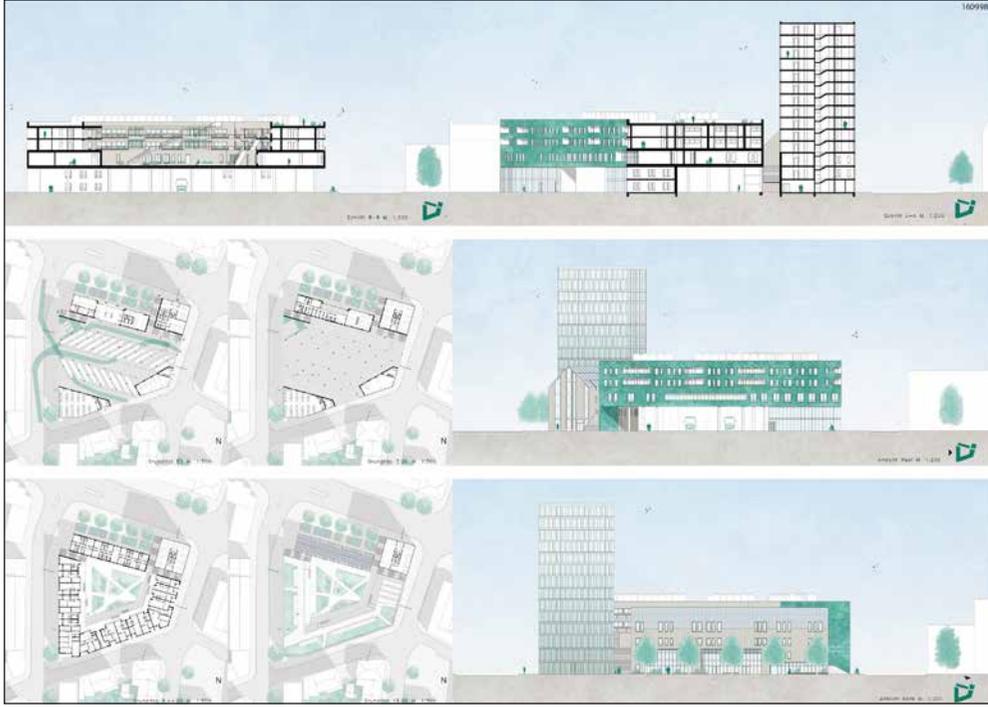
Multifunktionsplatz

Durchlässigkeit

Samenstand

Skizzen: 2.00 H. 1.500

216
217



Paula Urig-Schon

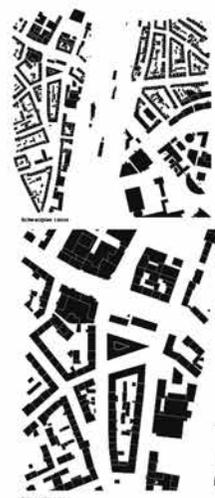
TU Berlin

THE STA(Y)TION MÜNSTER

648193



Architekturstudio Urban Münster

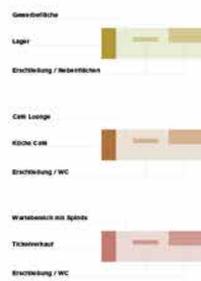


Architekturstudio Urban Münster

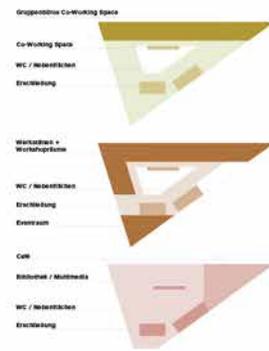


Lippman Liss

BUSTERMINAL



KULTUR HUB



WOHNRAUM



Architekturstudio Urban Münster

218
219

THE STA(Y)TION MÜNSTER

648193



THE STA(Y)TION MÜNSTER

648193



220
221

Schlaufen-Wettbewerb Überbauung eines Busbahnhofs in Münster

Münster ist geprägt von einer dichten, historisch geprägten Stadtstruktur. Die Innenstadt ist ein lebendiges Zentrum, das durch ihre kompakte Bauweise und ihre vielfältigen Nutzungen ausstrahlt. Die Überbauung des Busbahnhofs ist eine Herausforderung, die die bestehende Struktur zu erhalten und zu stärken ist. Die neue Überbauung soll sich nahtlos in die bestehende Stadt einfügen und die Qualität der Umgebung verbessern. Die Überbauung soll die bestehende Struktur zu erhalten und zu stärken ist. Die neue Überbauung soll sich nahtlos in die bestehende Stadt einfügen und die Qualität der Umgebung verbessern.







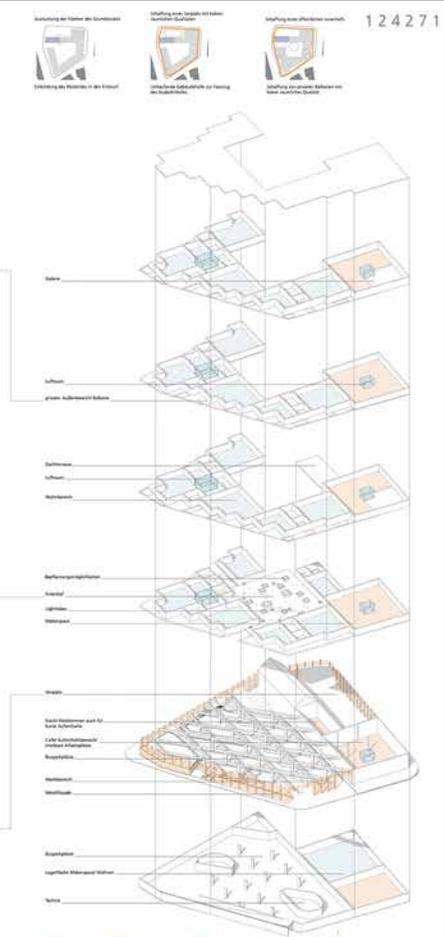
Perspektive Interieur



Perspektive Exterieur



Perspektive Interieur



124271

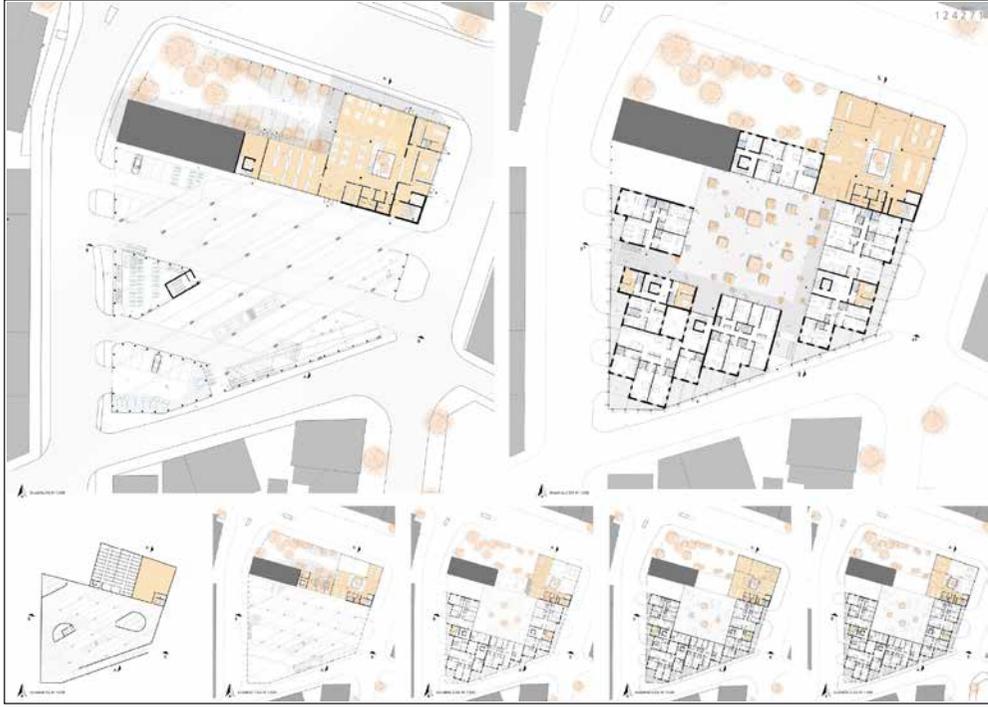
Legende:
 - Blau: Bestehen
 - Orange: Offizieller Status
 - Grün: Luftlinie

Nettoquadratmeter (m²) 1.500



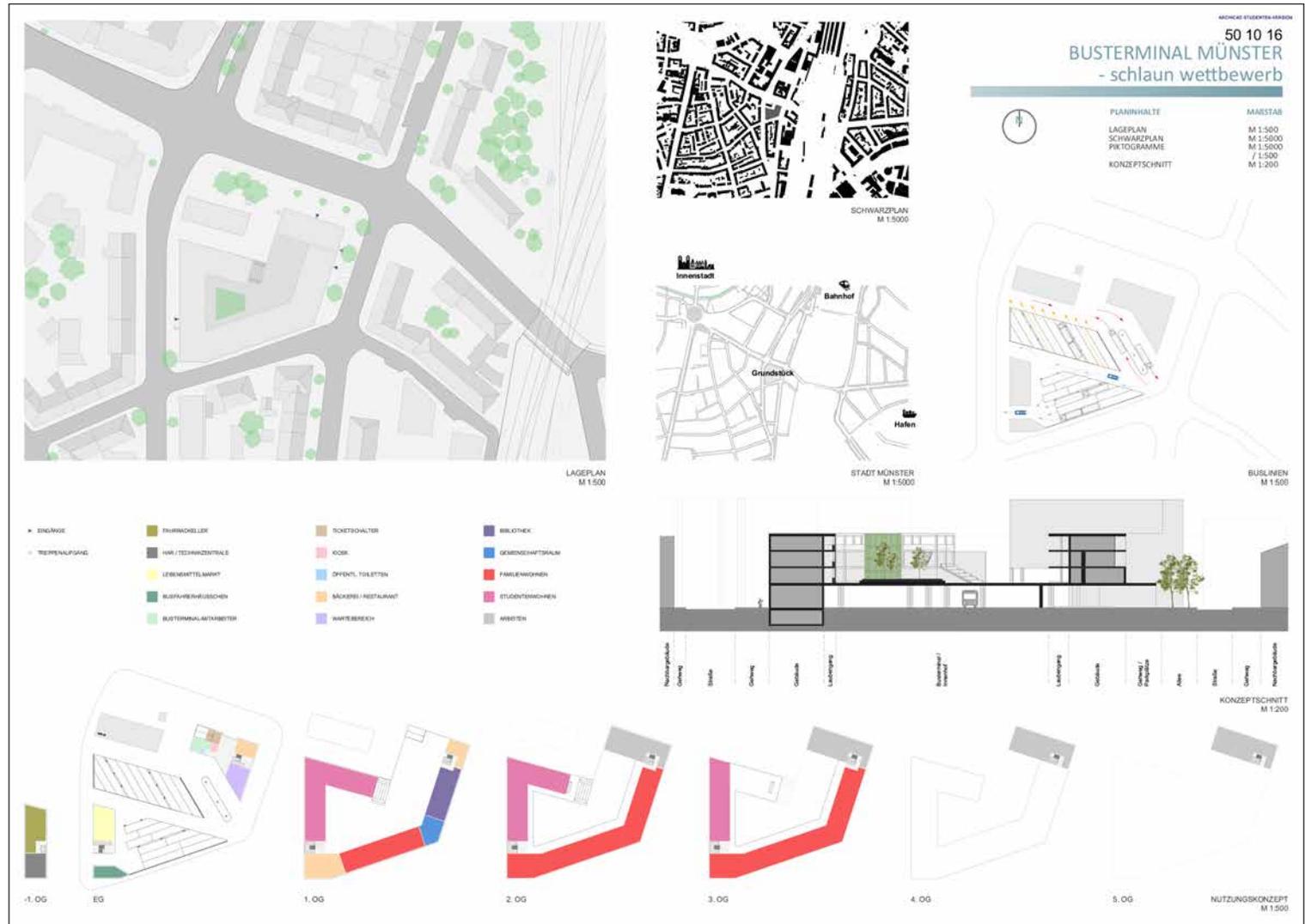




Lea Hofmann

Hochschule Coburg

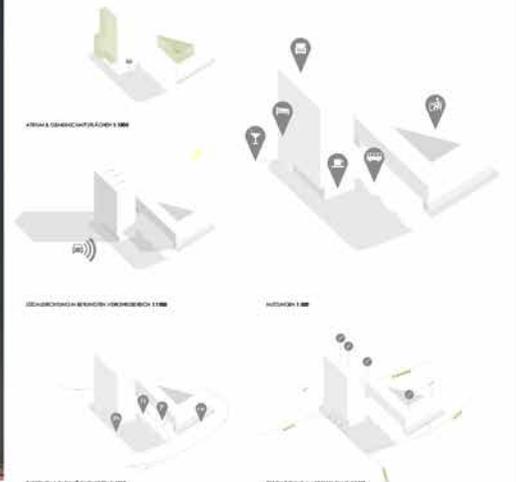




Lisa Böll

Hochschule Coburg

020764



BUSTERMINAL MÜNSTER

URBAN HYBRID LIVING - WORKING - TRAVEL

ENTWURFSKONZEPT

Das neue Busterminal ist auf den alten Areal der O&A Station geplant. Dieses befindet sich an der neuen Halde, einer topographischen, die Nutzung fördert in der Stadtentwicklung. Die Gebäude liegt zentral und ist für eine optimale Nutzung von Fläche und von Natur geeignet. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist das Terminal auch ein zentraler Knotenpunkt für ÖPNV-Stationen geplant.

Die Busterminal besteht aus zwei Volumen, die sich durch ihre Dreiecksform abheben und sich in die Umgebung einfügen. Die Höhen sind 14 Geschosse und sind so konzipiert, um die Fläche zu maximieren und einen Raum für Outdoor- und Innenaktivitäten zu schaffen. Die Gebäude sind durch eine zentrale Straße verbunden, die sich über den gesamten Standort erstreckt und einen zentralen Punkt für den öffentlichen Verkehr darstellt.

Die Fläche des Busterminals ist in einen zentralen Bereich, welcher durch öffentliche Gebäude und eine zentrale Straße verbunden ist, und einen zentralen Bereich, der für den öffentlichen Verkehr vorgesehen ist. Die Gebäude sind durch eine zentrale Straße verbunden, die sich über den gesamten Standort erstreckt und einen zentralen Punkt für den öffentlichen Verkehr darstellt.

Die Busterminal besteht aus zwei Volumen, die sich durch ihre Dreiecksform abheben und sich in die Umgebung einfügen. Die Höhen sind 14 Geschosse und sind so konzipiert, um die Fläche zu maximieren und einen Raum für Outdoor- und Innenaktivitäten zu schaffen. Die Gebäude sind durch eine zentrale Straße verbunden, die sich über den gesamten Standort erstreckt und einen zentralen Punkt für den öffentlichen Verkehr darstellt.

BUSTERMINAL

Das Busterminal besteht aus im Erdgeschoss des Hochhauses und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus.

Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus.

Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus.

Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus.

Das Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus.

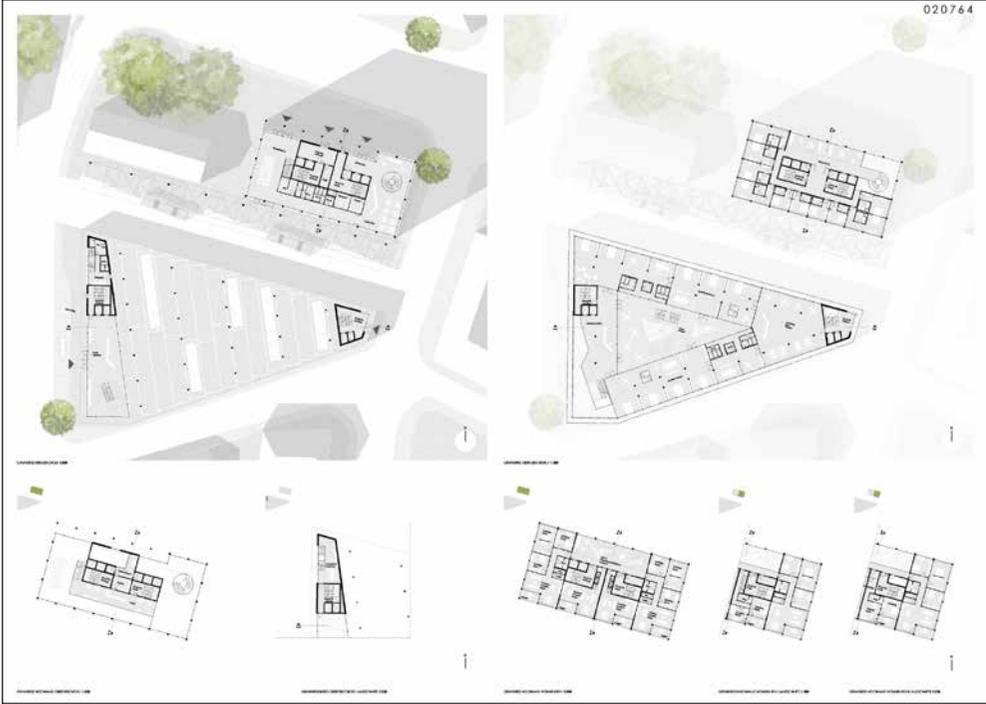
Das Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus.

Das Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus.

Das Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus.

Das Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus. Die Busterminal ist ein zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr und wird von einem zentralen Bereich des Hochhauses aus.

224
225



Mobility Hub Münster 2035+



■ ■ ■ 4 2 2 5 2 2

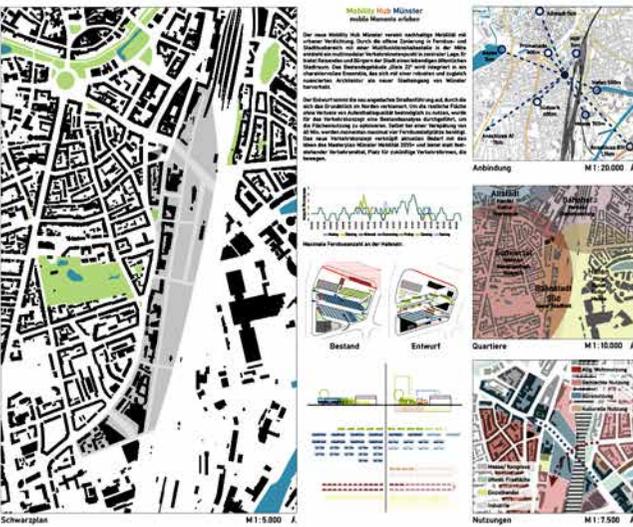
Entwurfsziele:

-  **Multimediale Mobilität vernetzt & flexibel**
-  **Exambildung öffentliches Grundstück**
-  **Nutzungsvielfalt Ort des Austausches**
-  **Durchwegung & Öffnung dynamischer Stadtraum**
-  **Freiraum Priv-/Verb-/Platz**
-  **Identität Stadt-/Quartierangangs**



Lageplan M 1:500 A

Entwurfsherleitung:

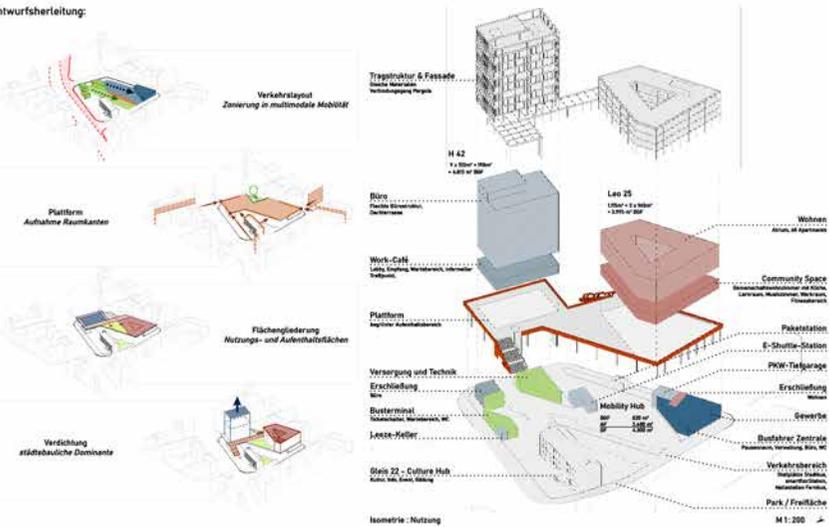


Schwarzplan M 1:5000 A

Abbindung M 1:20.000 A

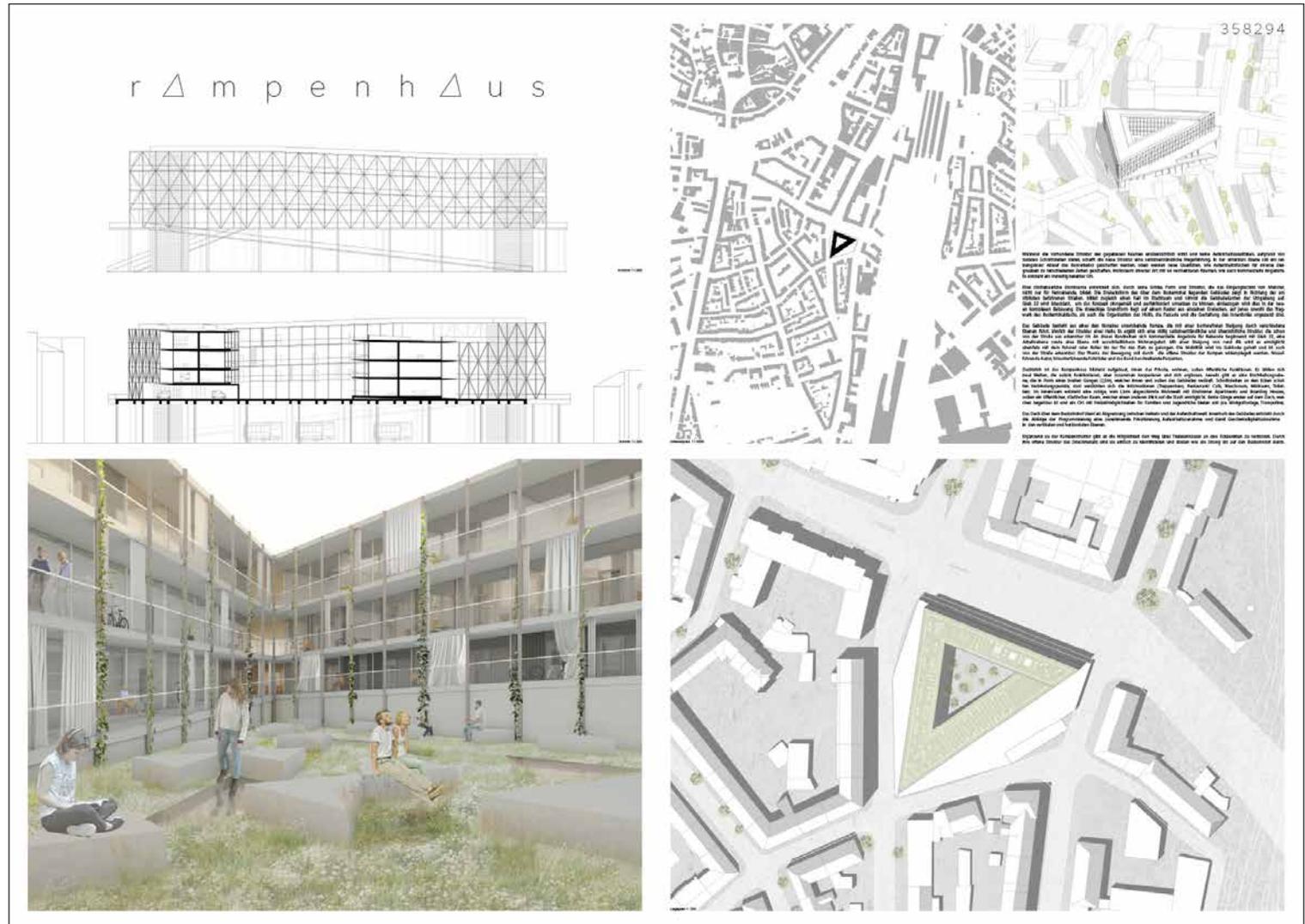
Quartiere M 1:10.000 A

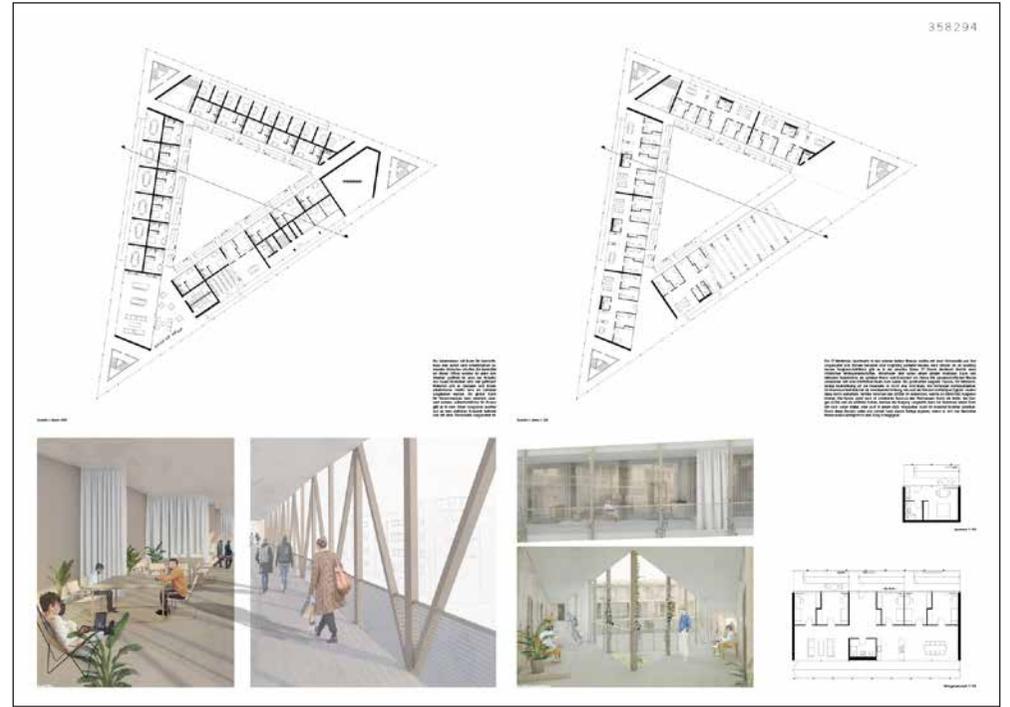
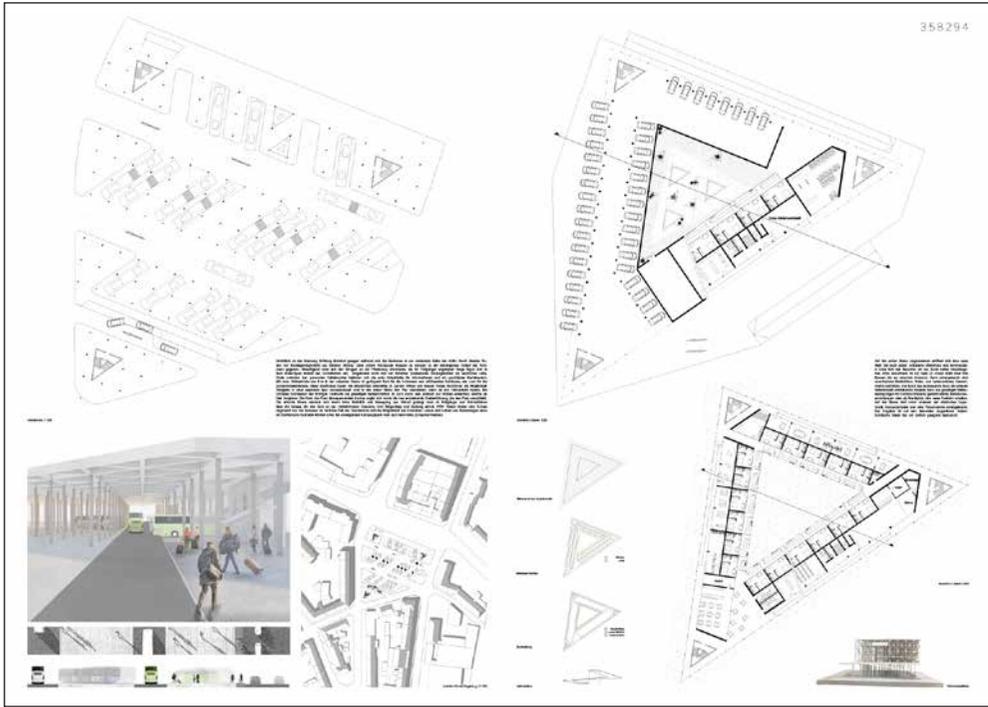
Nutzungen M 1:7.500 A



Isometrie - Nutzung M 1:200 A

228
229

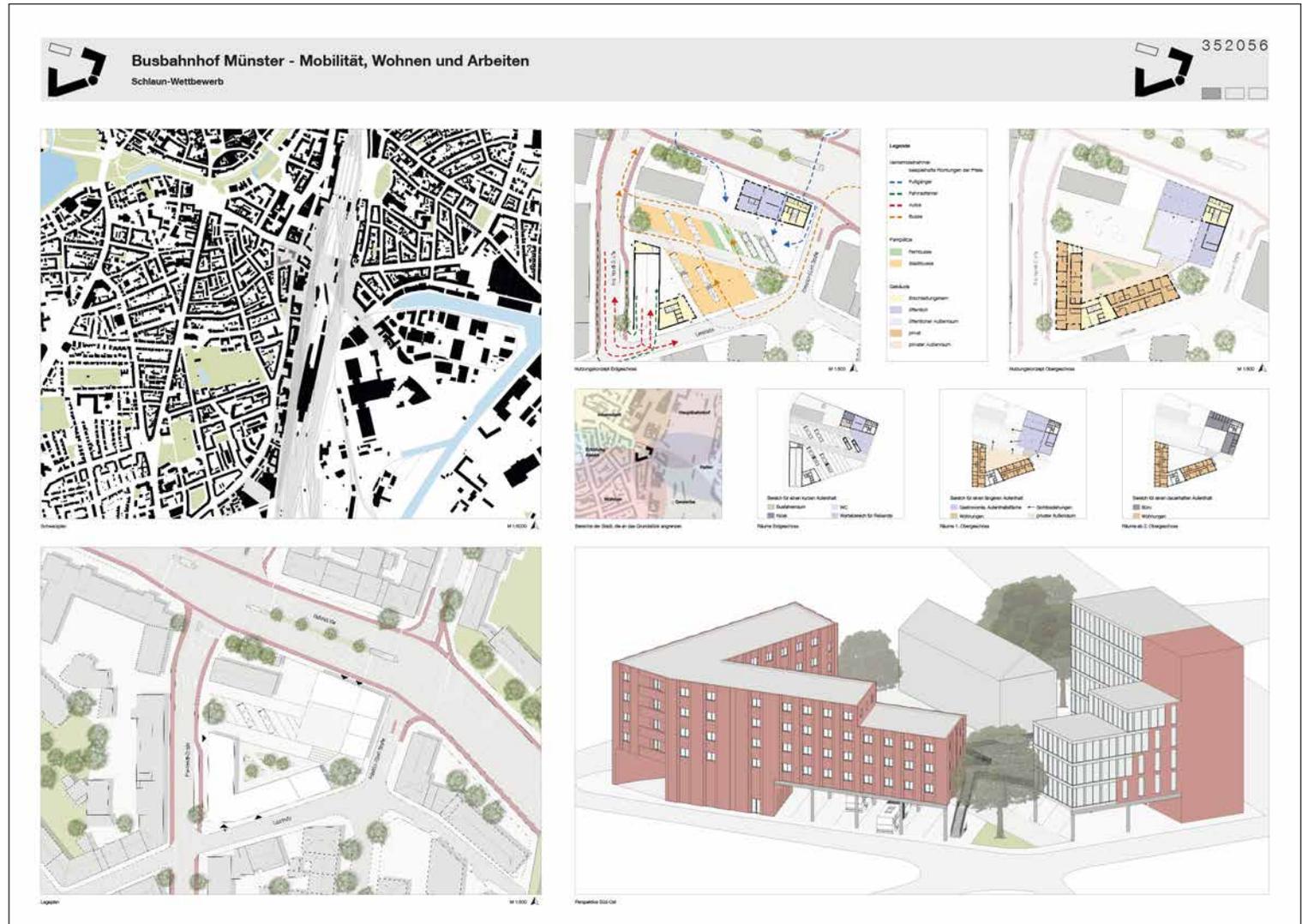




Caroline Maahs

RWTH Aachen

230
231





Busbahnhof Münster - Mobilität, Wohnen und Arbeiten
Schneel-Wittberw



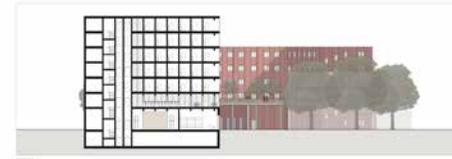
352056



Busbahnhof Münster - Mobilität, Wohnen und Arbeiten
Schneel-Wittberw



352056



Armin Kovach | Ömer Selman Alkan

TH Köln

726106



BUSBAHNHOF MÜNSTER

SCHLAUN WETTBEWERB | MÜNSTER | 2019 - 2020
TEILNAHME ARCHITEKTUR | SUBTERMINAL

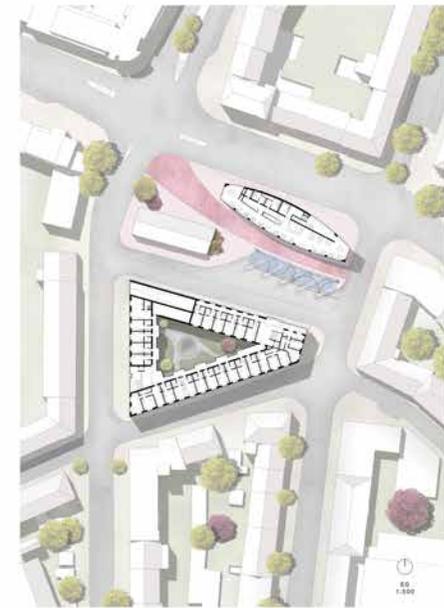
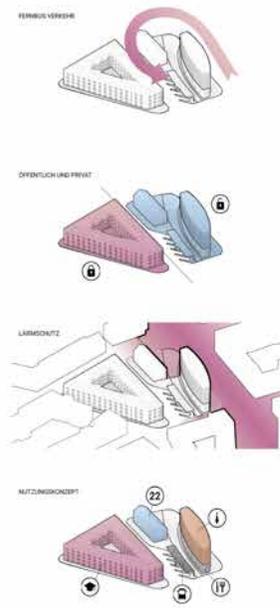
NACHTERHALT MÜNSTER

Der Busbahnhof Münster bietet mit dem Busbahnhof Münster ein großes Potenzial für neue Nutzungen zum Beispiel für ein öffentliches Kulturzentrum. Die neue Nutzung zum Beispiel für ein öffentliches Kulturzentrum ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung und kann dazu beitragen, die Attraktivität der Stadt zu erhöhen und die Lebensqualität der Bürger zu verbessern. Die Nutzung des Busbahnhofs für ein öffentliches Kulturzentrum ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung und kann dazu beitragen, die Attraktivität der Stadt zu erhöhen und die Lebensqualität der Bürger zu verbessern.

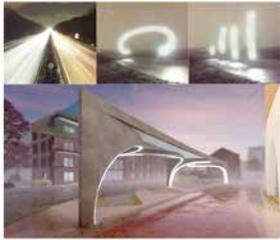
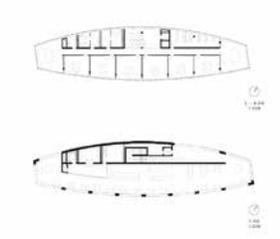
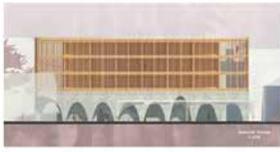
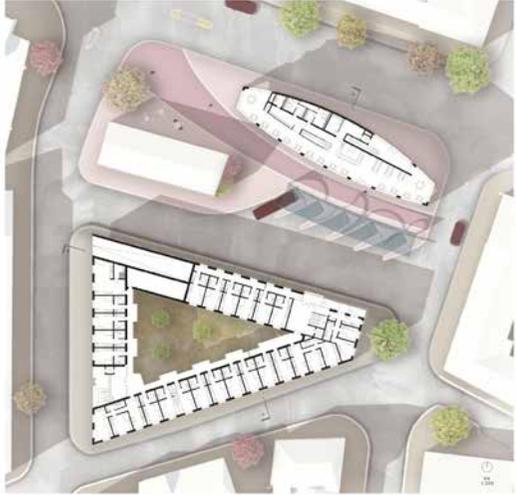
Das Ziel des Wettbewerbs ist es, einen Entwurf zu entwickeln, der die Anforderungen an einen öffentlichen Kulturraum erfüllt und die Bedürfnisse der Bürger berücksichtigt. Der Entwurf sollte die Anforderungen an einen öffentlichen Kulturraum erfüllt und die Bedürfnisse der Bürger berücksichtigt.

Die Jury des Wettbewerbs hat sich für den Entwurf entschieden, der die Anforderungen an einen öffentlichen Kulturraum erfüllt und die Bedürfnisse der Bürger berücksichtigt. Der Entwurf sollte die Anforderungen an einen öffentlichen Kulturraum erfüllt und die Bedürfnisse der Bürger berücksichtigt.

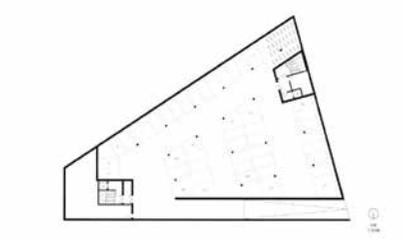
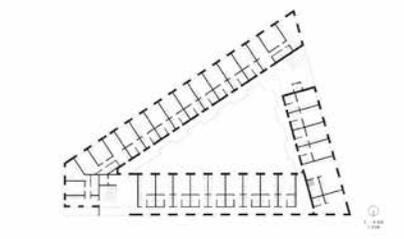
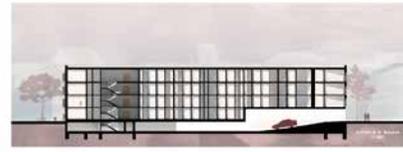
Das Ziel des Wettbewerbs ist es, einen Entwurf zu entwickeln, der die Anforderungen an einen öffentlichen Kulturraum erfüllt und die Bedürfnisse der Bürger berücksichtigt. Der Entwurf sollte die Anforderungen an einen öffentlichen Kulturraum erfüllt und die Bedürfnisse der Bürger berücksichtigt.



232
233



726106



726106

Alice Czamietzki

Hochschule Wismar

MOBILITY HUB MÜNSTER

hard to soft

Wie wird die Stadt von Zukunft sein?
Die 2010 werden einen neuen Energie- und Mobilitätswandel erleben. Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern. Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern.

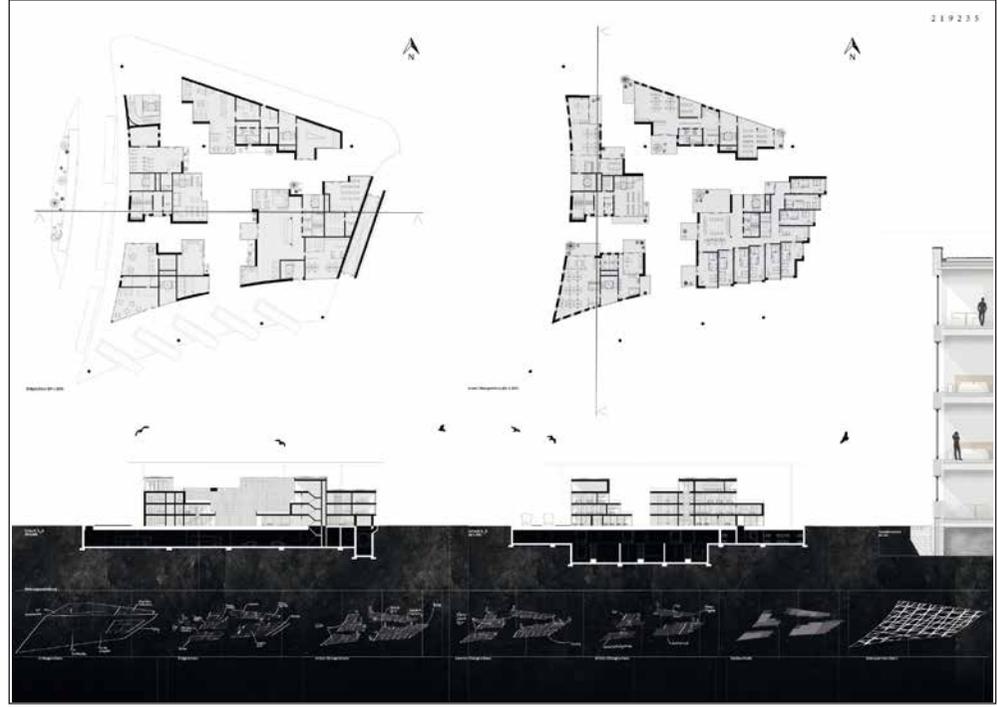
Die Mobilität wird sich verändern. Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern. Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern. Die Städte werden sich verändern.

Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern. Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern. Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern.

Die Mobilität wird sich verändern. Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern. Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern. Die Städte werden sich verändern.

Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern. Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern. Die Städte werden sich verändern. Die Mobilität wird sich verändern.







WIE GRÜN KANNST DU SEIN, MÜNSTER?

ZUSATZ
STADTENTWICKLUNG
STADTAMT MÜNSTER

This page features a detailed architectural site plan of a residential development. The plan shows building footprints, courtyards, and green spaces. To the right of the plan are several diagrams: a cross-section of a building showing internal greenery, a diagram of a green roof structure, and a diagram of a green wall. Text blocks provide technical specifications and descriptions for these green building features.

WIE GRÜN KANNST DU SEIN, MÜNSTER?

ZUSATZ
STADTENTWICKLUNG
STADTAMT MÜNSTER

This page contains a 3D perspective rendering of a modern residential building with a green facade. Below the rendering are architectural elevations showing the building's facade and roof profile. On the right side, there is a comprehensive checklist titled '44 CHECKLISTE' for green building. The checklist is organized into sections: 'GRÜNE DACHUNG' (Green Roofing), 'GRÜNE FASSADEN' (Green Facades), 'GRÜNE WÄNDE' (Green Walls), and 'GRÜNE ANLAGEN' (Green Plantings). Each section includes specific criteria and checkboxes for implementation.

GRÜNE HÖFE

MITZUNGEN
BLAU: ARBEITEN ROT: WOHNEN GRAU: BESTEHENDE

GREEN LIVING AND WORKING

SCHLAUN-WETTBEWERB MÜNSTER 2019/2020 | TEILAUFGABE ARCHITEKTUR

KONZEPT
Das neue Bestehende ist ein Hybridgebäude, das außer dem Bestehenden die Nutzungen Arbeiten und Wohnen integriert. Das Wohnen ist an den unterirdischen Gärten angebunden. Die Umgebung ist durch grüne Freizeitanlagen geprägt, die mit neuen Anbauten. Das Thema der Wettbewerbung wird bei dem Neubau aufgegriffen und neu interpretiert. Es werden ein Gebäude aus zwei Teilen als zweifach verschalt aufeinander in einem vertikalschichtweisen Teil zu den aktuellen untergebracht. Dieser Teil besteht neben dem Bestehenden sechs weitere Geschosse.

ZWEIFACHE HALT
Der Bestehende, sowie die Bauplätze sind im Erdgeschoss untergebracht. Arbeiten und Wohnen befinden sich in den Obergeschossen der Gebäude. So ist jeder Nutzung ein anderer Hof zugeordnet. Eine Hofe ist nach 1. Obergeschoss aus zu erreichen und können sich ohne Bestehenden Anbindungsmittel miteinander genutzt werden. Eine große Öffnung in der Fassade, die sich über vier Geschosse erstreckt, verbindet die Gebäude miteinander. Im Inneren verbindet sich die vertikale mit der horizontalen des Arbeitsumfelds. Ein weiterer Element, das die Anbindung des Gebäudes verbindet, ist die Fassade, die sich wie eine zentrale Fassade an das gesamte Gebäude legt. Sie wird zusätzlich durch die Erschließungselemente umschlossen, die sich im Vergleich zu den "bestehenden" in die in die Erdgeschosse erstrecken. Im ersten Stock, über die Gebäude, werden im Erdgeschoss, im Erdgeschoss aus Freizeitanlagen, auf dem Bauplatz und nicht nötig zu werden zu schaffen.

ERSCHEINUNG
Die Entwicklung des Konzepts erfolgt über sechs Trichterbasen, die in der Ebene der "bestehenden" liegen und sich umsetzen und gestalten. Die Trichterbasen dienen zur Strukturierung für die Arbeiten und die, während alle Trichterbasen erhalten bereits über die Wohnungen. Eine der Trichterbasen dient sowohl zur Erschließung des Arbeitsfelds, als auch zur Erschließung der Bodenwohnungen. Alle Trichterbasen sind mit perforierten Schichten versehen.

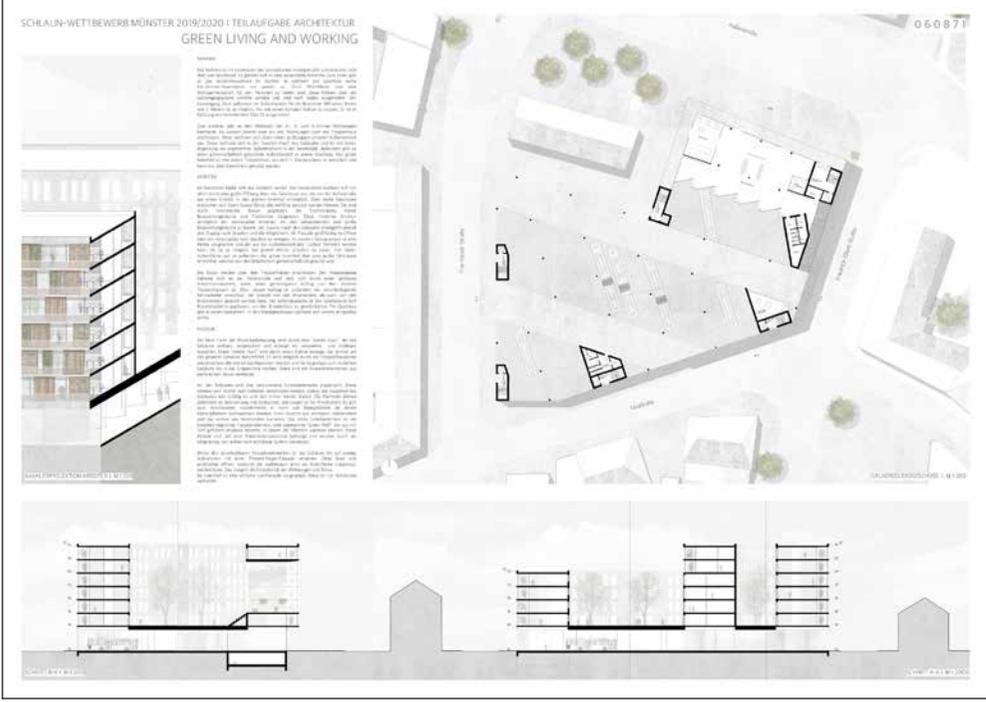
WISZUNGEN, KLASSE
Das Baum ist im Erdgeschoss ankommen, ankommen dann über die Freizeitanlagen Straße über über die Leitlinie und verlassen das Bestehende auf die Freizeitanlagen. Die Freizeitanlagen werden über Bestehende Anbindungsmittel verbunden. Die Freizeitanlagen werden über Bestehende Anbindungsmittel verbunden. Die Freizeitanlagen werden über Bestehende Anbindungsmittel verbunden.

BAUSTRUKTUR
Das Bestehende befindet sich im Erdgeschoss. Im unterirdischen Teil des Grundstücks ist ein von der Hauptstraße aus zu erreichen. Die Freizeitanlagen über das Gebäude. So kann im Inneren genutzt werden und das Gebäude nicht nur für die Freizeitanlagen, sondern auch für die Freizeitanlagen. Die Freizeitanlagen werden über Bestehende Anbindungsmittel verbunden. Die Freizeitanlagen werden über Bestehende Anbindungsmittel verbunden.

WISZUNGEN, KLASSE

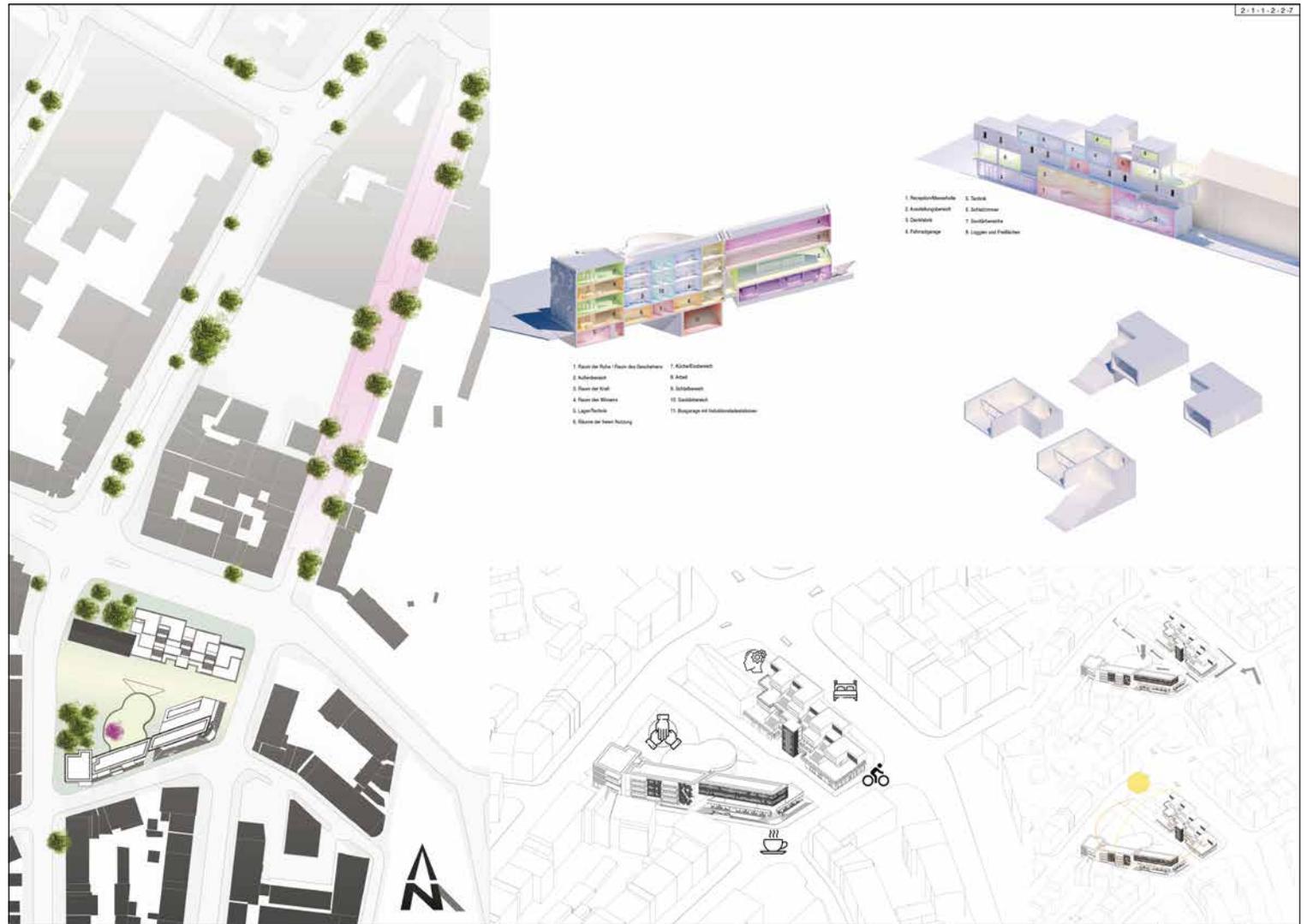
LAGEPLAN | M 1:500

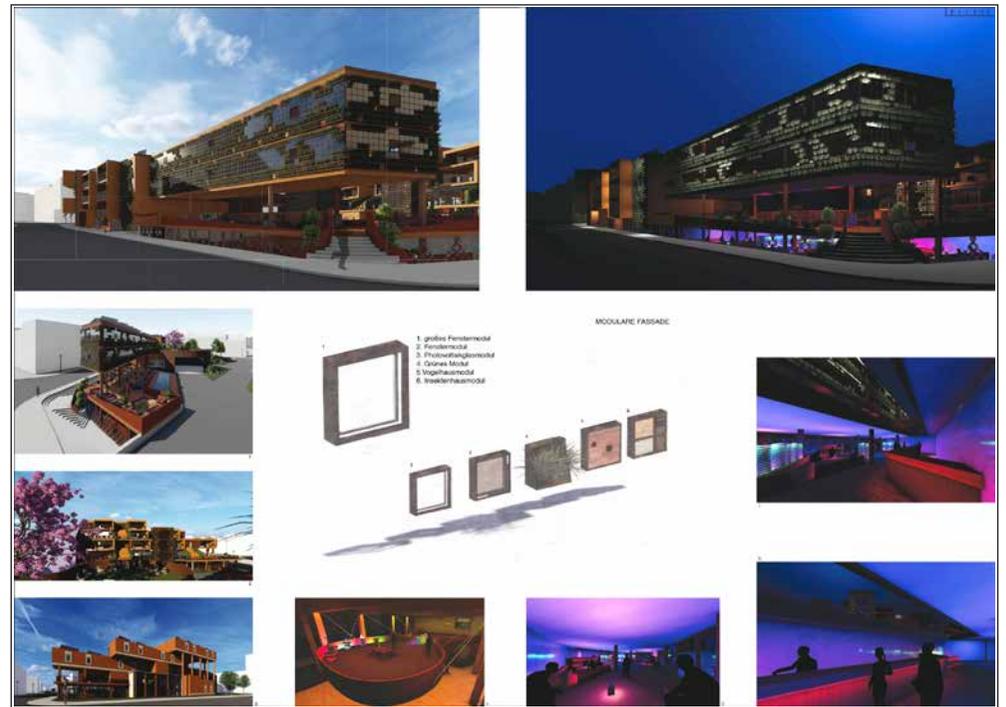
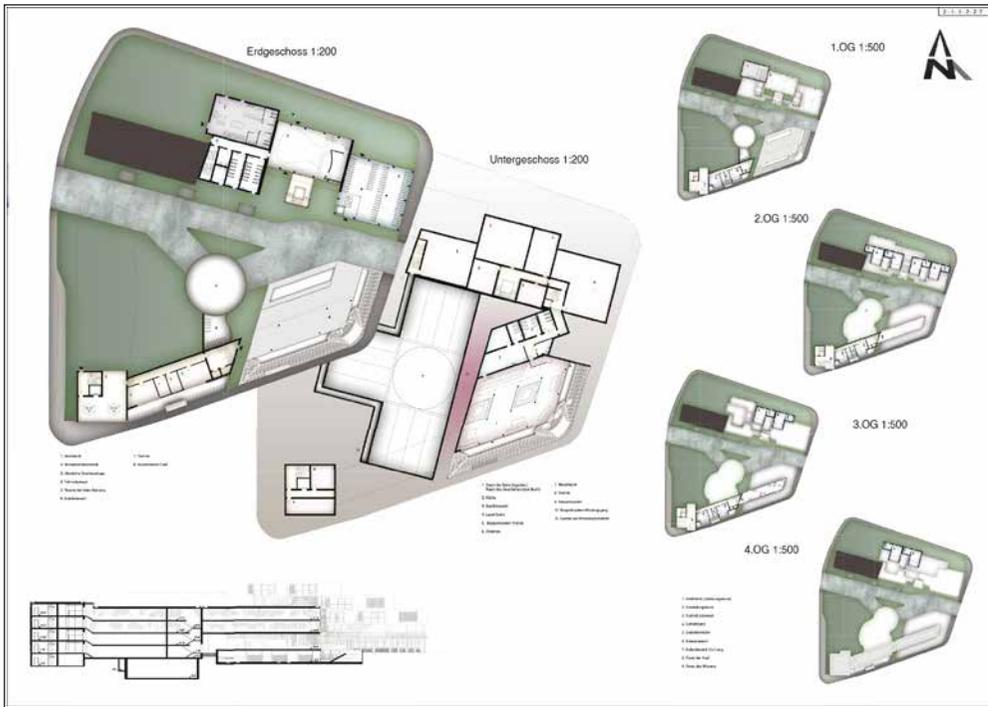
060871

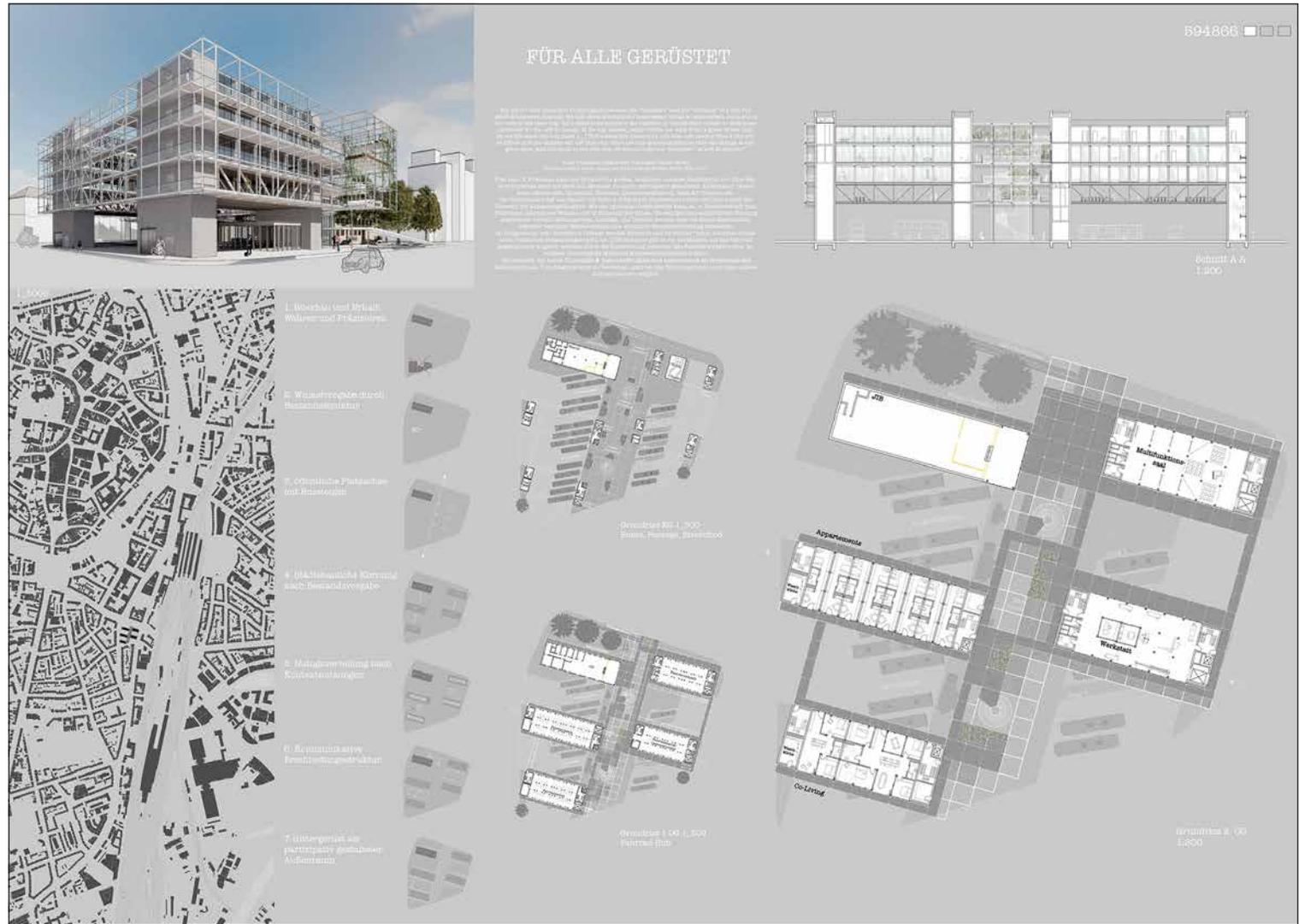


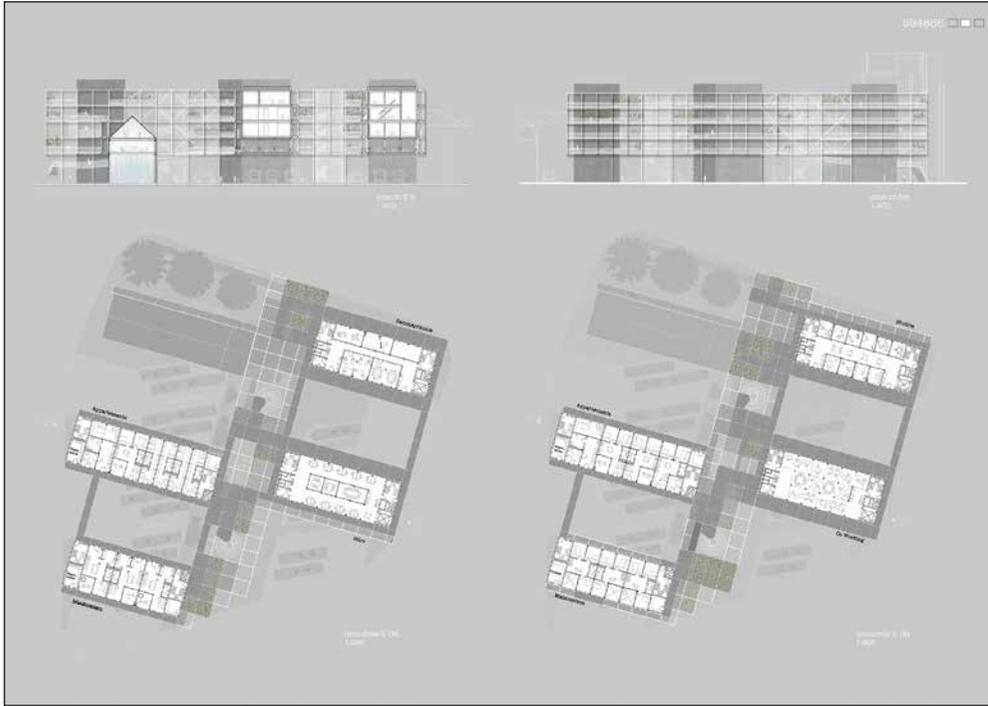
Meloy Plath

Hochschule Wismar



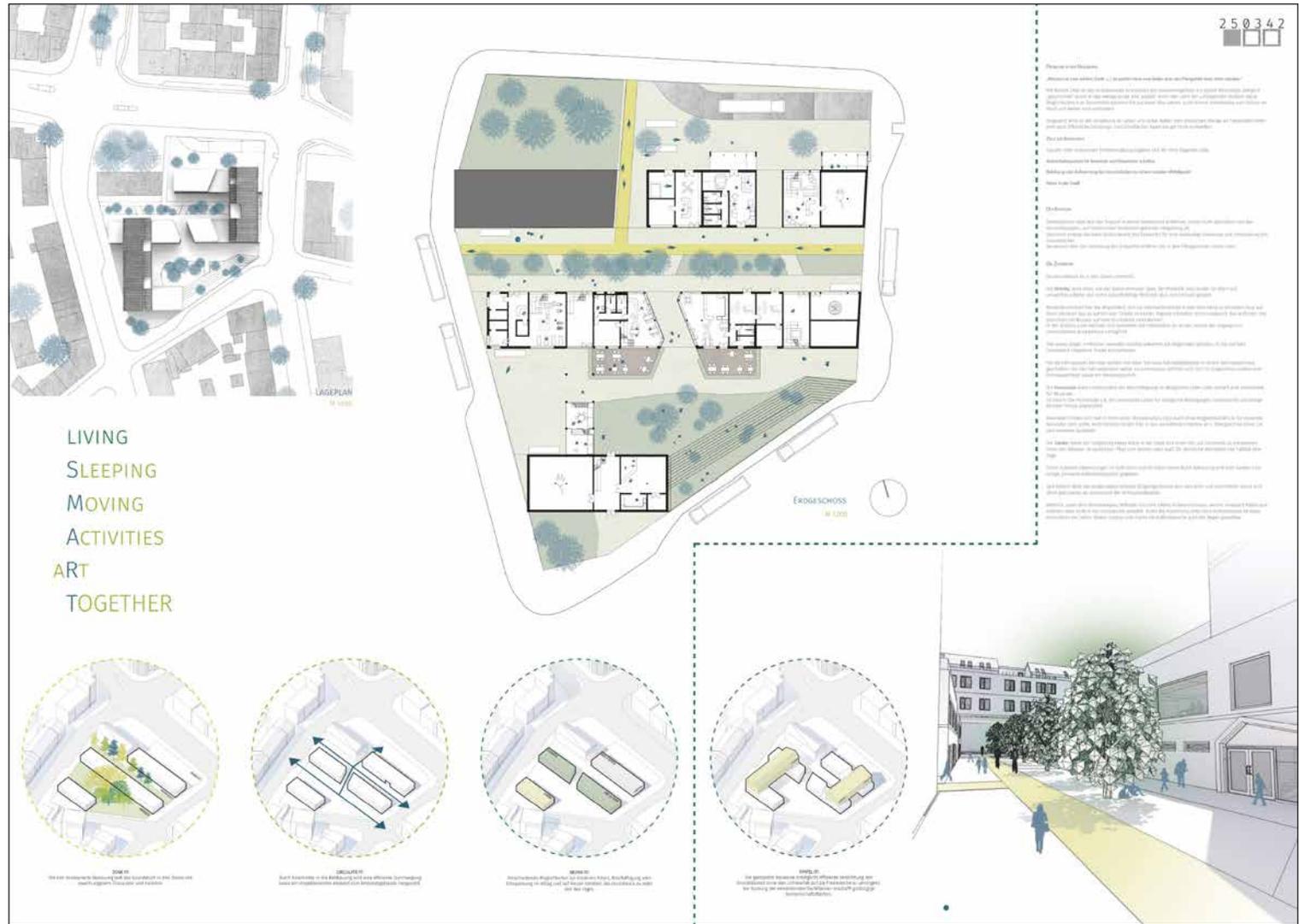




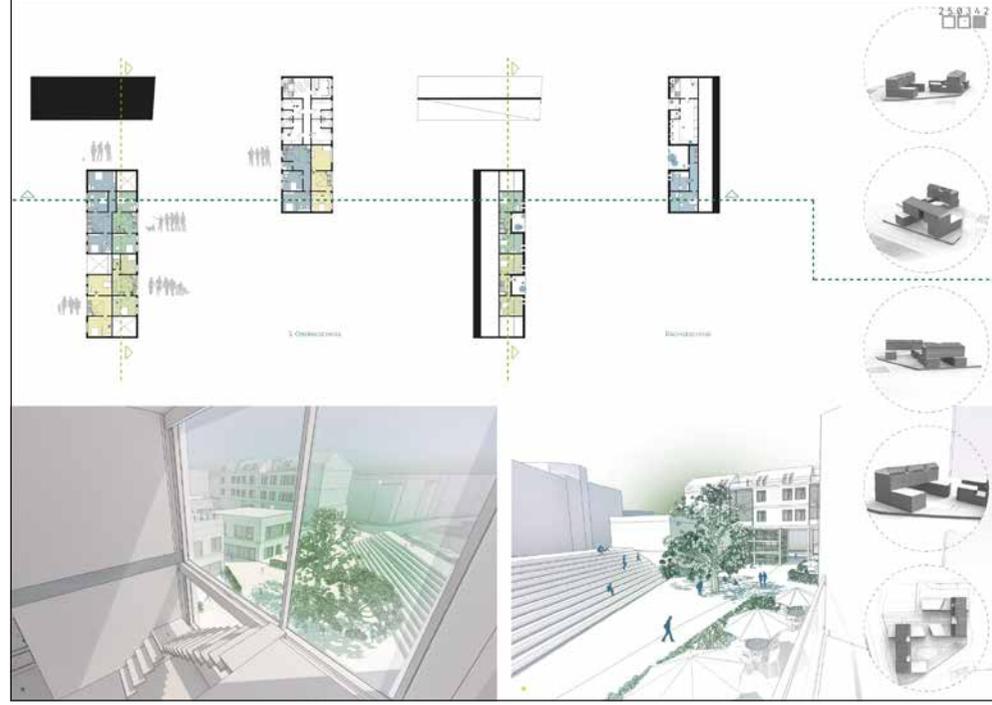
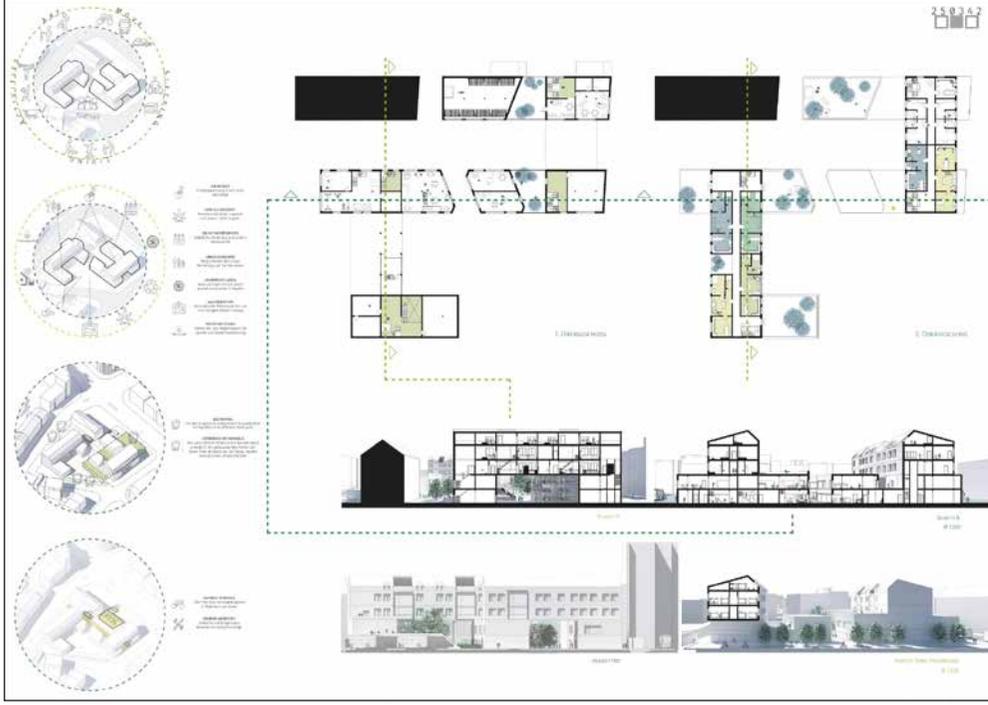


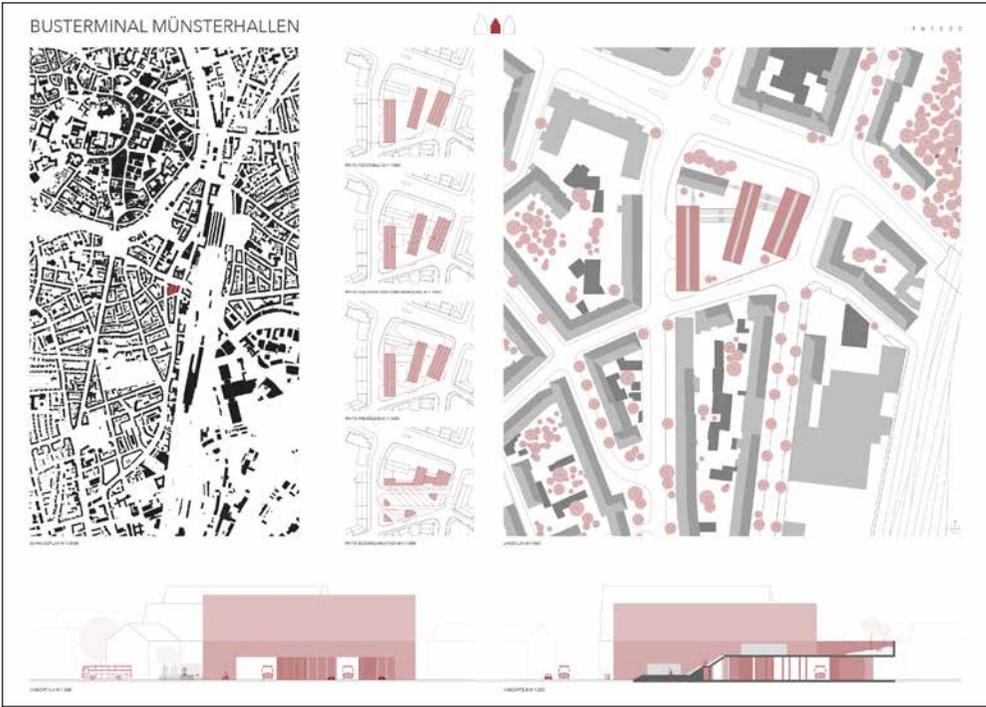
Tim Teske

Hochschule Wismar



244
245





Schiaun-Wettbewerb 2019 | 2020 - Münster Bahnhof Süd - Teilaufgabe Architektur - Busterminal



Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...

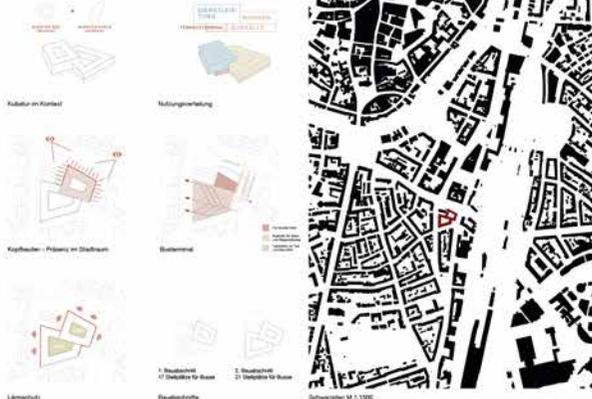
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...

Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...

Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...

Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...

Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...
Leitlinie
Die des Schiaun war es, die Baufirma an Qualität und Wertigkeit zu erhöhen, wobei als Aufmaß für einen...



Lösungsskizze, Busterminal, Schiaunfläche, Schiaunfläche, Schiaunfläche



Lösungsskizze M 1:500

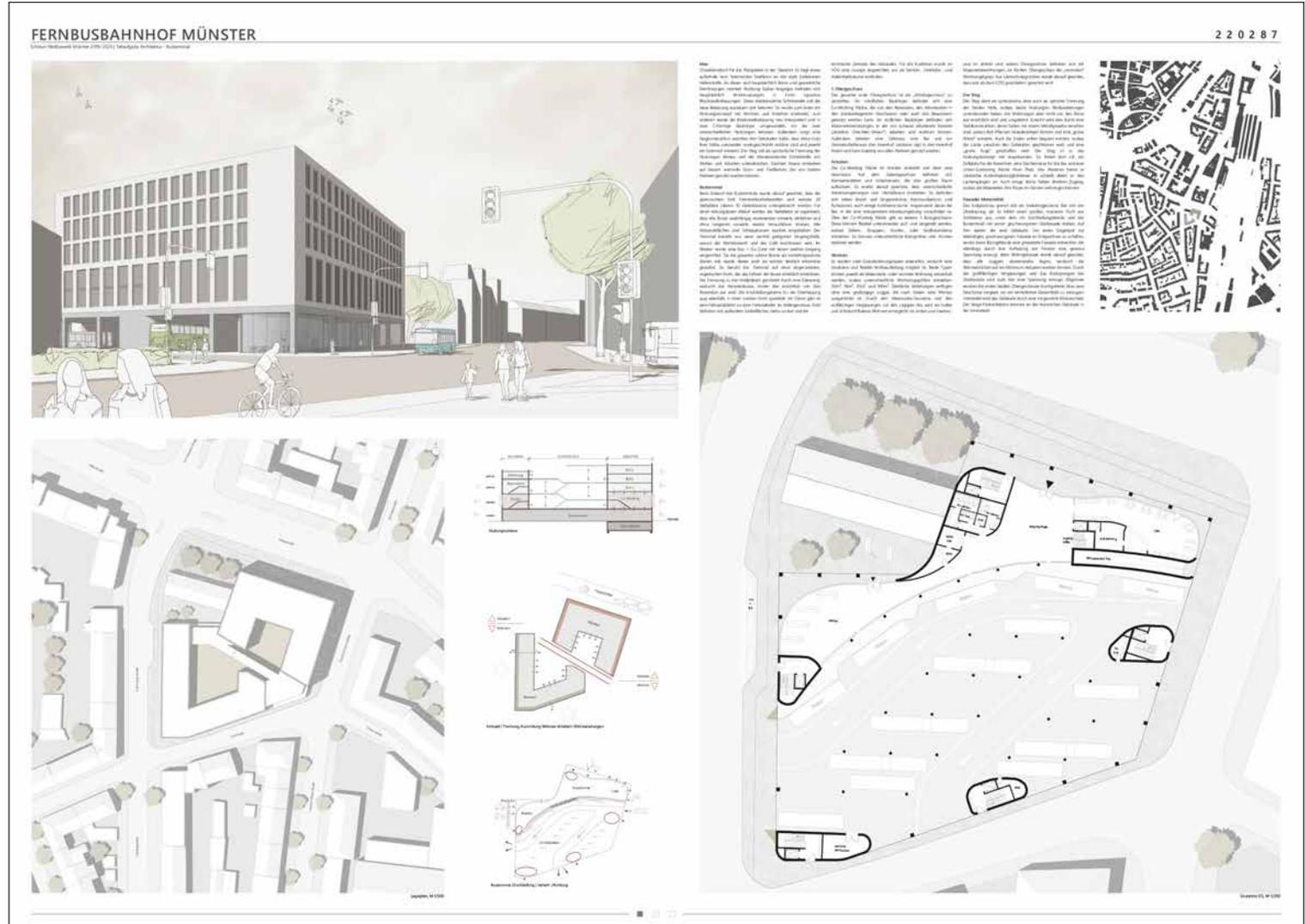


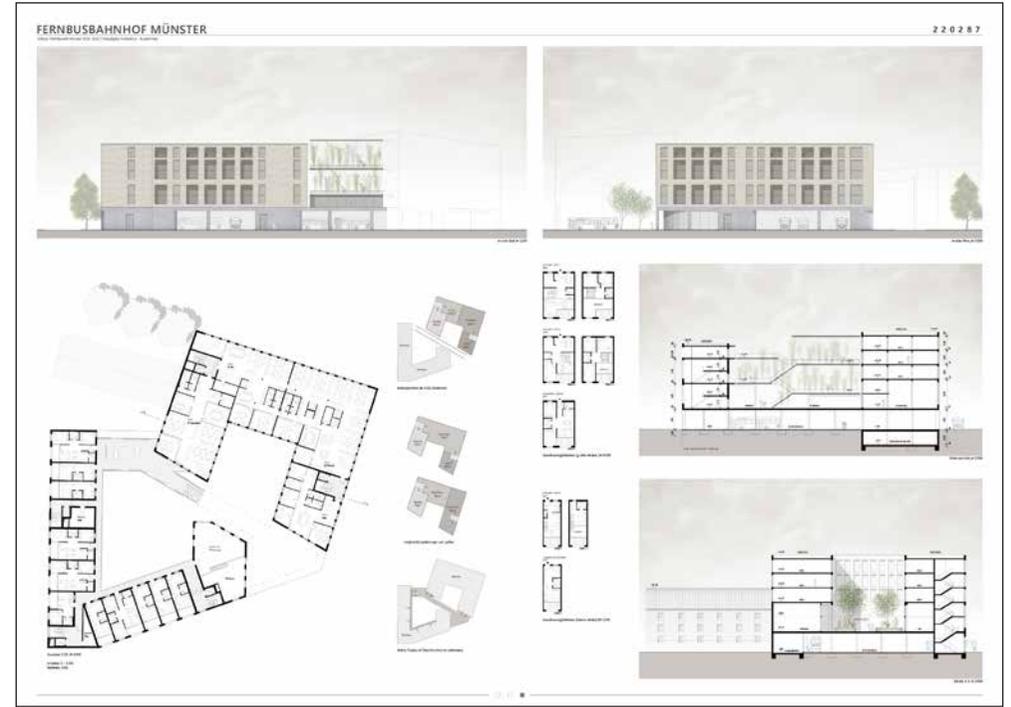
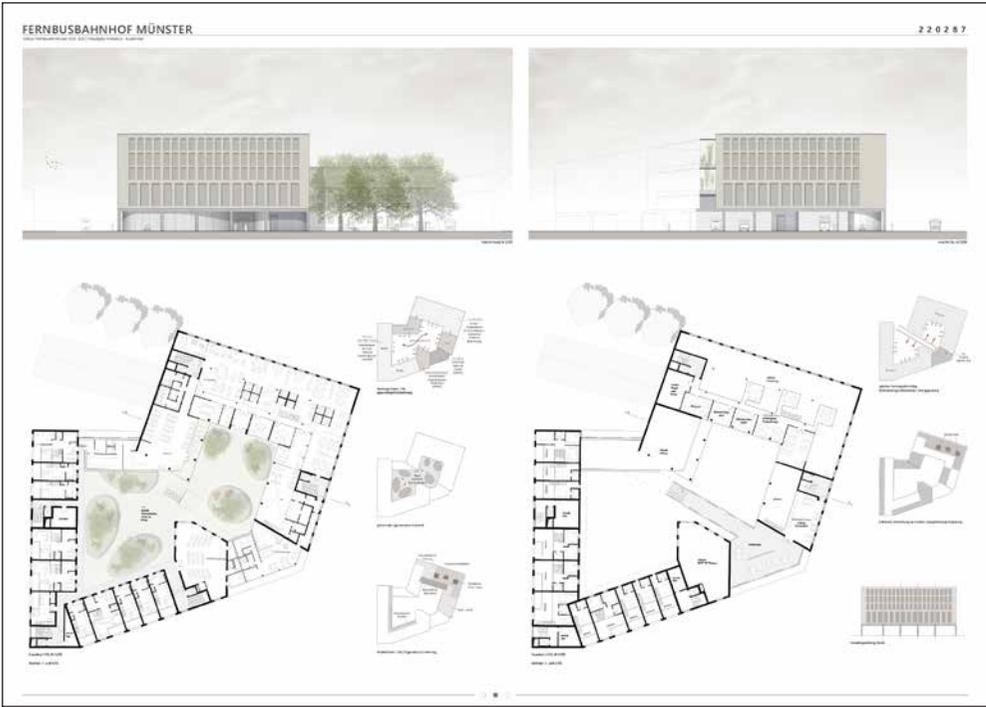
Auswahl Höhenprofile M 1:300





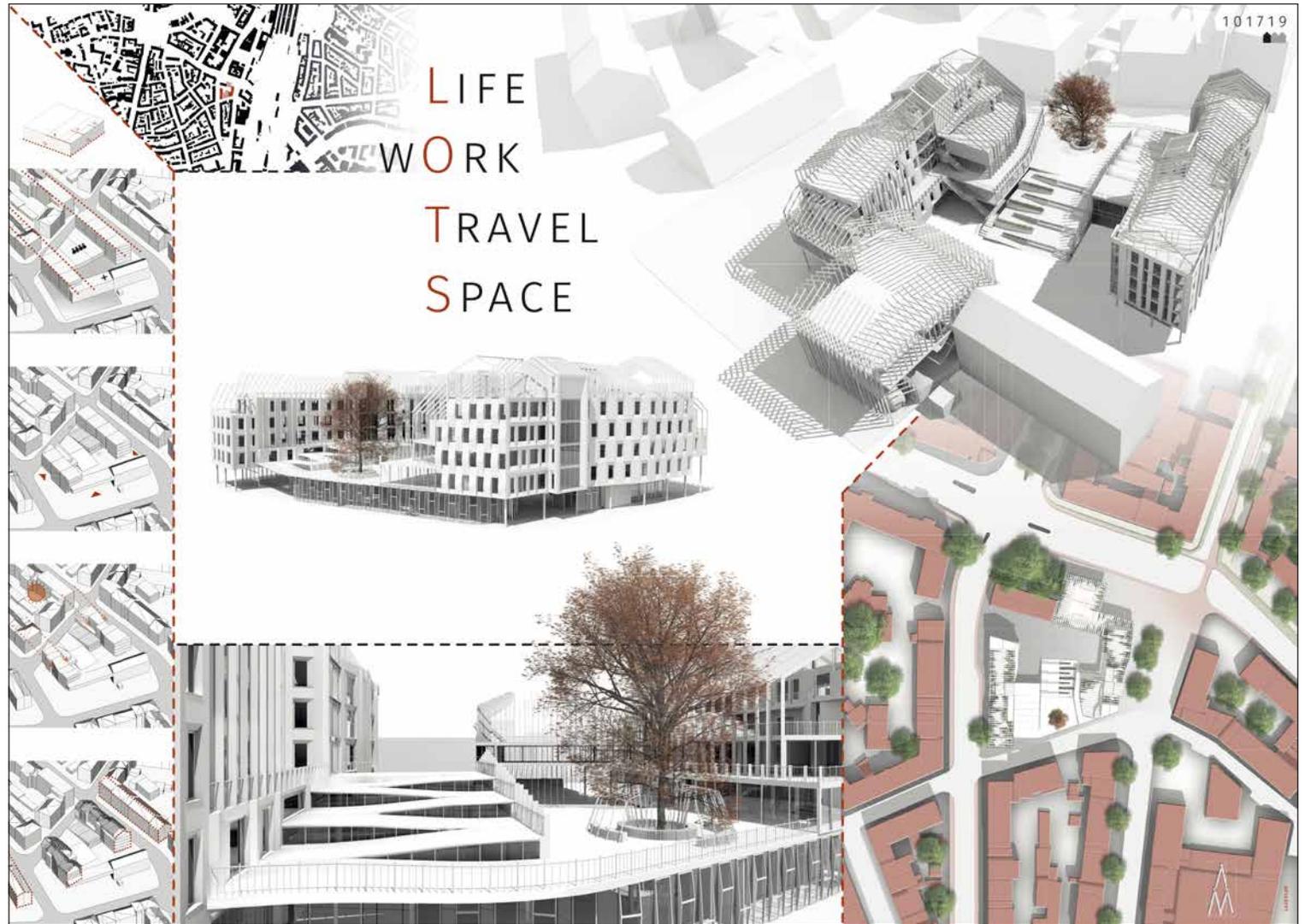
252
253

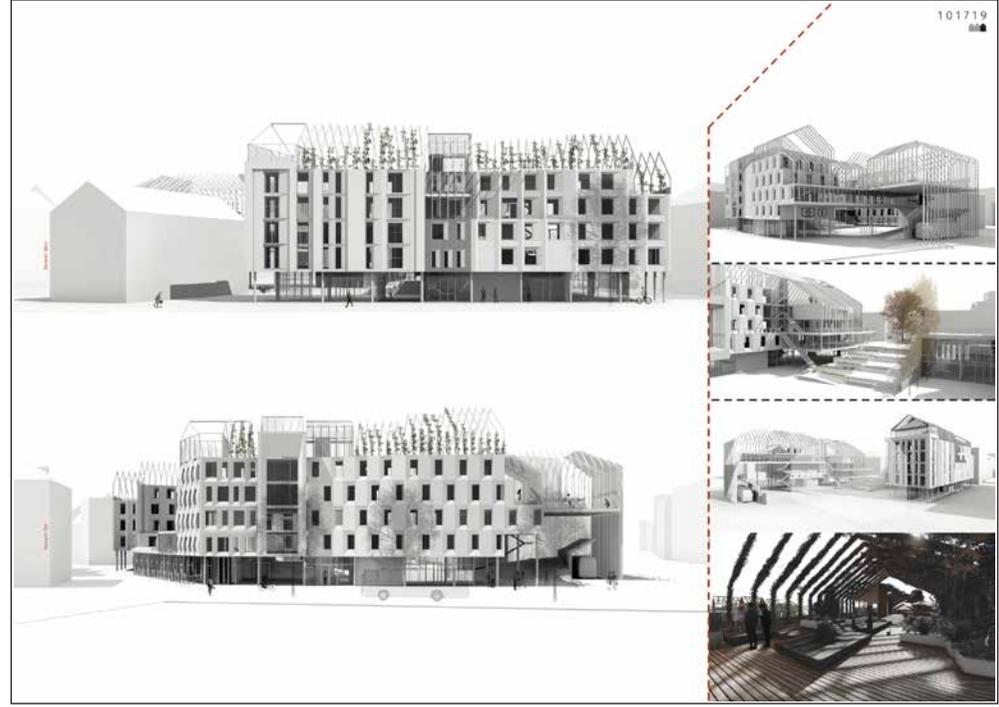
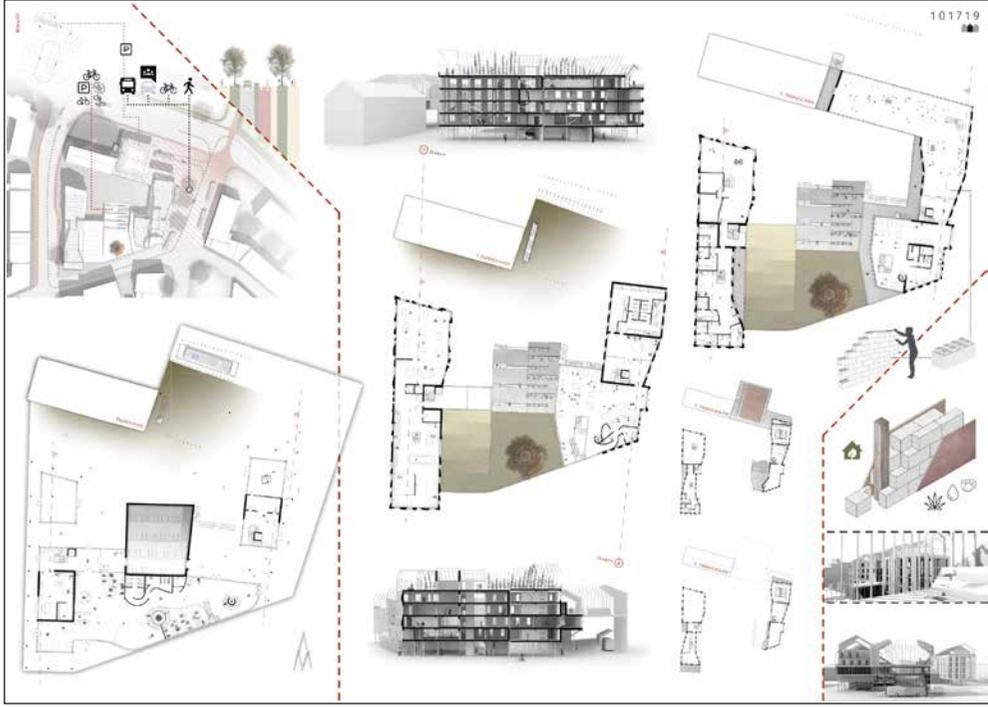




Anna Moskalenko

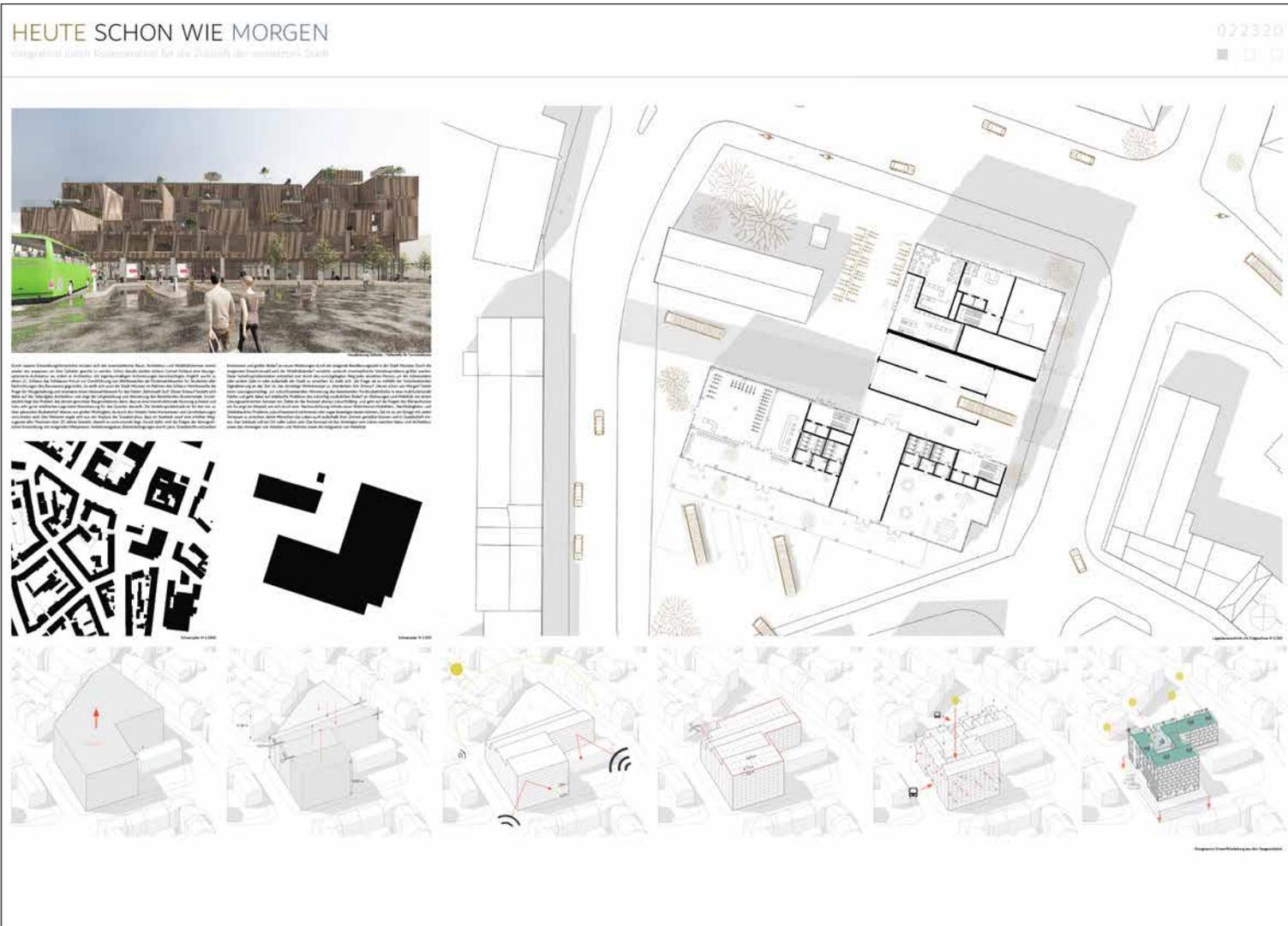
Hochschule Wismar





Anastasia Telegina

Hochschule Wismar



256
257

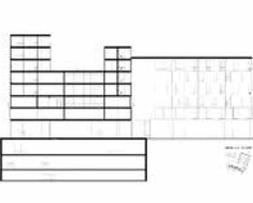
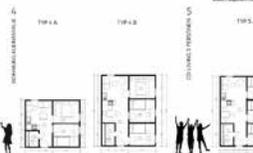
HEUTE SCHON WIE MORGEN

Integration durch Konzentration für die Zukunft der vernetzten Stadt

022320



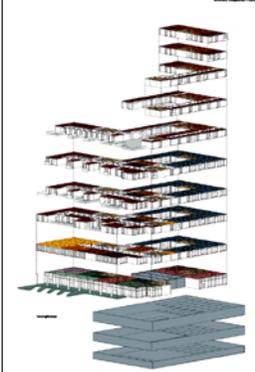
Text block describing the project or design philosophy.



HEUTE SCHON WIE MORGEN

Integration durch Konzentration für die Zukunft der vernetzten Stadt

022320

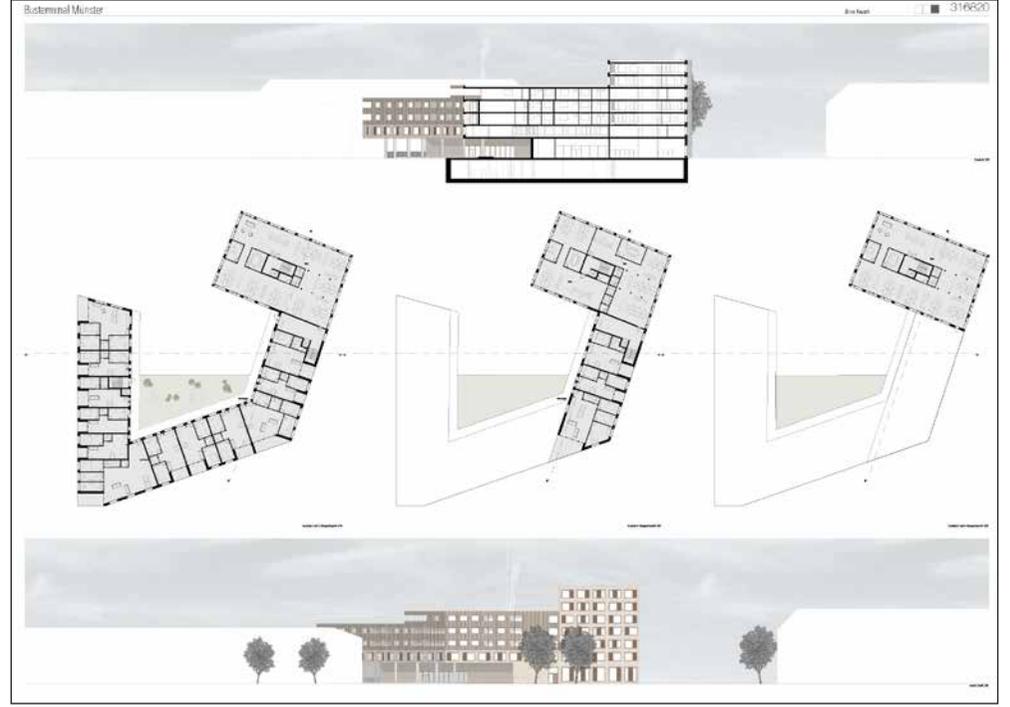
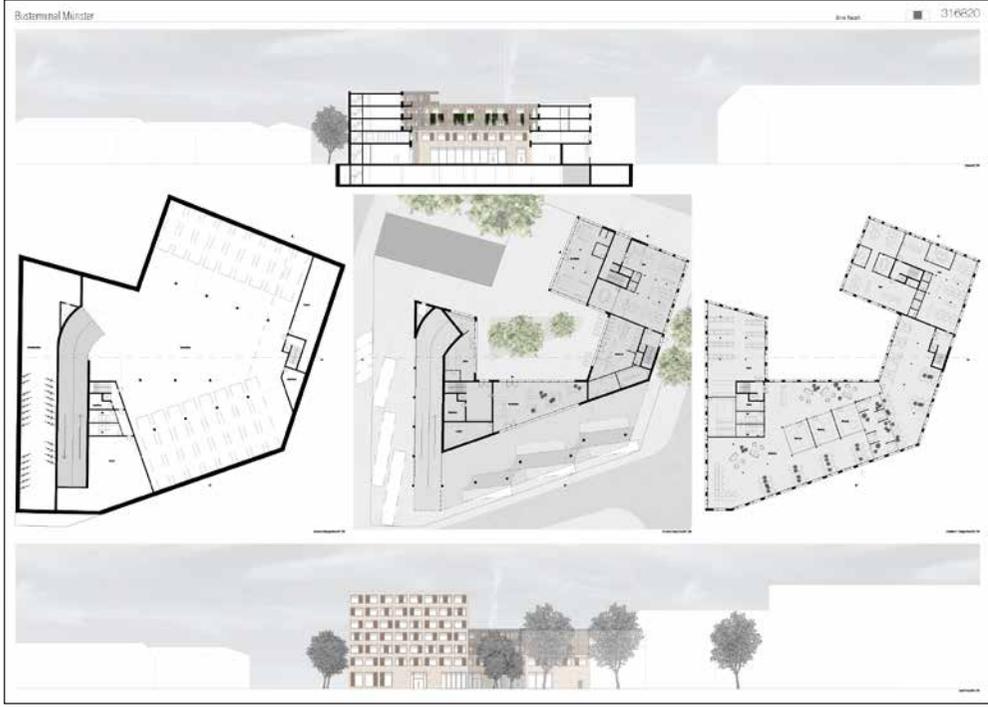


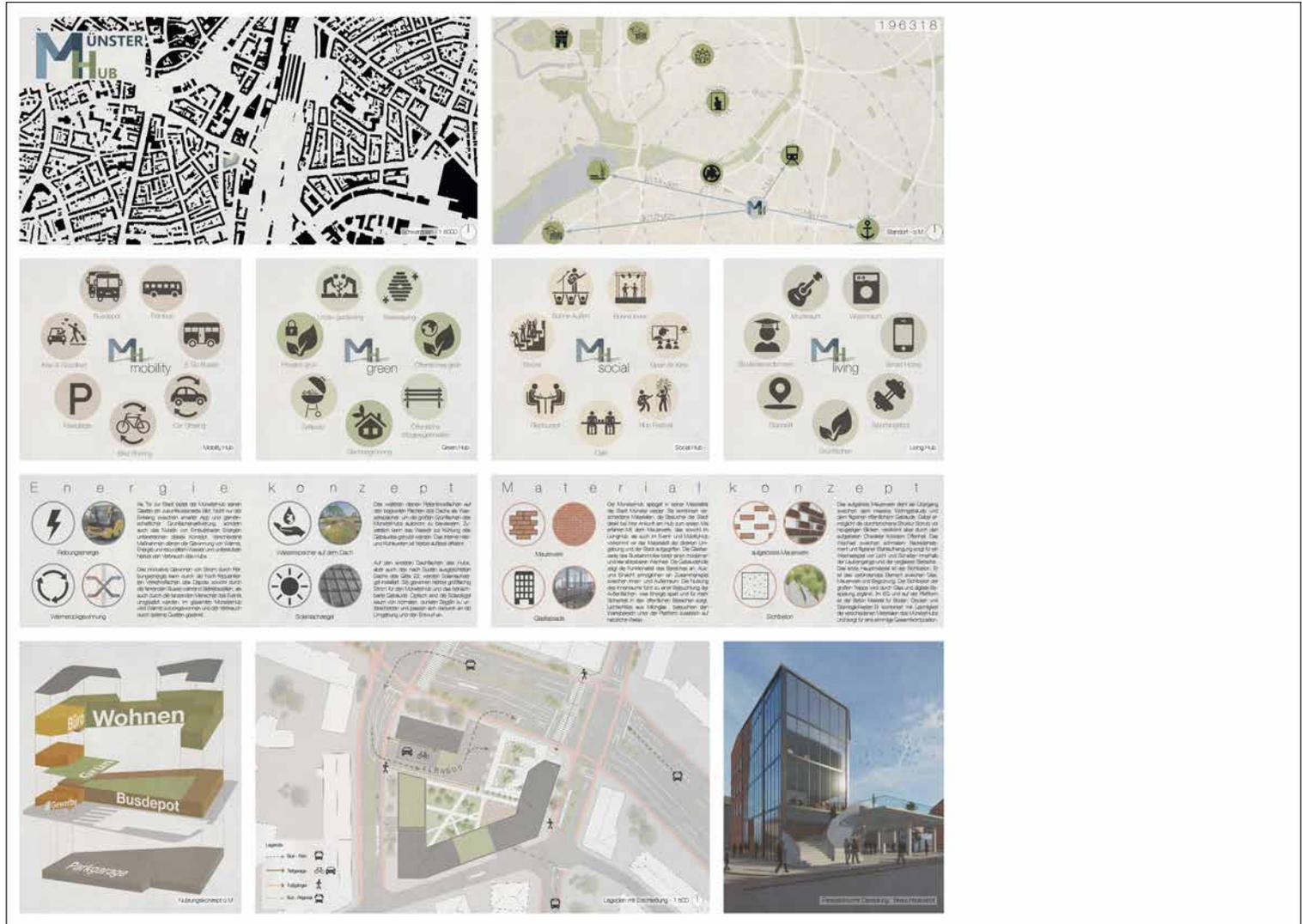
Anne Rusch

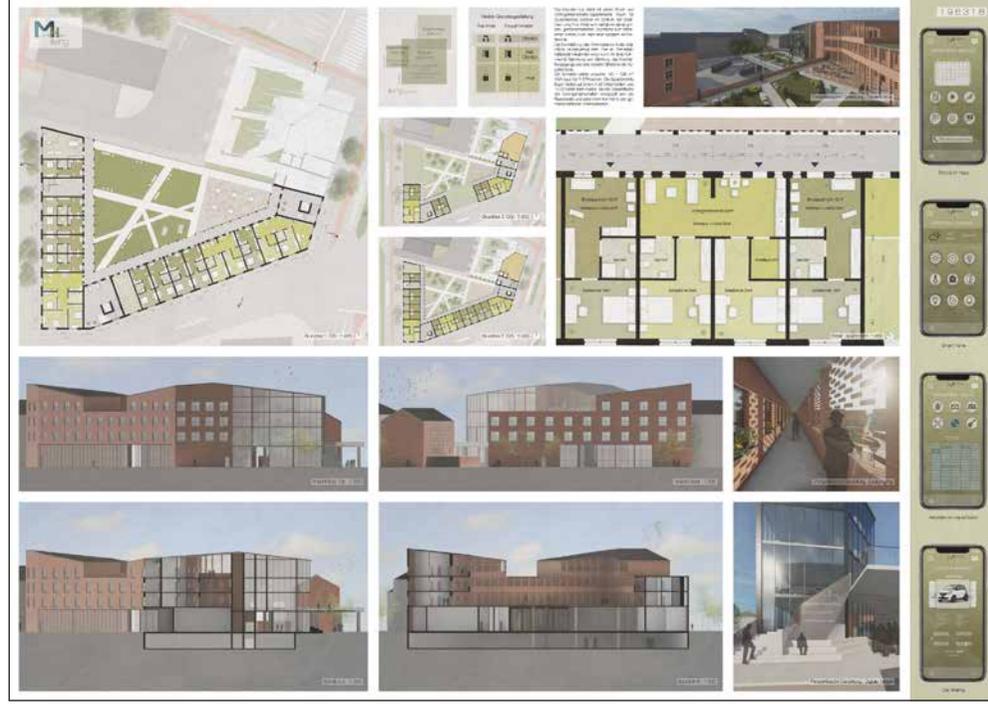
Hochschule Coburg

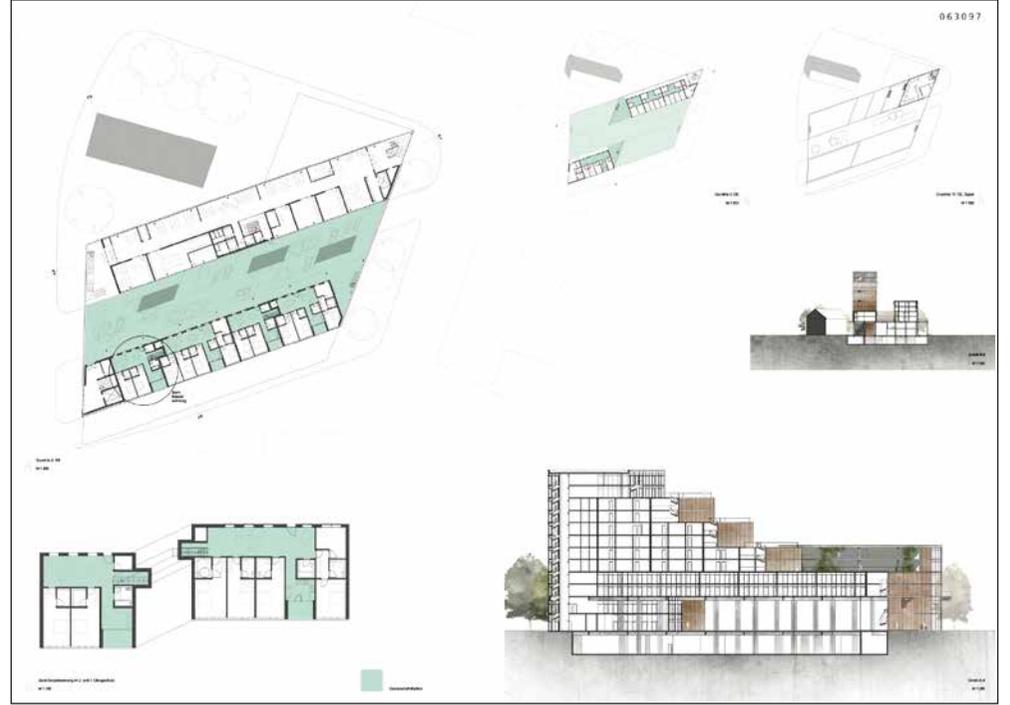


258
259







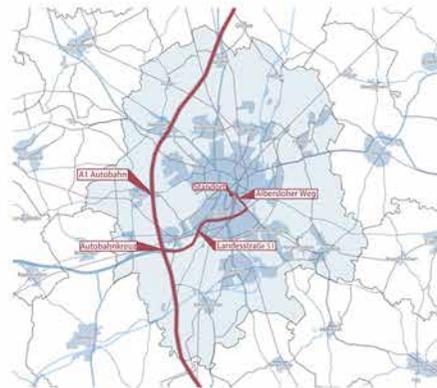


Wenjia Zhang

Universität Kassel

Schlaun-Wettbewerb: Neubau des Busterminal in Münster

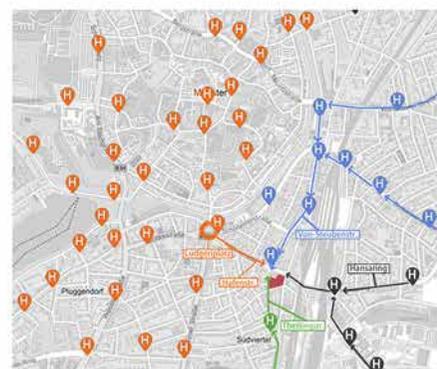
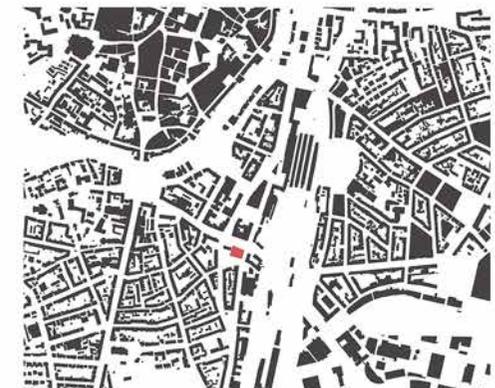
9 2 6 5 3 5



Verkehrsanalyse - Reisebus



Verkehrsanalyse - Fahrrad + PKW



Verkehrsanalyse - Stadtbus



Verkehrsanalyse - Eingang

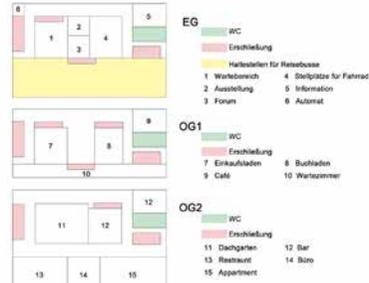
Die Autobahn A1 ist die wichtige Verkehrsverbindung zwischen Münster und anderen Städten. Der Reisebus kann auf der Landstraße 51 bis Albersloher Weg fahren. Der Weg befindet sich im Osten des Busbahnhofs und der Eingang des Busbahnhofs sollte nicht an der Hauptstraße angeordnet werden, weshalb entschieden wurde, die Einfahrt der Reisebusse im Osten des Standortes anzuordnen.

Die meisten Stadtbusse kommen aus der Innenstadt, sie fahren auf der Hafenstraße und dann erreichen sie den Busbahnhof, der Eingang der Busse sollte auf der westlichen Seite anordnen.

Fußgänger und Fahrräder kommen aus Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof. Der Eingang für Fußgänger und Fahrräder befindet sich im Norden des Standorts.



Süd Perspektive



Nutzungskonzept



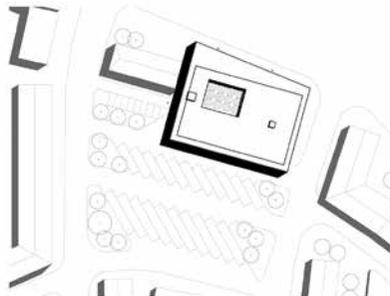
Zusätzliche Nutzungen des Busbahnhofs

Nach der Analyse der ein - Kilometer - Reichweite des Standortes können wir die zusätzlichen Funktionen zusammenfassen, die der neue Busbahnhof haben sollte.

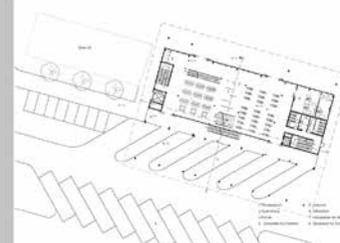
In der Nähe des Bahnhofs gibt es kein Bäckerei oder Café. Das nächste Café ist ebenfalls 400m entfernt. Es dauert 5 Minuten zu Fuß und die Öffnungszeiten sind vergleichsweise kurz.

Zweitens sind keine Geschäfte vorhanden. Brauereibesitzer haben Supermärkte und Apotheken. Es gibt einen Laden in 200m Entfernung vom Bahnhof, aber die Wartezeit ist lang und der Laden wird meistens von Anwohnern genutzt.

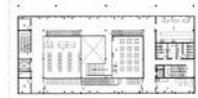
Es gibt keine öffentlichen Toiletten in der Nähe. Die nächste Toilette ist 600m entfernt, daher ist eine weitere wichtige Funktion des Busbahnhofs die Bereitstellung einer öffentlichen Toilette.



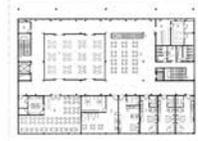
Lageplan



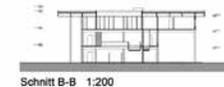
Erdgeschoss 1:200



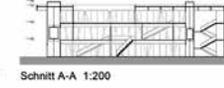
Obergeschoss 1 1:200



Obergeschoss 2 1:200



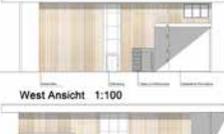
Schnitt B-B 1:200



Schnitt A-A 1:200



Süd Ansicht 1:75



West Ansicht 1:100



Osten Ansicht 1:100



B - B Schnitt - Einbaue 1:20

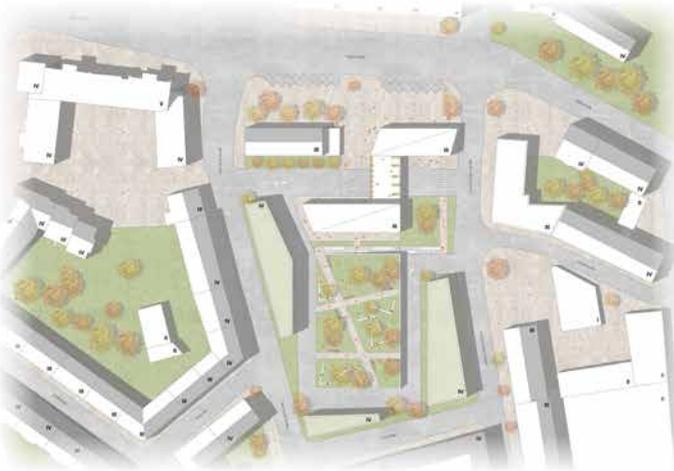
Lea Vollmann

Hochschule Bochum

Mobilitäts-Hub Münster



Schwarzplan M. 1:5000



Lageplan M. 1:500

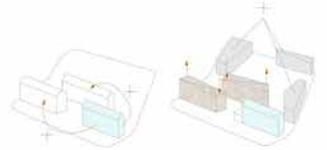
Der Entwurf, welcher im Erdgeschoss aus zwei Teilen besteht, wird durch die Bushaltestelle getrennt. Diese verläuft linear unter dem Glasübergang im 1. Obergeschoss.

Im ersten Gebäudeteilkomplex befindet sich im Erdgeschoss sowohl ein Wohnbereich für Reisende, ein Büro- und Informationschalter, als auch zahlreiche Spindele für Koffer und ein WC-Bereich. Durch die zentrale Verglebung hat man alle Abfahrtsmerkmale jederzeit im Blick. Der Glasübergang bietet ebenfalls eine Überbauung der Terrassen und schützt andererseits die Reisenden vor Witterungsbedingungen. Im gleichen Gebäudeteilkomplex befindet sich der Eingangsbereich für die darüber liegenden Co-Working Räumlichkeiten des „Work-er“. Eine offene Treppe mit einem großzügigen Luftraum führt in das erste und zweite Obergeschoss und ermöglicht den Blick auf den Eingangsbereich.

Im Erdgeschoss des zweiten Gebäudeteilkomplexes liegt der Foyer- und Aufenthaltsbereich für die Bushaltestelle. Die Umkleekabinen sind als Kern in den Raum integriert und trennen somit den WC-Bereich von dem offenen Foyerbereich. In südliche Richtung können die Busparkplätze direkt über einen separaten Ausgang erreicht werden.

Der entwerfer Komplex besteht aus zwei Teilen welche die Gebäudeteile des „Glas 20“ sowie die Gebäudeproportionen aufnehmen. Die Gebäude stehen zueinander versetzt und mittels einem Glasübergang im 1. Obergeschoss wird eine Verbindung zwischen ihnen hergestellt. Somit bilden diese einen offenen und durchlässigen Stadtraum. Durch die Aufhebung der Gebäudekante wird das Quartier nach Norden hin begrenzt und es entsteht ein gefilterter Vorgelände. Ein aus der Umgebung hervorstechendes wird die Dach in beiden Grundrissen über die Form der umliegenden Gebäude angepasst, jedoch entsprechend modifiziert. Die Fassade wurde als Klinkerfassade in der Farbe beige ausgeführt, wobei ein optisches Akzentmerkmal im direkten Umkreis geschaffen wird.

Das Grundstück wurde nach Süden hin erweitert, um genügend Platz für Verkehr und Außenraum zu schaffen. Die Gebäude, welche aufgrund dessen weichen müssen, werden durch neue Wohnbauten um den Busparkplatz herum aufgefunden, sodass kein Verlust an Wohnraum entsteht. Durch die neuen Wohnbauten wird das Quartier zusätzlich nach Osten, Westen und Süden hin gefasst.



314159



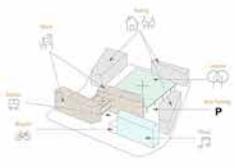
Grundriss Erdgeschoss M. 1:200

Im 1. Obergeschoss sind sowohl kleinere als auch größere Co-Working Bereiche angeordnet, die von der Grundfläche getrennt genutzt werden können. Reisende mit längerem Aufenthalt oder Studenten können hier ungestört arbeiten. Abends stellt ein integrierendes Bistro ein Verbindungsglied der beiden Gebäude zum Voranfertigen zur Verfügung. Über das 2. Obergeschoss erstreckt sich ein Open-Space Co-Working Bereich. Dieser ist großzügig offen konzipiert und eignet sich gut für Arbeiten in großen Gruppen. Die große Dachterrasse lädt im Sommer zum Arbeiten und Entspannen im Freien ein.



Ansicht Hafenstraße M. 1:200

314159

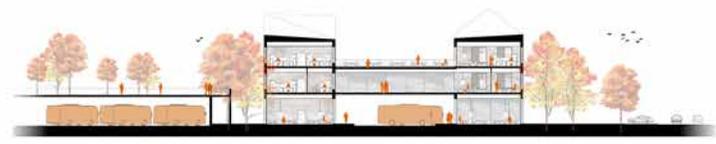


Der Hauptpunkt des Quartiers ist der Verkehr. Die Busse erreichen den Busbahnhof über die Friedr-Ebert-Strasse und können durch die dafür vorgesehene Einbahnstrasse in das Quartier einkehren. Im Süden befindet sich der überdachte Busparkplatz mit insgesamt zehn Standplatzplätzen, sowie zehn Gelegenheitsparkplätzen. In Richtung Osten gelangt man zum Busbahnhof, welcher über fünf überdachte und sonst verbleibende Haltestellen verfügt. Alle Busse verlassen das Quartier über die Friedr-Ebert-Strasse im Osten. Aufgrund der Einbahnstrasse lassen sich Wendenmanöver und andere Komplikationen bezüglich des Verkehrsflusses vermeiden.

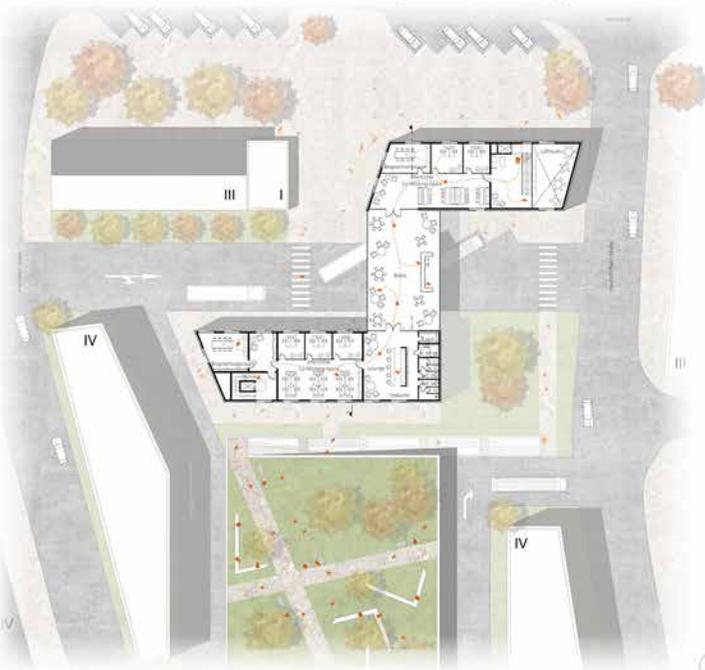
Die Parkbuchten für PKW sind als Ausstiegspunkt für die Reisenden des Busbahnhofs, sowie für Besucher des Co-Working Bereiches vorgesehen. Diese sind nördlich des Quartiers an der Halberstrasse angeordnet. Sie sind bewusst von den Busparkplätzen getrennt, um den Busverkehr nicht zu behindern.

Neben dem „Glas 22“ befindet sich ein Sinne der nachhaltigen und umweltfreundlichen Fortbewegung ein Gebäude mit einer Fahrradgarage und einem Fahrrad-Elektrostellvertisch. Dies trägt den Namen „Rad-Quadrat“.

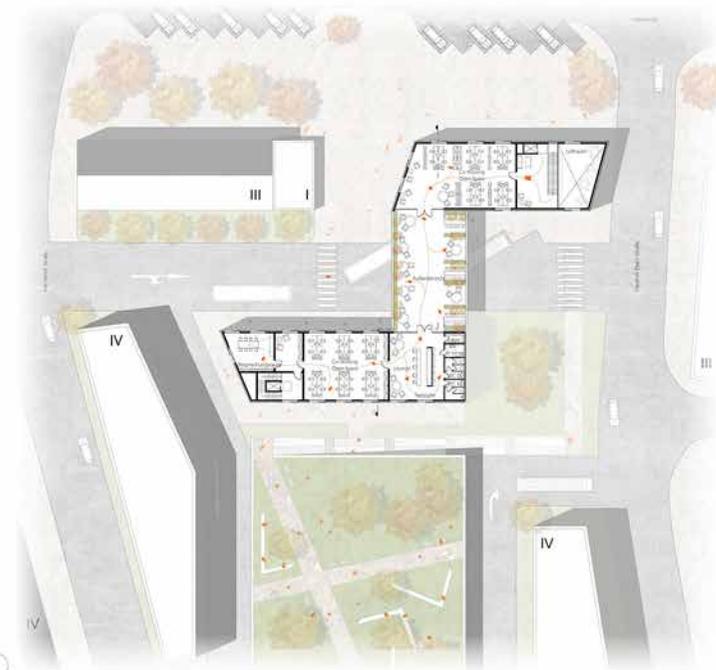
Der Busparkplatz befindet sich mittig des Quartiers und fungiert als vollständige Parkanlage der umliegenden Wohngebäude. Die große Dachfläche des Parkhauses bietet genug Freiflächen für einen ausgeprägten Nutzung der Grünflächen durch Reisende und Besucher. Diese ist durch eine lange linearförmige Rampe und einer Treppenanlage zu erreichen.



Querschnitt A-A



Grundriss 1.Obergeschoss M. 1:200



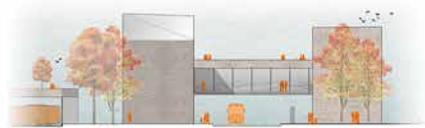
Grundriss 2.Obergeschoss M. 1:200



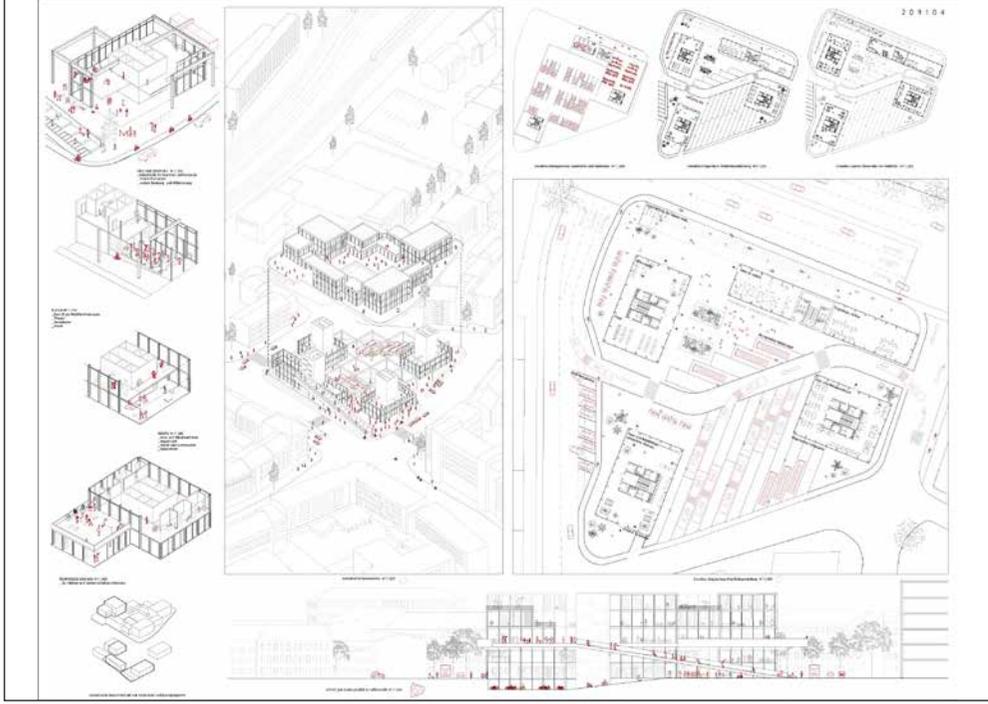
Ansicht Friedr-Ebert-Strasse M. 1:200



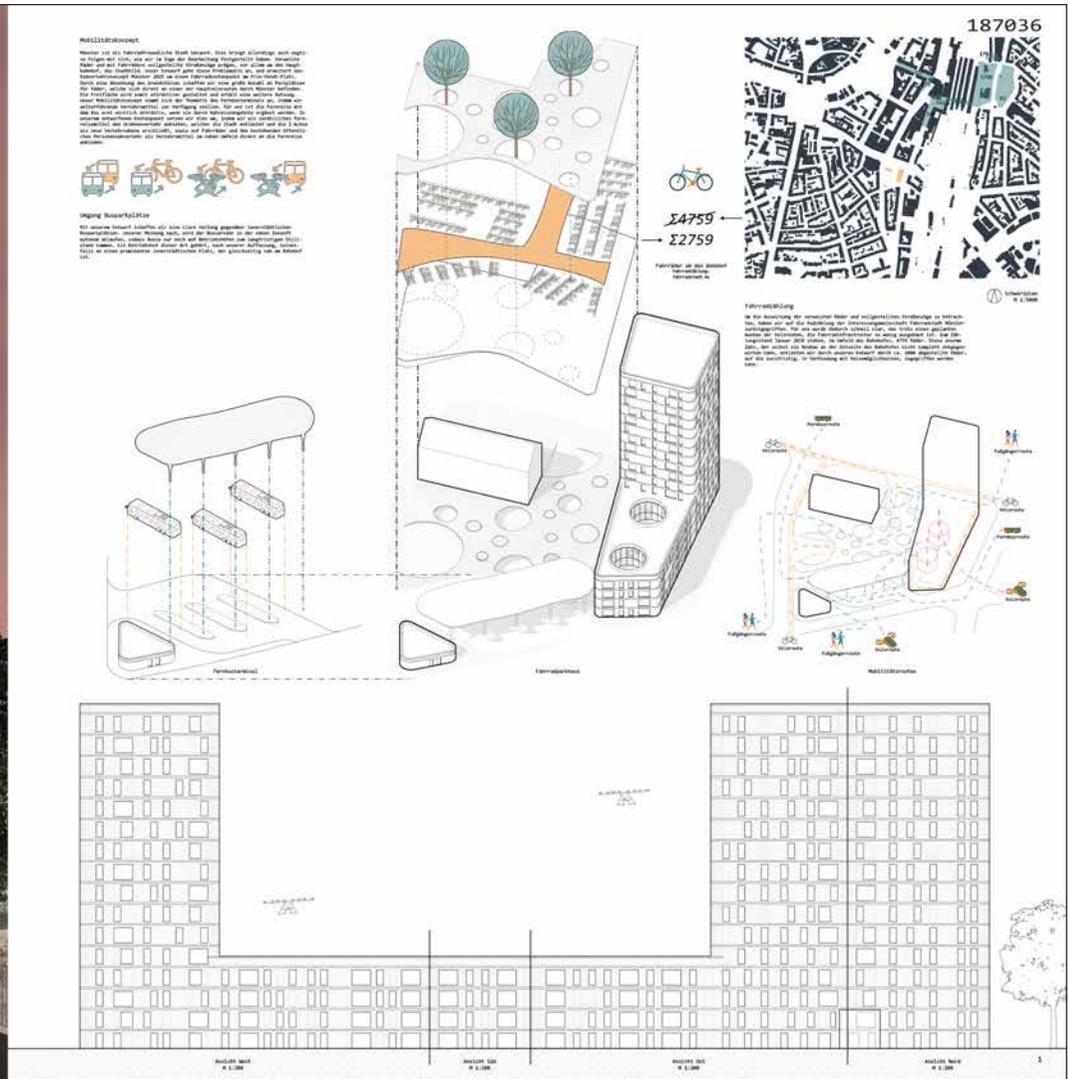
Ansicht Busparkplatz M. 1:200

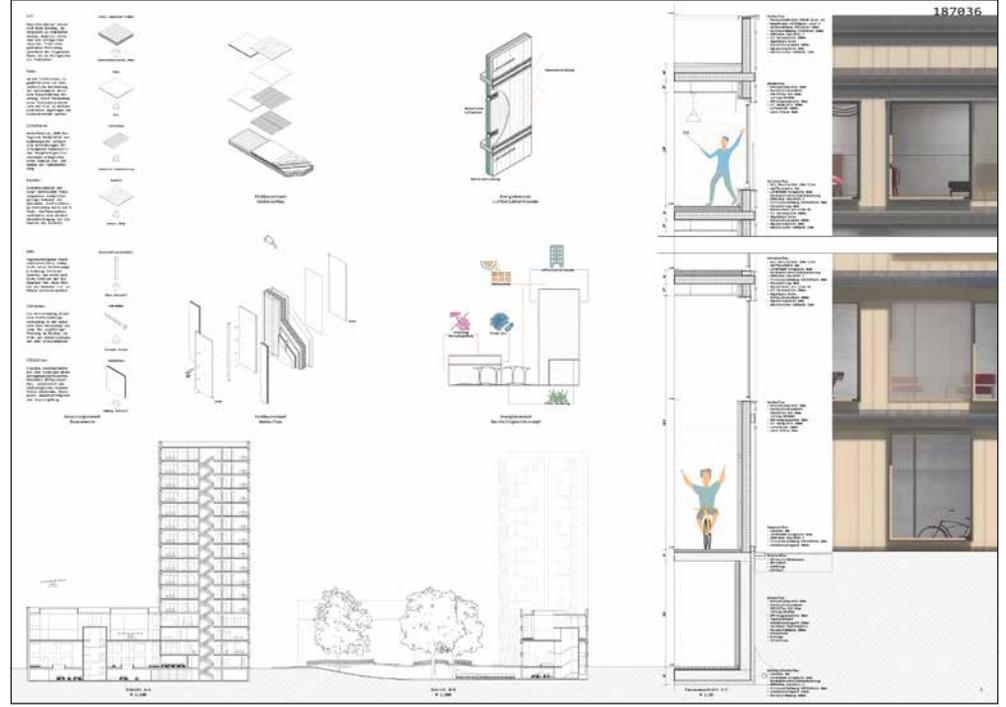
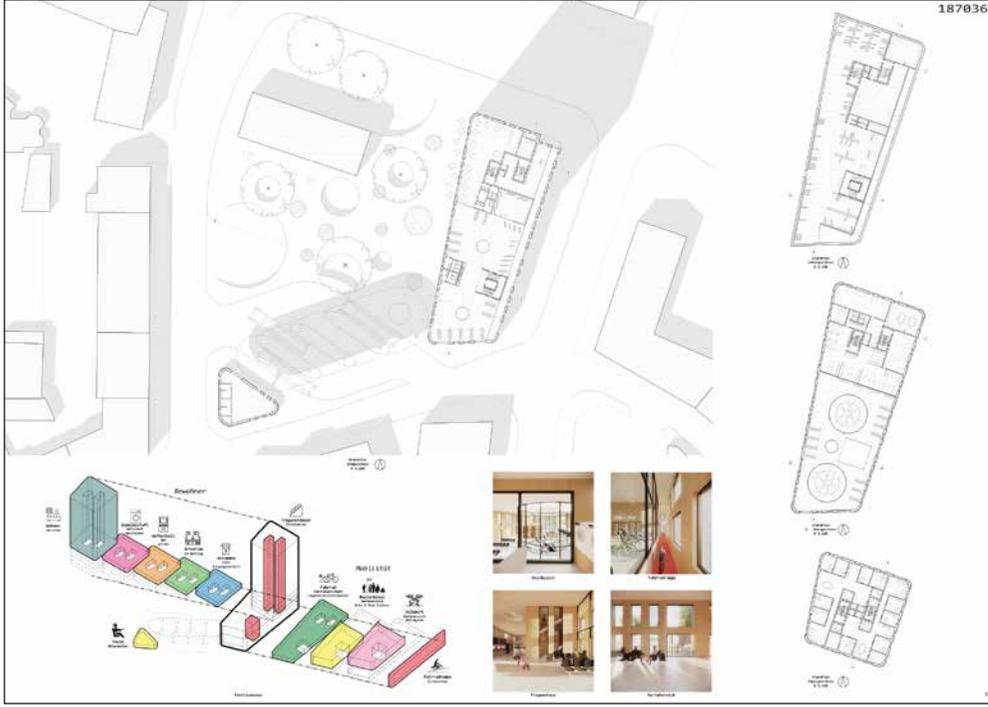


Ansicht Friedr-Ebert-Strasse M. 1:200



270
271





Bennet Sperla

FH Münster

622422

MEHR ALS BUSTERMINAL



Schulmeister/Architektur/Projekt: 1/2009

WOHNKRO
ÖFFENTLICH FLEXIBEL
GLEIS 22

Dach-Punktsystem

Die Gesamtheit der Merkmale ermöglicht es, die Fläche eines einzigen öffentlichen Gebäudes zu einem öffentlichen Gebäude zu machen. Es ist nicht nur ein Gebäude, das den öffentlichen Raum einnimmt, sondern ein Gebäude, das den öffentlichen Raum einnimmt und sich anpasst.

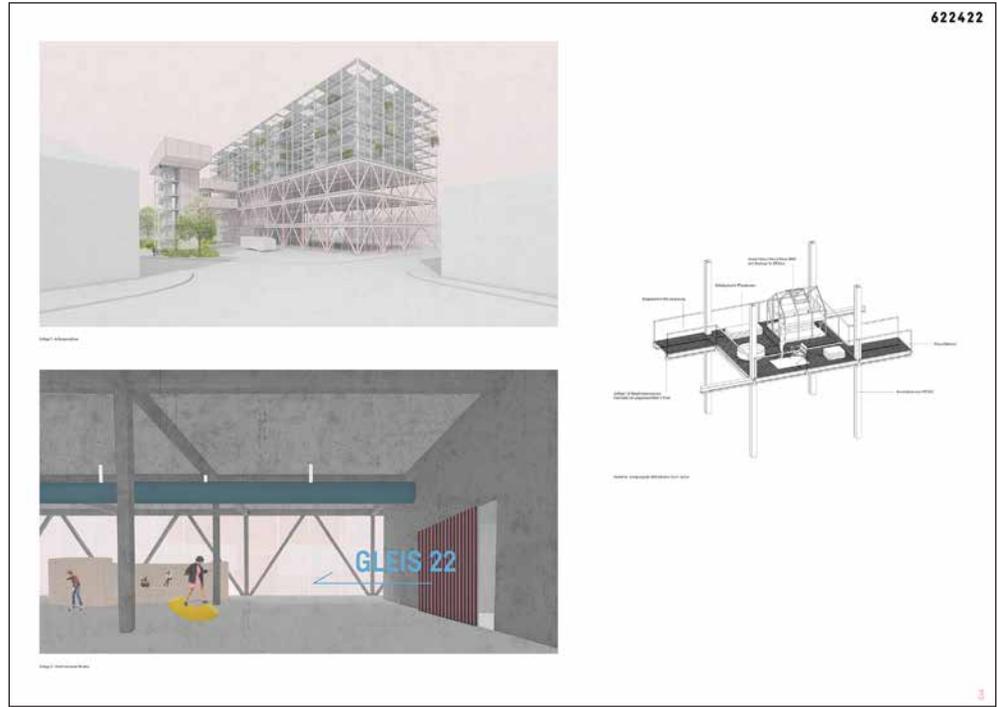
Das Gebäude ist ein öffentliches Gebäude, das den öffentlichen Raum einnimmt und sich anpasst. Es ist ein öffentliches Gebäude, das den öffentlichen Raum einnimmt und sich anpasst. Es ist ein öffentliches Gebäude, das den öffentlichen Raum einnimmt und sich anpasst.



Schulmeister/Architektur/Projekt: 1/2009



Schulmeister/Architektur/Projekt: 1/2009



274
275



170194



Marcel Steven

Universität Siegen

276
277

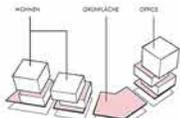
BUSBAHNHOF MÜNSTER



Der Busbahnhof liegt wenige Gehminuten südlich vom Hauptbahnhof. Die zentrale Lage erlaubt einen sensiblen Umgang mit Freiflächen und umzäunten Hofräumen. Dazu wird das Gebäude aufgeständert um den funktionalen Ablauf des Busverkehrs den notwendigen Platz zu gewähren. Die oberen Geschosse werden verschoben um habituelle Freiräume zu schaffen.



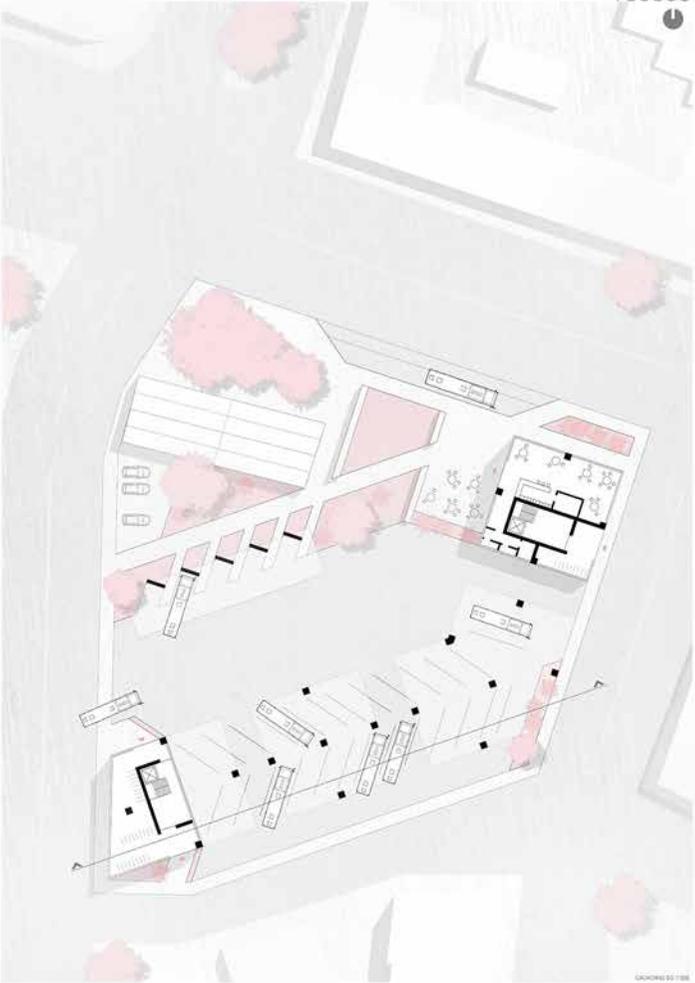
OPENTOUCH OFFICE CAFE
BUS
GRÜN FLÄCHE
NICHTS PRIVAT
NICHTS PRIVAT



WOHNEN GRÜNFLÄCHE OFFICE

Der Maßstab der vorhandenen Blockrandbebauung wird aufgenommen und durch Freiräume aufgelockert. Das Gebäude bildet eine städtische Dominante an der Haltestelle und verbindet das Areal des Gleisbetriebs mit der übrigen Stadtstruktur. Im Erdgeschoss befindet sich in direkter Nähe zum Gleis 22 ein Cafe mit anschließender Terrasse. Das Cafe dient zudem als Wartebereich für Reisende. Die zweite Hälfte des Stockes bildet den Eingang zu den darüberliegenden Bürogebäuden und bietet die Möglichkeit das Fahrrad sicher abzustellen. Der westliche Sockelbereich erschließt die Wohnungen in den Obergeschossen.

135338



GAUCHNER 02/18

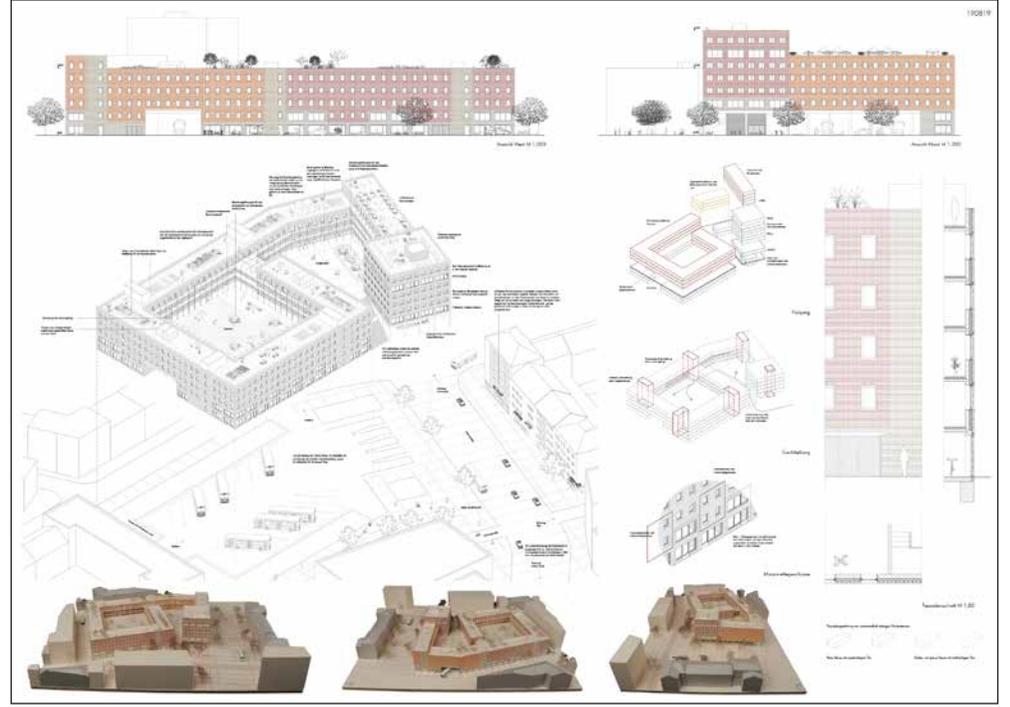


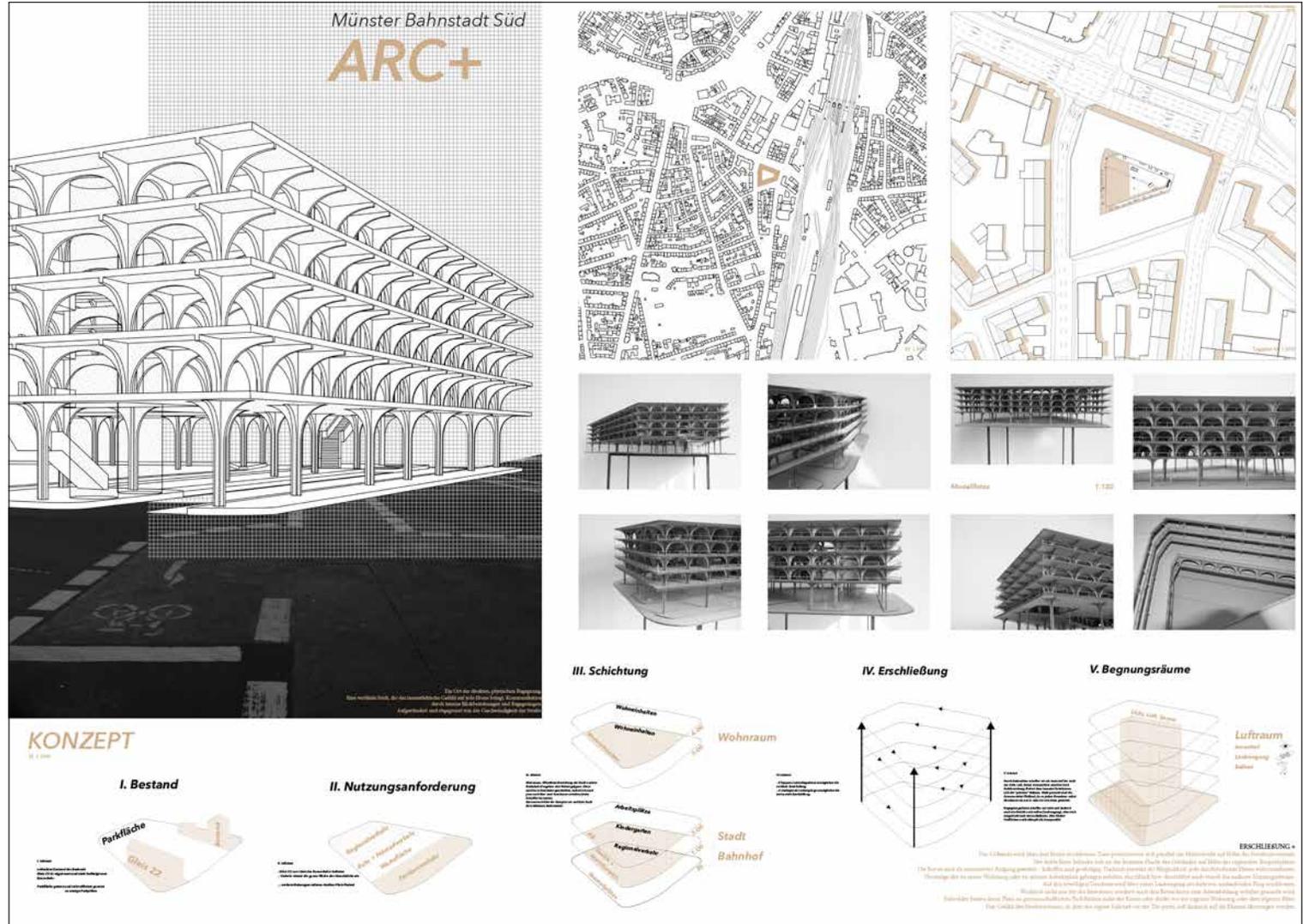
Helene Lucas

RWTH Aachen



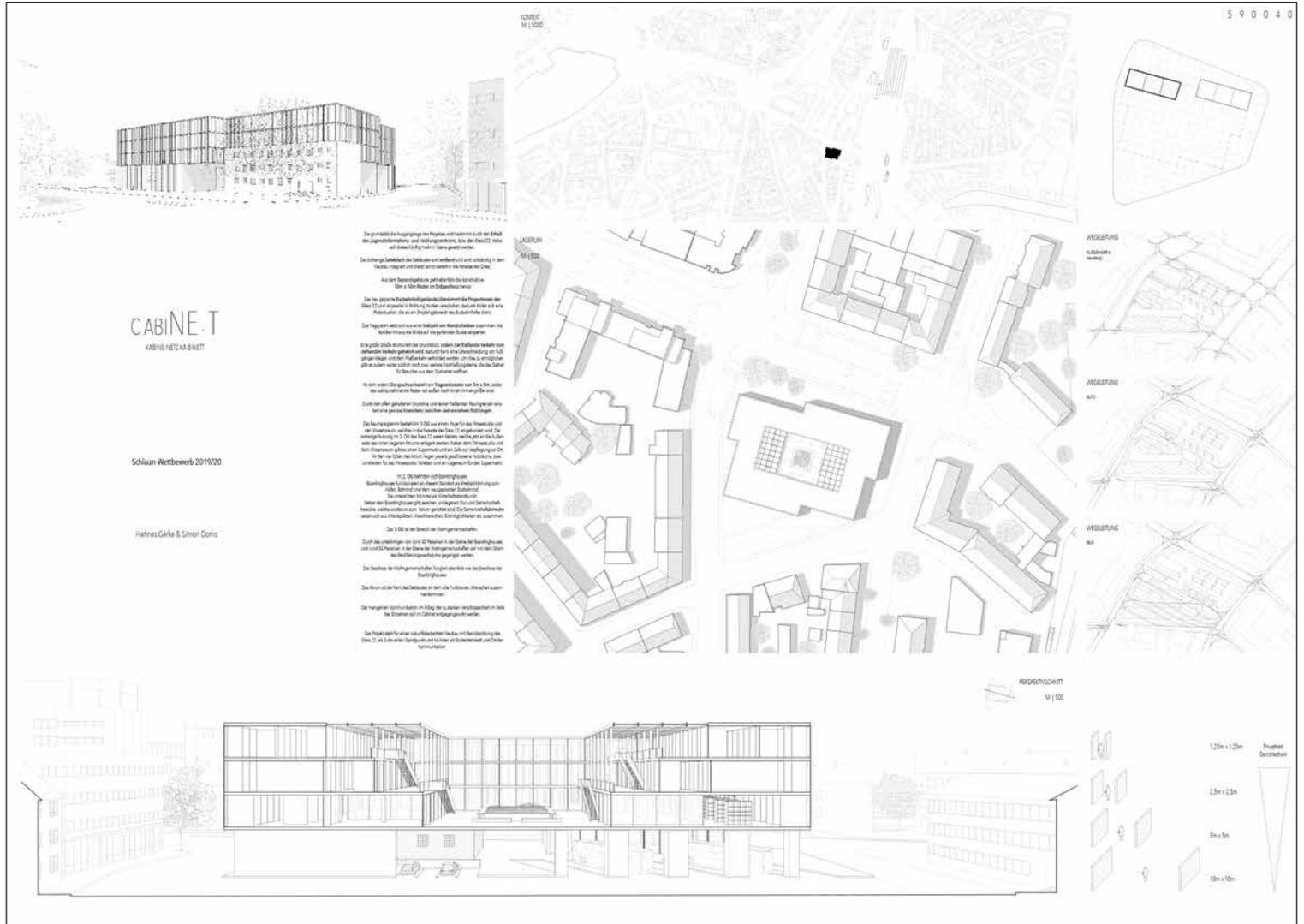
278
279



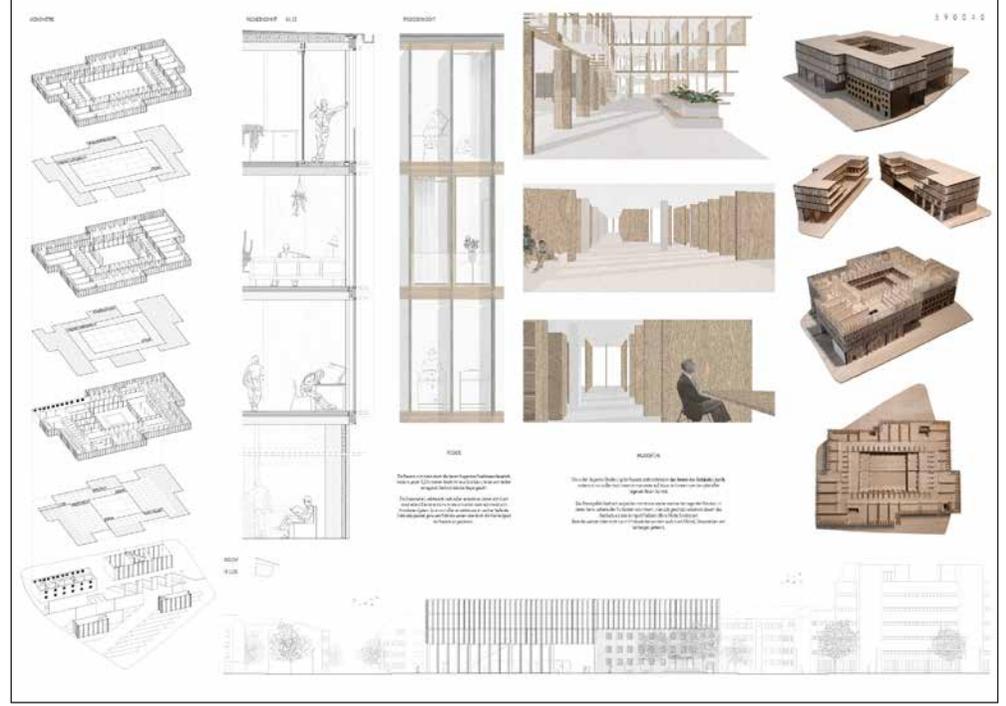
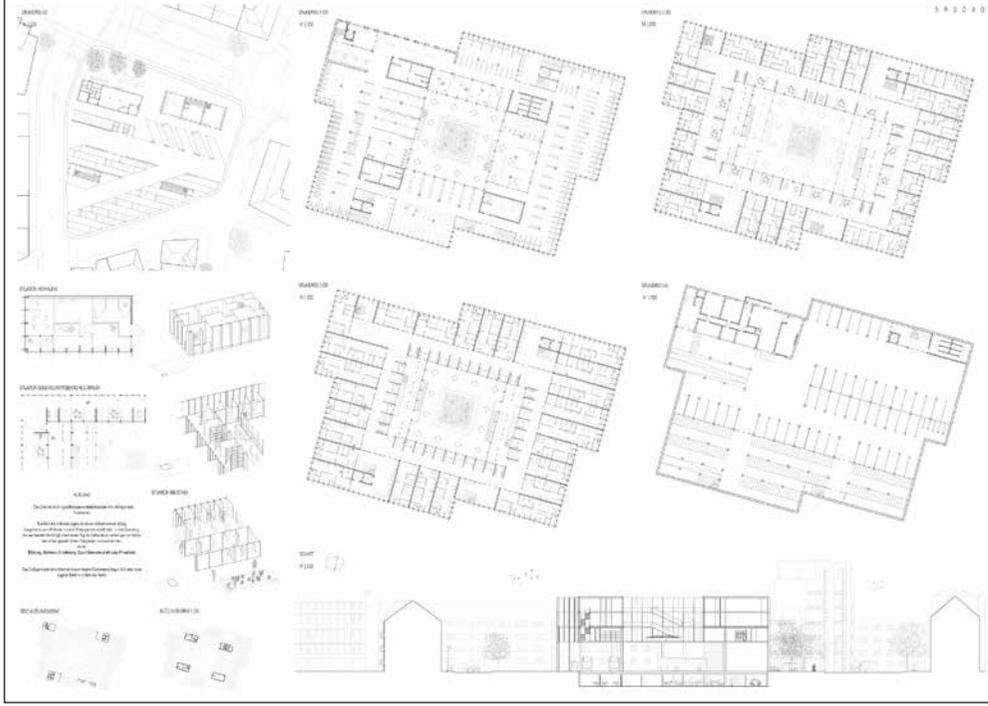


Hannes Gärke | Simon Doms

FH Münster



282
283





Münster.
...eine Studentenstadt, eine Fahrradstadt, eine Kulturstadt.
Es gibt viele Beschreibungen für Münster. Eine Stadt mit Geschichte. Eine Stadt im Wandel. Die Kombination zwischen Historie und Zukunft. Das soll auch unser Entwurf darstellen.

Die Einbindung von Funktion und Gestalt.
Das Plangebiet wird nördlich durch die Hafenstraße, östlich durch die Friedrich-Ebert-Straße, südlich durch die Leostraße und westlich durch die Theaterstraße begrenzt. Bisher wurde das Plangebiet durch die provisorische Anordnung von Bushaltestellen und Bushaltestellen genutzt. Im südlichen Bereich des Plangebiets findet man zwei verlorene Kubaturen und im nördlichen Bereich findet man Glas 22 als Kulturort und Treffpunkt von Glas 22 soll hier auch erhalten bleiben.

In unserem Entwurf findet man klare Strukturen vor. So auch in der Anordnung der verschiedenen Funktionsbereiche. Zunächst sieht man, dass wir die Stützpläne für die Basis in den Hintergrund gelegt haben. Die Stützpläne sollen von der Straße aus nicht zuerst erblickt werden. Für eine genauere Strukturierung sind die verschiedenen Sockeln durch abgehängene Bürgersteige dotiert, welche durch die Positionierung von kleineren Bäumen unterstützt werden sollen. Zwischen jeweils zwei Bürgersteige, lassen jeweils zwei Bäume nebeneinander und bei Platzmangel können sich bei den längeren Sockeln auch Bäume hintereinander positionieren.
Die Haltestellen für die Fix-Busse hingegen, wollen wir mehr in den Fokus rücken. Durch eine minimale Änderung der Verkehrsführung im nördlichen Teil unseres Plangebiets, ist es möglich diese gelagert zu integrieren und ein geraderes Format hierfür zu schaffen. Wartebänke können Passagiere hier trocken im Außenbereich lassen oder in dem direkt angrenzenden Café. Glas 22 soll hier durch eine kleine Aufwertung des Vorplatzes ebenfalls wieder neu belebt werden.

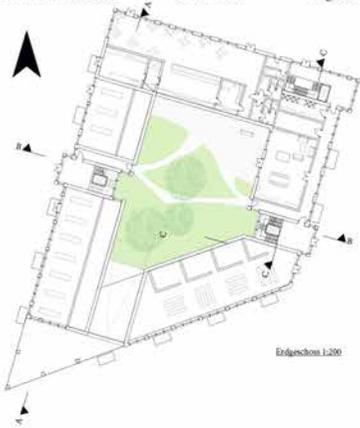


Der Hauptaspekt unseres Entwurfes liegt klar auf dem Neubau. Und was ist wichtig die umliegende Blockrandbebauung, die Mischung der Umgebung aufzupfeilen und dennoch ein modernes Exemplar zeitgemäßer Architektur zu kreieren.
Im Erdgeschoss findet sich genügend Platz um notwendigen und gewissen Einzelhandels unterzubringen. Der nördliche Teil des Gebäudes sollte durch eine kleine Blöcke mit großzügigen Café ausgestattet sein. Im südlichen Teil findet sich ausreichend Platz um einen kleinen Nahversorger, ein kleines Geschäft oder auch ein Fitnessstudio unterzubringen.
In den oberen Geschossen liegt unser Fokus auf Wohnen. Städtischer und vor allem lebhafte Wohnraum wird in den Städten immer knapper und in dem nördlichen Teil unseres Plangebiets, hier diesem Problemfeld begeht. Wir wollen eine Möglichkeit schaffen, hier diesem Problemfeld begeht. Wir wollen eine Möglichkeit schaffen, hier diesem Problemfeld begeht.
Im Erdgeschoss findet man Apartments vor. Sie sind vollkommene mobilisiert und haben einen Wohnraum von circa 60 Quadratmetern. Sie eignen sich wunderbar für Paare, welche zentral leben, gut an den ÖPNV angebunden und in Innenstadt-Nähe wohnen wollen. Die Apartments sind durch einen Laubengang von der Straße abgesetzt, um die Räumlichkeiten aus nördlicher Richtung von den Verkehrsträgern abzusichern und in Richtung Süden zu öffnen.

Der untere Teil unseres Neubaus besteht aus Mehrfamilienhäusern. Diese moderne Wohnform ist nicht nur bei Studierenden und Singles beliebt, sondern ebenfalls bei Familien.
Die Idee dahinter ist, dass die Apartments mit wenig Aufwand bezogen und auch wieder verlassen werden können. Flexible Mietverträge ermöglichen es auch Familien, diese Wohnform zu nutzen. Die Räume behalten alles, was zum Wohnen benötigt wird. Ein kompaktes, voll ausgestattetes Apartment. Ein eigenes Bad, eine Küchenzeile, ein Bereich zum Sitzen, Wohnen, Leben und Arbeiten. Für den Aufenthalt in größeren Gruppen, befindet sich im Erdgeschoss ein Gemeinschaftsbereich, welcher ebenfalls vollständig ausgestattet ist. Von hier aus kann auch der Innenhof erschlossen werden. Ein Sonnenort lädt zum relaxen ein. Im Sommer kann gemeinschaftlich genutzt werden. Der Innenhof kann ebenfalls von den seitlichen Treppenhäusern erschlossen werden.
Eine weitere Aufenthaltsmöglichkeit für die Anwohner, findet sich auf dem Dach wieder. Hier wurde eine atmosphärische Dachterasse vorgesehen, welche zum Verweilen einlädt.



Dadurch dass sich der nördliche Gebäudeteil zwei Stockwerke höher erhebt, sorgt dies auch für eine Abminderung des Verkehrslärmes. Somit steht einem entspannten Aufenthalt nichts mehr im Weg.
Trotz der wunderbaren Anbindung an den ÖPNV, sind viele Menschen immer noch auf ein Auto angewiesen. Durch den Ausbau einer Tiefgarage haben wir dafür gesorgt, dass sich ausreichend Platz für circa 70 Stellplätze vorfinden. Diese sind durch eine Rampe an der südlichen Seite unseres Gebäudes erreichbar.
Unser Gebäude ist in Skelettbauweise und Sichtbeton geplant. Dies ermöglicht uns einen sehr transparenten Raum zu schaffen, welcher die Umgebung nicht ausschließt, sondern einbindet. Die Mehrfamilienhäuser sind mit großzügigen Öffnungen ausgestattet, sodass ausreichend Tageslicht die Zimmer durchflutet. Zusätzlich sind die Apartments abwechslungsreich mit Balkonen ausgestattet.
Eine moderne Form des Wohnens für eine moderne Stadt, welche sich trotzdem ihre klassischen Züge behält.



Erdgeschoss 1:200



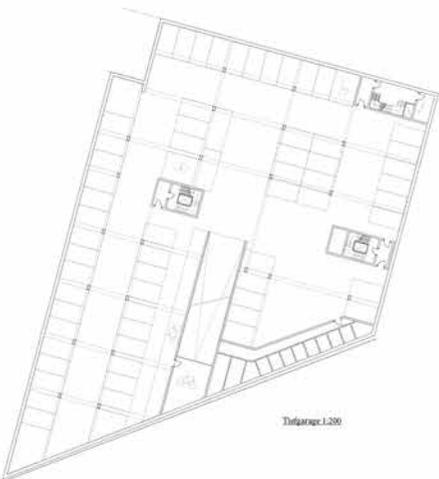
1. und 3. Obergeschoss 1:200



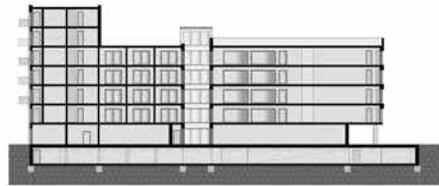
2. und 4. Obergeschoss 1:200



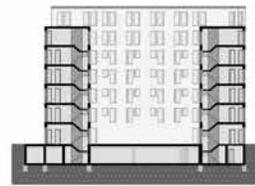
5. und 6. Obergeschoss 1:200



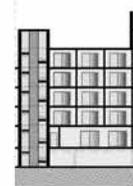
Tiefgarage 1:200



Schnitt A-A 1:200



Schnitt B-B 1:200



Schnitt C-C 1:200



Ansicht West 1:200



Ansicht Nord 1:200



Ansicht Ost 1:200



Ansicht Süd 1:200

Hristo Vassilev

RWTH Aachen

207443

Aussicht aus der Hörsaalreihe



Schwarzplan
M 1 : 5000



Analyse
M 1 : 5000



Lageplan
M 1 : 1000



Kultur und Kunstzentrum Merkstätte Konzerte	Veranstaltung Ausstellung Gastronomie	Co-working
Ruhebereich Busfahrer Verwaltung Stadtwerke	Fahrgäste Fernbus Busfahrer	

Co-lab - Nutzungskonzept

Das Konzept stellt eine Kooperations- und Austauschzone vor. Die einzelnen Nutzungen sind über die gesamte Fläche verteilt. Im Zentrum des Co-Lab-Bereichs ist eine Fläche mit gemeinsamer Nutzung, welche flexibel genutzt werden kann. Dies ermöglicht auch die Einbindung von Dienstleistungen durch die Integration von Büros und Gastronomie in die Umgebung des Co-Lab-Bereichs.



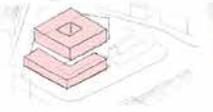
Verkehr

Die Gebäudekonzeption hat sich an der Verkehrssituation im Standort orientiert. Die Gebäude sind so angeordnet, dass sie die Verkehrsachsen und die für den Verkehr wichtigen Knotenpunkte des Standorts nutzen. Die Gebäude sind so angeordnet, dass sie die Verkehrsachsen und die für den Verkehr wichtigen Knotenpunkte des Standorts nutzen.



Raumkarte

Trotz der Komplexität des Bauprojekts sind die Räume so angeordnet, dass sie die Verkehrsachsen und die für den Verkehr wichtigen Knotenpunkte des Standorts nutzen.



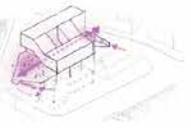
Hochpunkt

Während der Bauphase wird der Hochpunkt des Bauprojekts genutzt. Die Gebäude sind so angeordnet, dass sie die Verkehrsachsen und die für den Verkehr wichtigen Knotenpunkte des Standorts nutzen.



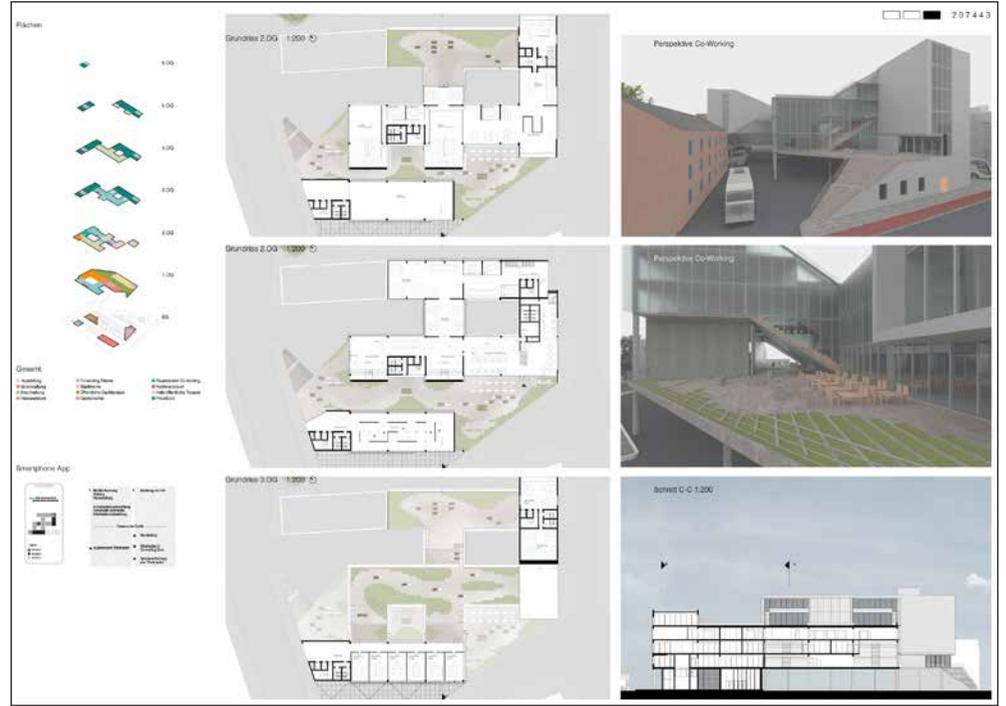
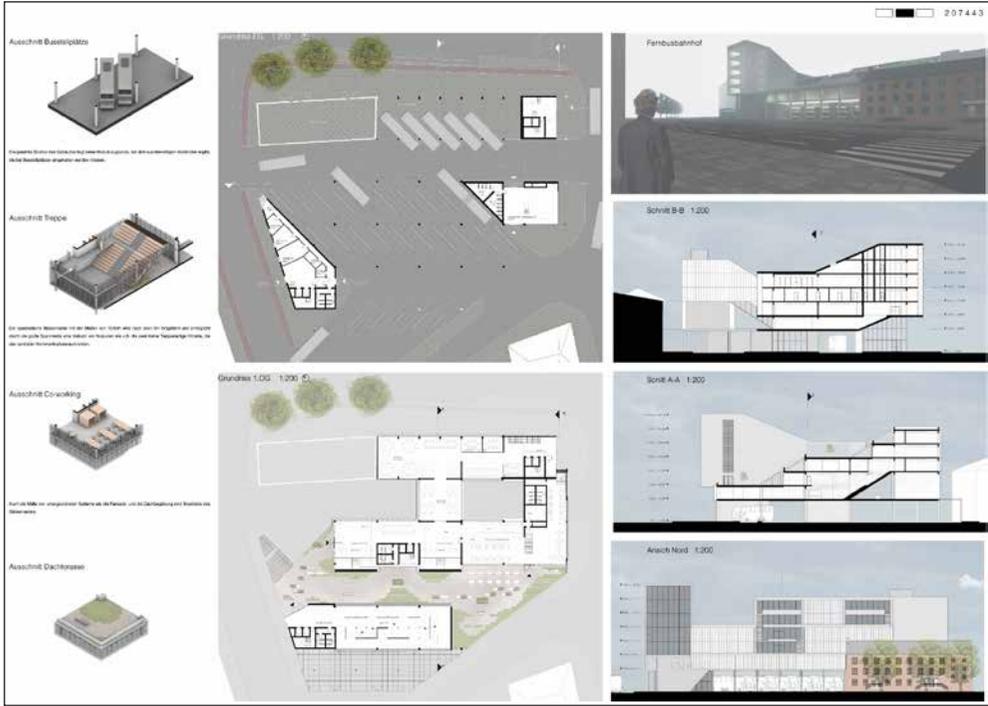
Öffentlicher Raum

Auf der gegenüberliegenden Seite liegt eine öffentliche Fläche, die für den öffentlichen Raum vorgesehen ist. Die Gebäude sind so angeordnet, dass sie die Verkehrsachsen und die für den Verkehr wichtigen Knotenpunkte des Standorts nutzen.



Das Projekt ist ein Beispiel für die Integration von Kultur und Kunst in die Stadtentwicklung. Die Gebäude sind so angeordnet, dass sie die Verkehrsachsen und die für den Verkehr wichtigen Knotenpunkte des Standorts nutzen.

286
287



288
289

Herbststr. 110B
133005

Plan der bisherigen Flachdächerzuzüge

Plan der neuen Flachdächerzuzüge

Plan der bisherigen Balkenbündel

Plan der neuen Balkenbündel

Legende:

- Zulufläche für Regionale und Suburbane Dienstleistungen
- Nutzfläche für Commercial
- Nutzfläche für Regionale und Suburbane
- Parking
- Abriegelung

Linien:

- Fluss der Verkehrsachse
- Fluss der Stadt- und Regionalstruktur

Schwerpunkte 11000

Prüfungsausschuss

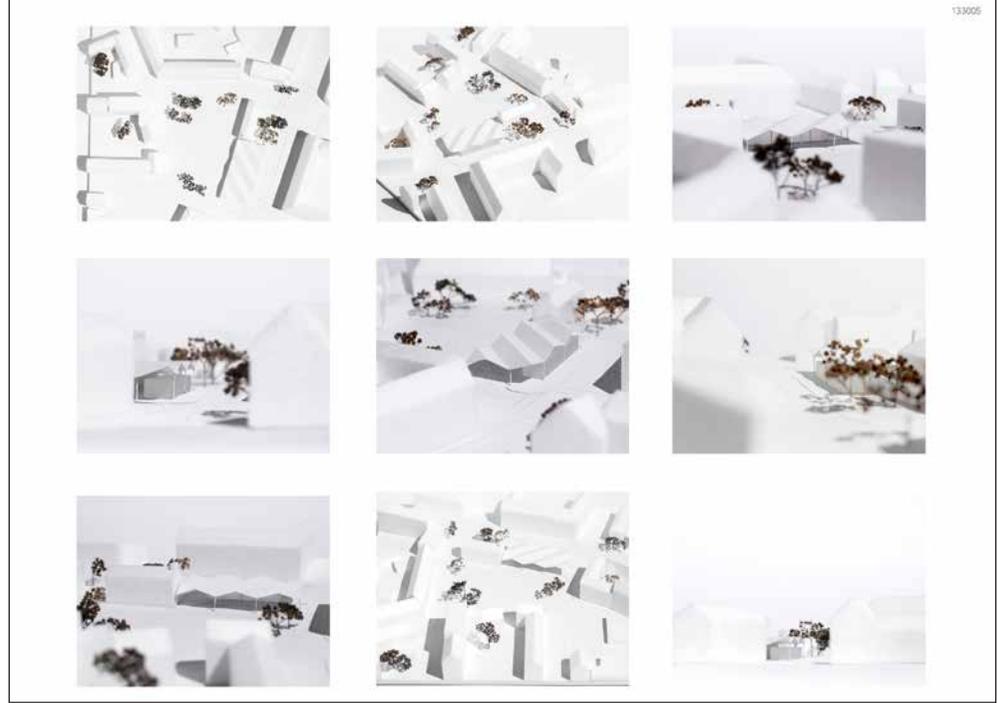
Die Baustruktur von Muster definiert sich nur über die städtebaulichen Gegebenheiten, die die Baubaustruktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden.

Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden.

Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden.

Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden.

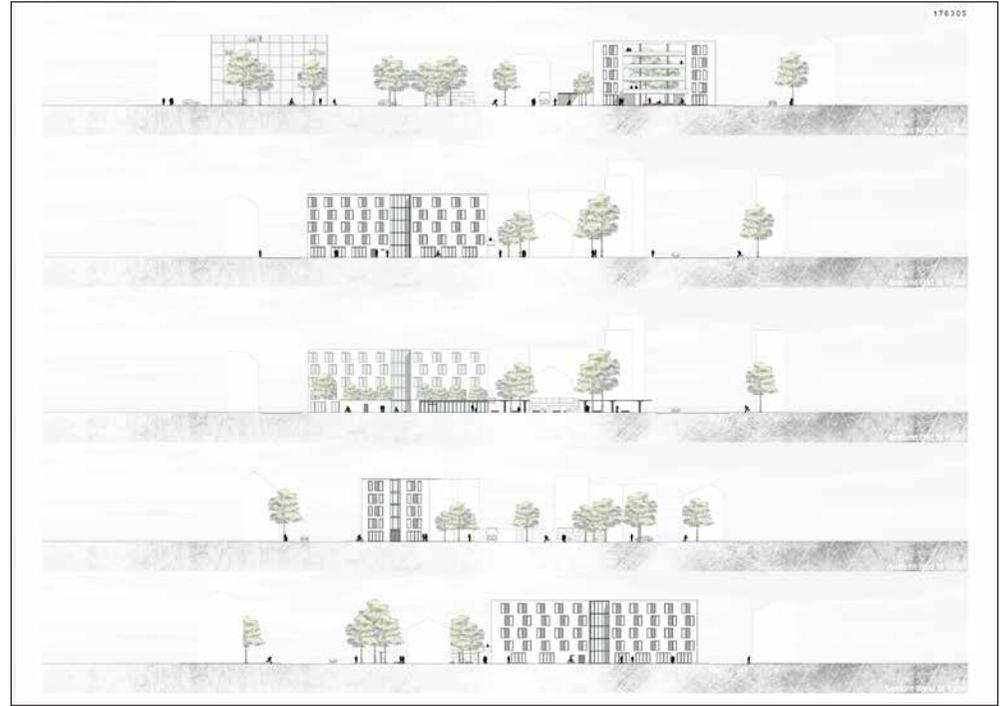
Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden. Die Baubaustruktur des städtischen Umfelds wird durch die städtische Struktur, die die städtische Struktur des städtischen Umfelds bilden.



Paula Rehberg | Hilda Djurberg

TH Köln



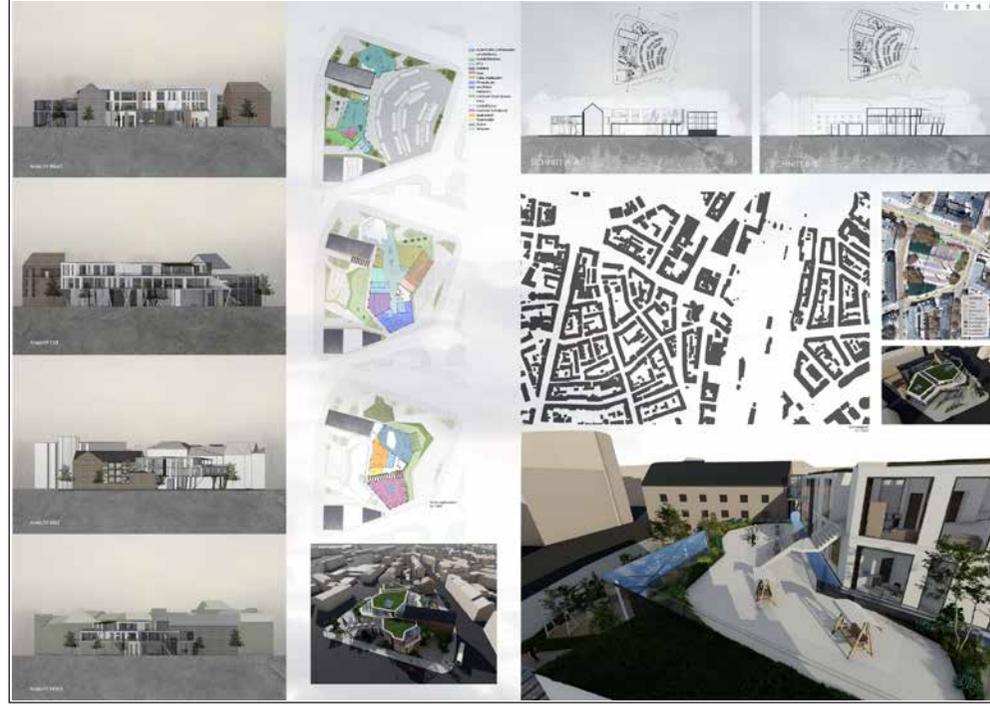


Loyda Zogaib

Hochschule Wismar



292
293



COMMUNITY · HUB

4 6 7 4 6 7



Schwarzplan M 1:5000

Das bestehende Grundstück liegt nicht weit vom Hauptbahnhof für Münster entfernt. Die Fußgängerzone (Zonen 27) an der Hauptstraße ist zu beidseitigen Gehwegen, Radwegen und Bäumen für die gesamte Grundstückslänge mit einem hohen Maß an Aufenthaltsqualität ausgestattet. Die bestehende Bebauung ist durch den hohen Bestand an Altbauwohnungen und die hohen Gebäudequalitäten in einem guten Zustand. Die bestehende Bebauung ist durch den hohen Bestand an Altbauwohnungen und die hohen Gebäudequalitäten in einem guten Zustand. Die bestehende Bebauung ist durch den hohen Bestand an Altbauwohnungen und die hohen Gebäudequalitäten in einem guten Zustand.

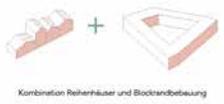
Das Grundstück befindet sich auf der Südseite der Hauptstraße. Die bestehende Bebauung ist durch den hohen Bestand an Altbauwohnungen und die hohen Gebäudequalitäten in einem guten Zustand. Die bestehende Bebauung ist durch den hohen Bestand an Altbauwohnungen und die hohen Gebäudequalitäten in einem guten Zustand. Die bestehende Bebauung ist durch den hohen Bestand an Altbauwohnungen und die hohen Gebäudequalitäten in einem guten Zustand.



• Rückstellungen
• Bebauung



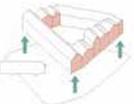
Innenhofperspektive



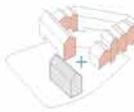
Kombination Reihenhäuser und Blockrandbebauung



neue Blockrandbebauung



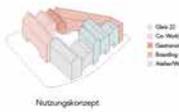
Verlagerung der Gebäude ins 1. OG
Büsterhof im EG



Neubau fügt sich an das Bestandsgebäude



Innenhof als Kommunikationsfläche im 1. OG



Nutzungskonzept

- 1. OG
- 2. OG
- 3. OG
- 4. OG
- 5. OG
- 6. OG
- 7. OG
- 8. OG
- 9. OG
- 10. OG
- 11. OG
- 12. OG
- 13. OG
- 14. OG
- 15. OG
- 16. OG
- 17. OG
- 18. OG
- 19. OG
- 20. OG



Asymmetrie

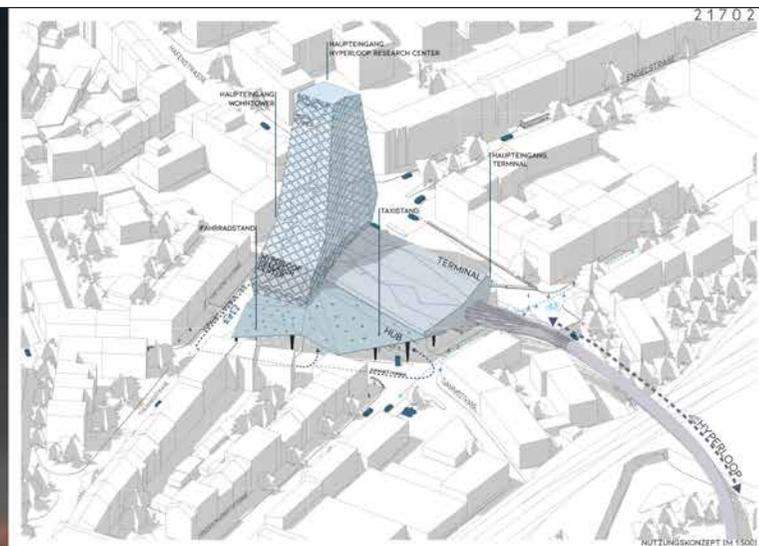


Schnitt AA M 1:200



Schnitt BB M 1:200





KONZEPT

Die zunehmende Bevölkerungsdichte, besonders im städtischen Raum, führt unvermeidlich zu immer mehr Schadstoffausstoß durch Verbrennungsmotoren, mit schwerwiegenden Schäden für die Umwelt. Diese Probleme lassen sich durch alternative Fortbewegungsmittel und Mobilitätskonzepte nachdenken. Der Wunsch nach einer CO2-freien Fortbewegungsmöglichkeit wird somit immer größer. Eine Verlangsamung von Fahrzeugen auf Verbrennungsmotoren aus städtischen Räumen spielt auch in Münster eine große Rolle. Wie soll eine Fortbewegung, besonders als Förderer, in der nächsten Zukunft aussehen? Unterschiedliche Ansätze von Mobilitätskonzepten präsentieren sich am Markt und ringen um den Durchbruch. Das Problem eines neuartigen Konzeptes zur Fortbewegung sind Erprobungen über einen langen Zeitraum, mit genügend gesammelten Daten, die aufholbare technologische und ökonomische Aussagen treffen. Eine seit 2012 erprobte Möglichkeit der Fortbewegung ist die Hyperloop, eine unter Vakuumzustand geführte Rohr- in der ein auf der Magnetechnologie basierender Hochgeschwindigkeitstransport nahezu ohne Luftwiderstand fährt. Bis zu 1000 km/h sind Geschwindigkeiten jenseits der Schallgeschwindigkeit möglich. Folgende Tests in Nordamerika führen dazu, dass es bereits Planungen für eine kreisförmige Strecke innerhalb Deutschlands gibt. Diese lässt eine Reise beispielsweise von München bis nach Hamburg innerhalb von ca. 75 Minuten für eine Strecke von 1000 Kilometern zu. Da diese Verkehrsstrecke durch das Münsteraner Umland führt, wäre eine Anbindung der Stadt Münster durchaus möglich.

Dieser Entwurf erreicht durch einen neuen zentralen Punkt eine Vernetzung zwischen Fern- und Nahverkehr. Die neue Anknüpfung des Fernverkehrs durch den Hyperloop ist der zentrale Bestandteil der Planung. Das Drehkreuz der Zukunft bietet landesweite Erreichbarkeit in kürzester Zeit.

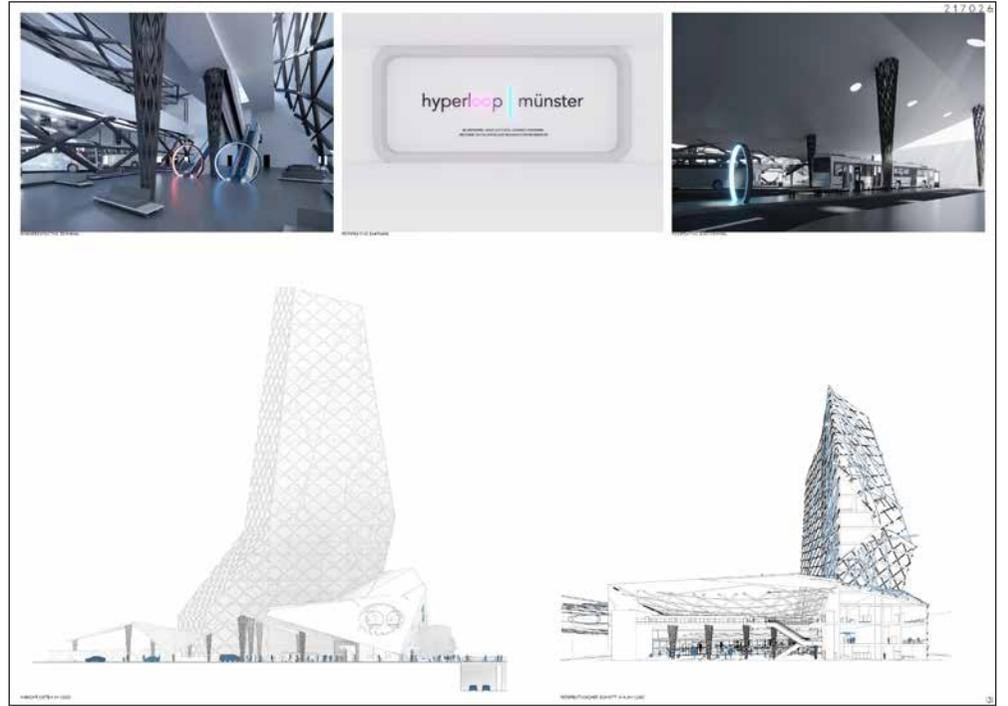
FORSHFINDUNG

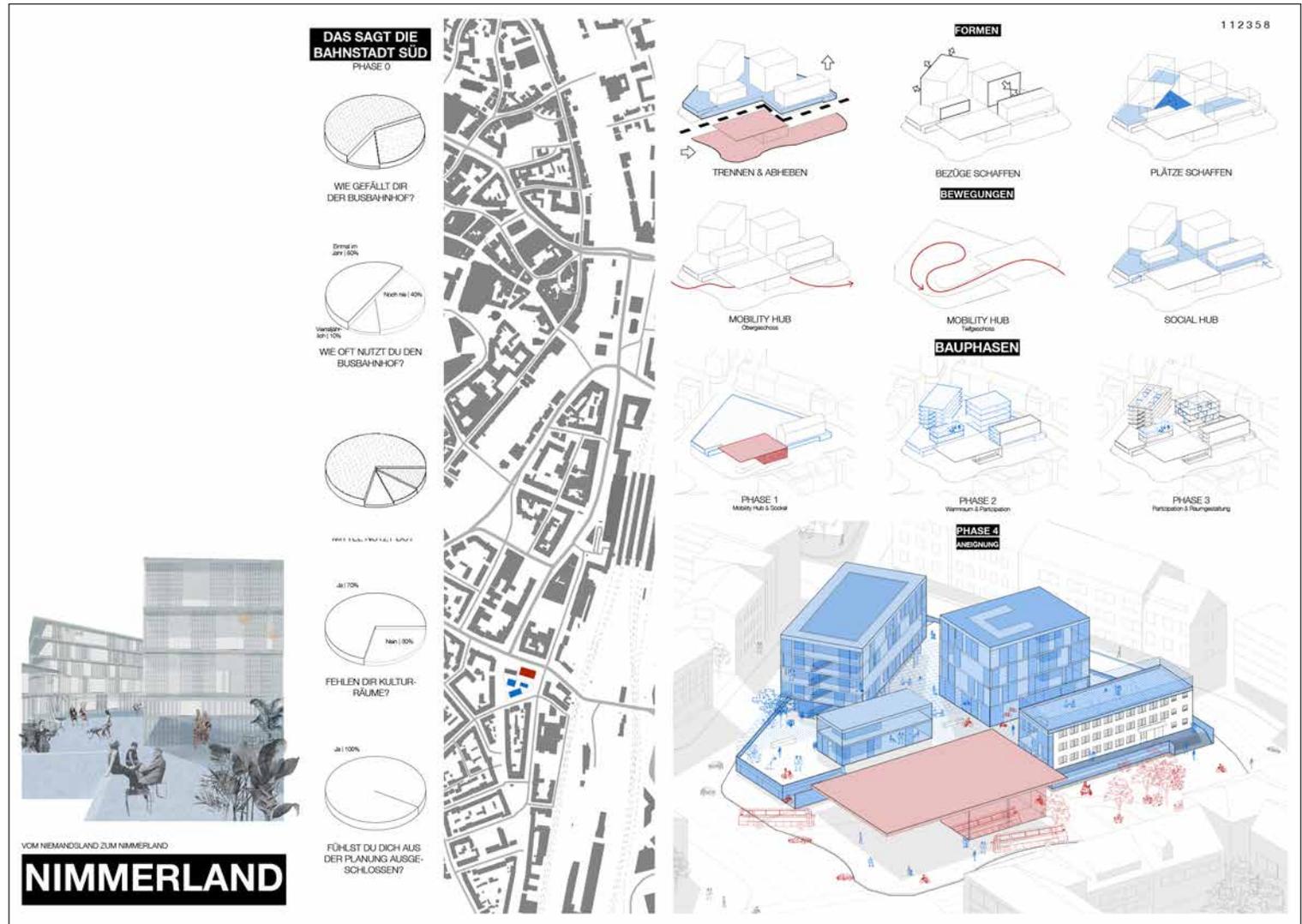
Die Zukunft auf den Straßen bringt kaum Individualität und autonome Kraftfahrzeuge werden einen großen Teil des Straßenverkehrs bestimmen. Davon ist der Busverkehr nicht ausgenommen. Dieser stellt sich bereits als Terminal heraus. Demnach werden nicht mehr nötig auf Busdepots zurückzugreifen. Vor allem nicht in innerstädtischen Bereich. Schlussfolgerung hatten wir es für unangemessen Busstaltal- ze auf sich einem Grundstück zurückzubringen. Eine Ausdehnung der Busdepotsstelle in Industrie- oder außerstädtische Bereiche bringt wesentliche Vorteile.

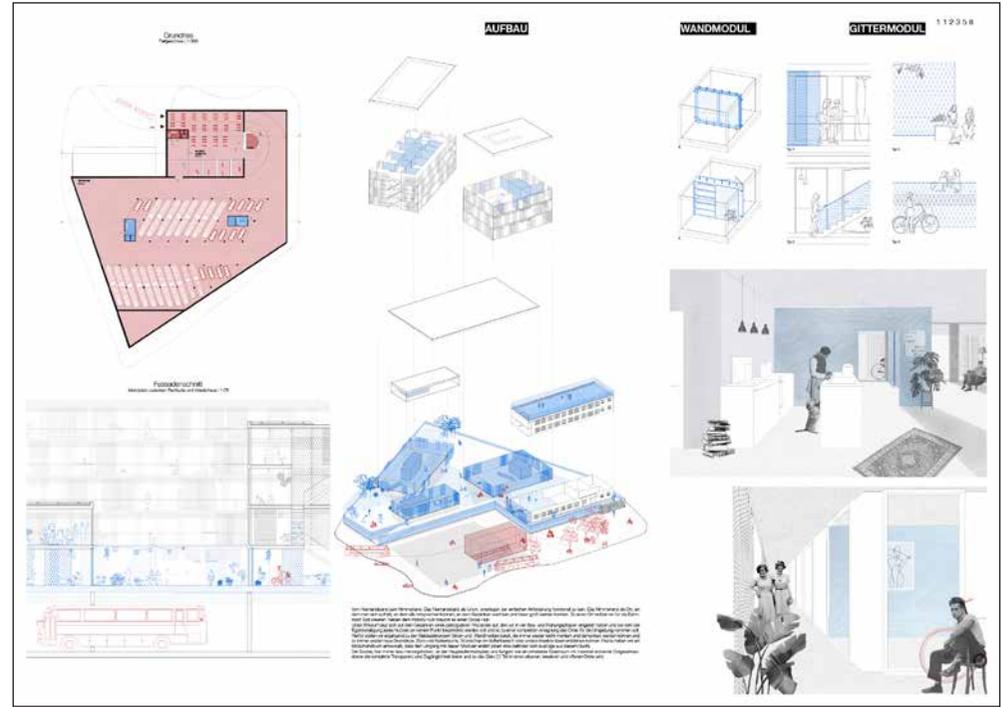
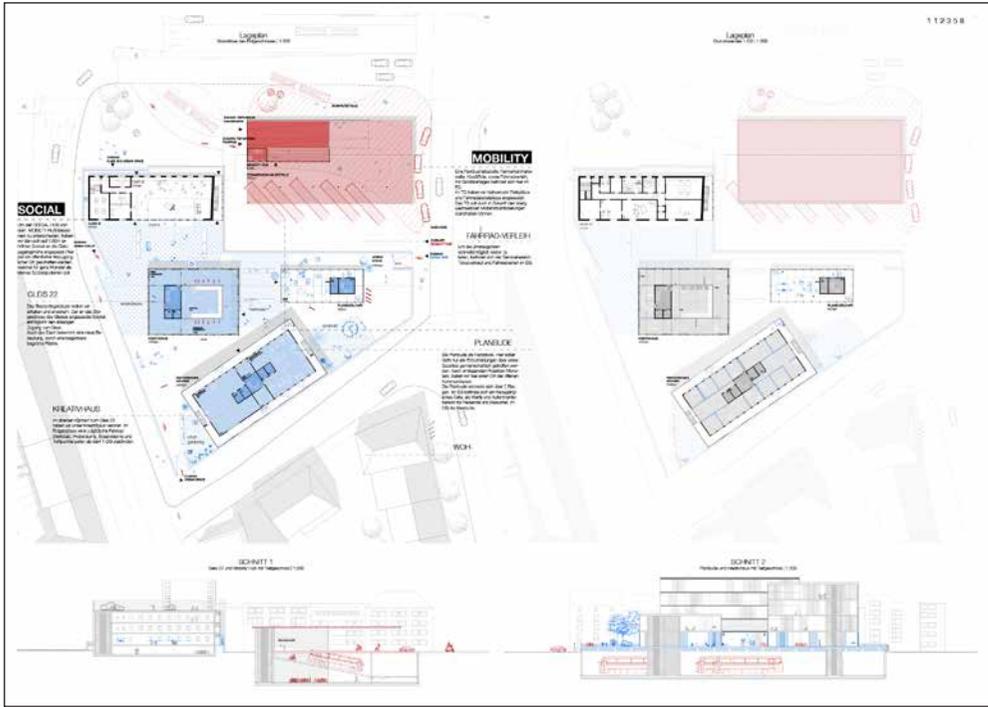
Um einen zukunftsreichen Ansatz zu finden, werden wir geführte Busdepots durch die oben beschriebenen Hyperloop. Dieser erschließt das Fluggebiet durch einen aus Süden kommenden parallelen Verlauf zur Fahrtrasse. Eine Koppelung des Gebäudes erfolgt auf der Oberseite des Grundstückes. Dort befindet sich ein Terminalbereich mit direkter Anbindung an den Nah- und Fernbusverkehr. An Wartebereich schließt ein Kiosk an, welcher Reisende und Beworber bedient. Im Erdgeschoss befindet sich zusätzlich eine 100-Fahrradwerkstatt und ein vollautomatisches Fahrradwerkstatt, welches für rund 500 Räder Platz bietet. Der Hauptpunkt entwickelt sich im Nord-Westen des Grundstückes auf rund 100m, organisiert die Einseitigkeit des Gebäudes und der Nutzung, sowie einen Abschluss für das Terminalgebäude. Im Turm befindet sich analog zum Hyperloop das Research Center für diesen, in dem das System weiter erforscht sowie überwacht wird. Die weiteren finden in den Geschossen 7-22 ca. 100 Wohnmodulen verschiedener Größen Platz. Der Gebäudekomplex ist in Anlehnung an die Mobilitätsdynamik konzipiert. Über die gesamte Fassade entwirrt sich ein Lichtnetz, welches die Vernetzung von Städten mittels der Verkehrsmittel symbolisiert. Das System wird über die auf dem Dach gelegene Solaranlage mit Strom versorgt.



ÜBERSICHTSKARTE HYPERLOOP DEUTSCHLAND







Christopher Weber

MSA Münster School of Architecture

300
301

Schwarzplan M 1:10.000

Schwarzplan M 1:5.000

Nutzungskonzept M 1:500

Erwurfskonzept
1 Busbetrieb - 2 Raumfassung - 3 Offenheit - 4 - Mehrwert
5 - Ganzheitlich Stadtbaustein aus Ort und Funktion heraus

MS ZOB - Die offene Insel der Mobilität

Das besondere des Ortes wahren
Im dreieck zwischen Hauptbahnhof, Ludgerikreisel und Hafen gelegen nimmt der Platz aufgrund von seiner Offenheit eine besondere Rolle im Stadtbild von Münster ein.

Mehrwert & Raumfassung / Auflösung
Eine flache, den Achsen folgende Dachbebauung fasst den Raum und löst Grenzen von Stadt und ZOB auf. Der Platz ist eins mit dem Verhalten der Bürger und den Bedürfnissen der Bahnstahofsnutzer.

Funktionale Wegeführung
Die vorgefundene Verkehrsführung wurde als sehr effizient und für die Zwecke eines hoch frequentierten Mobilitätshubs als sehr vorteilhaft erachtet und aufgegriffen.

Vielseitig für jedermann nutzbar
Die Aufenthaltsqualität der Buswartenden wird enorm gesteigert - nicht nur durch den nun vorhandenen Sonnen und Regenschutz.

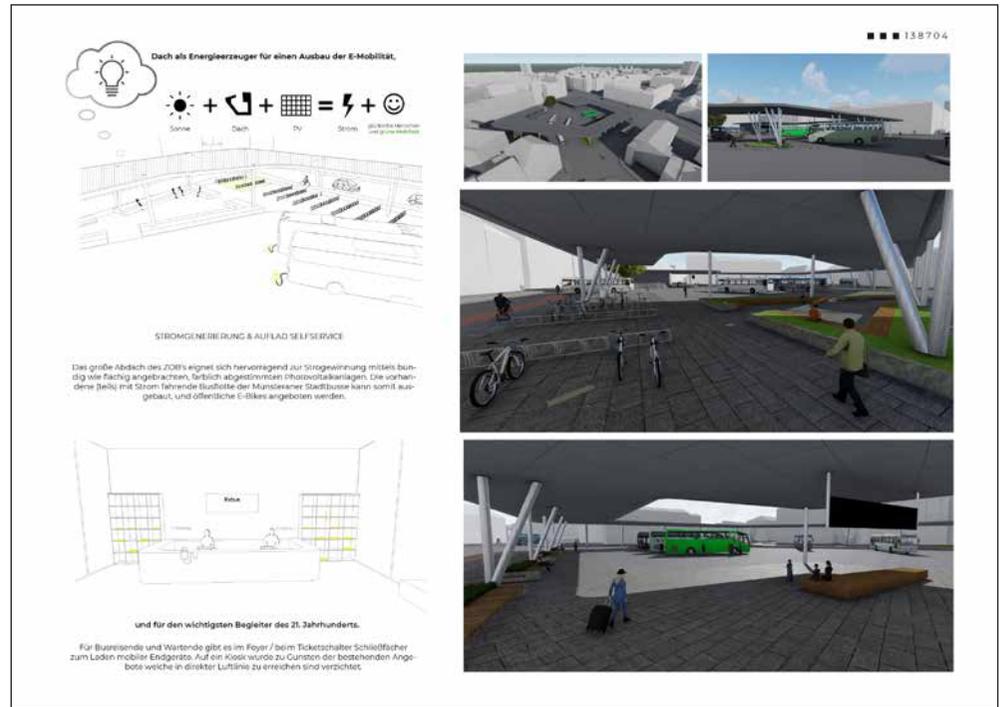
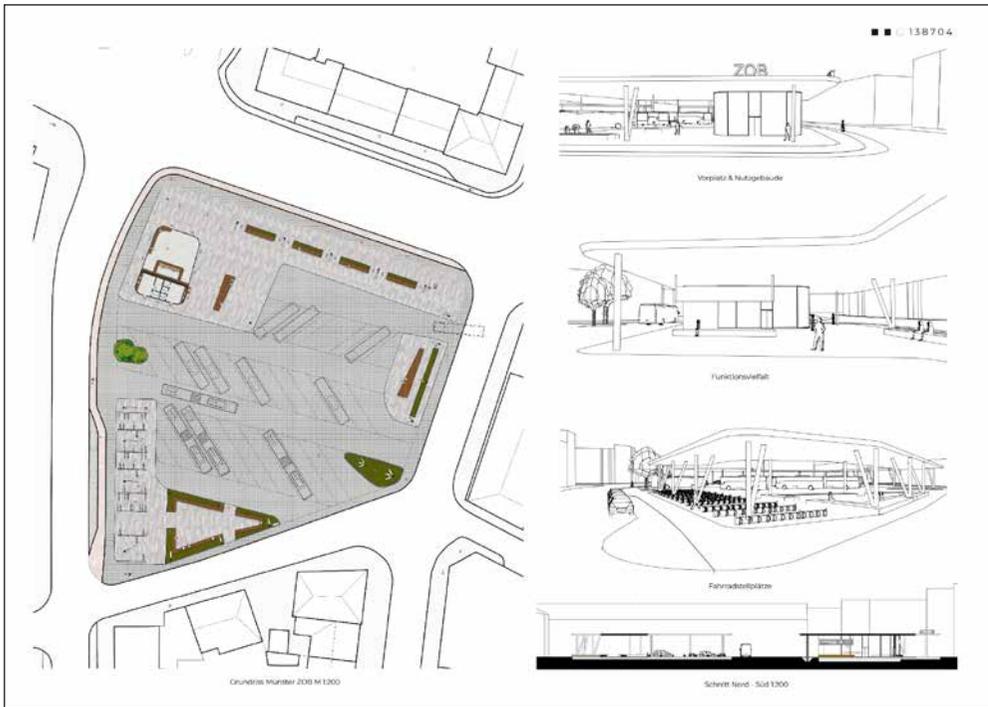
Wertiges Verweilen
Grünflächen werden raumfassend und begleitend im Stadtbild integriert und bieten mit weiteren Sitzinseln ausreichend Verweilmöglichkeiten - für Busfahrer wie Buswartende.

Eleganter Glaskörper & Radstellplätze
Südlich verschmilzt eine Fläche zum Abstellen von Fahrrädern mit dem Stadtraum. Nördlich markiert ein elegant-transparenter Glaskörper die Anlaufstelle für Informationen und leitet ins Inselinnere.

Ansicht Nord - Hafenstraße 1:20

Ansicht Westen - Frie-Vendt-Straße 1:200

Visualisierung Gesamtgebiet Luft

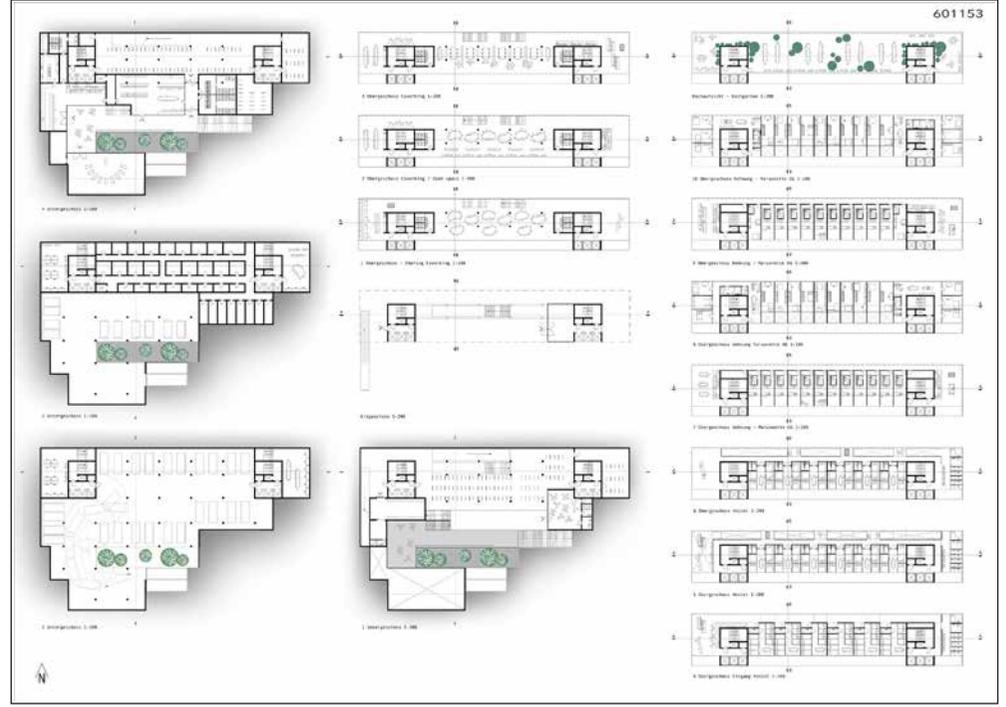
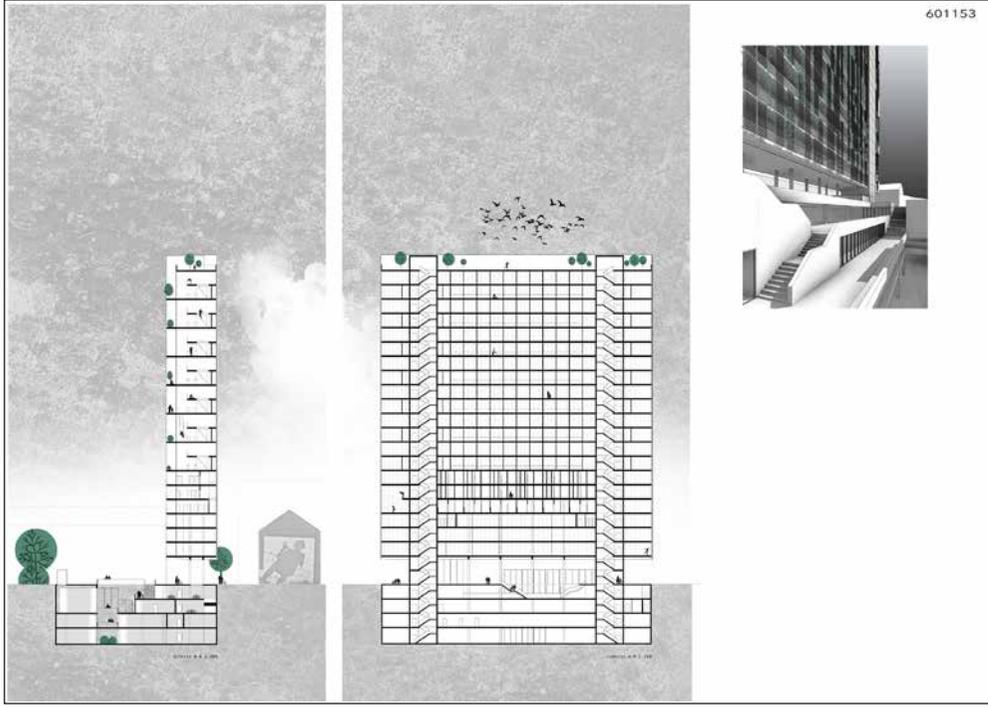


Leonie Korte | Niklas Struhler

Jade Hochschule Oldenburg

302
303





Marius Klingbiel

TU Braunschweig

669610295



Schwarzplan M1-5000



Isopleth M1-750



Sonnette



Perspektive Eingangsbereich Bücherei

Fassadenkonzept



304
305



STEIG 22

Fernbusbahnhof in Münster
Kulturbahnhof und Verkehrszentrum



- Ein Konzertsaal
- Eine begehbare Terrasse
- Sechs Bussteige
- Zwanzig Busparkplätze
- Einunddreißig Stützen

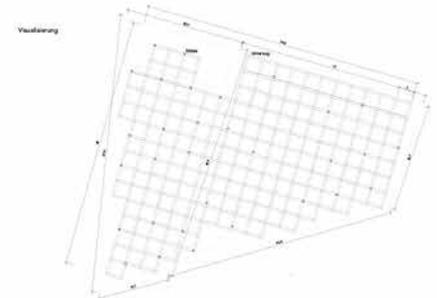
Schwarzplan M 1:5000



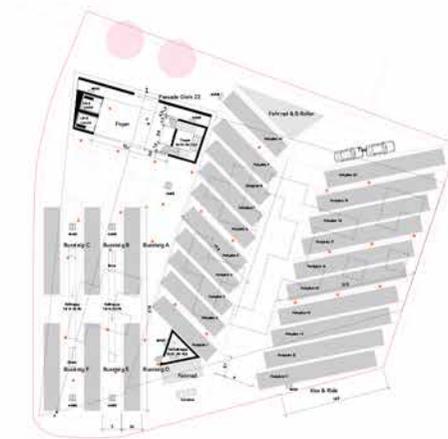
Lageplan M 1:800



Vorbereitung



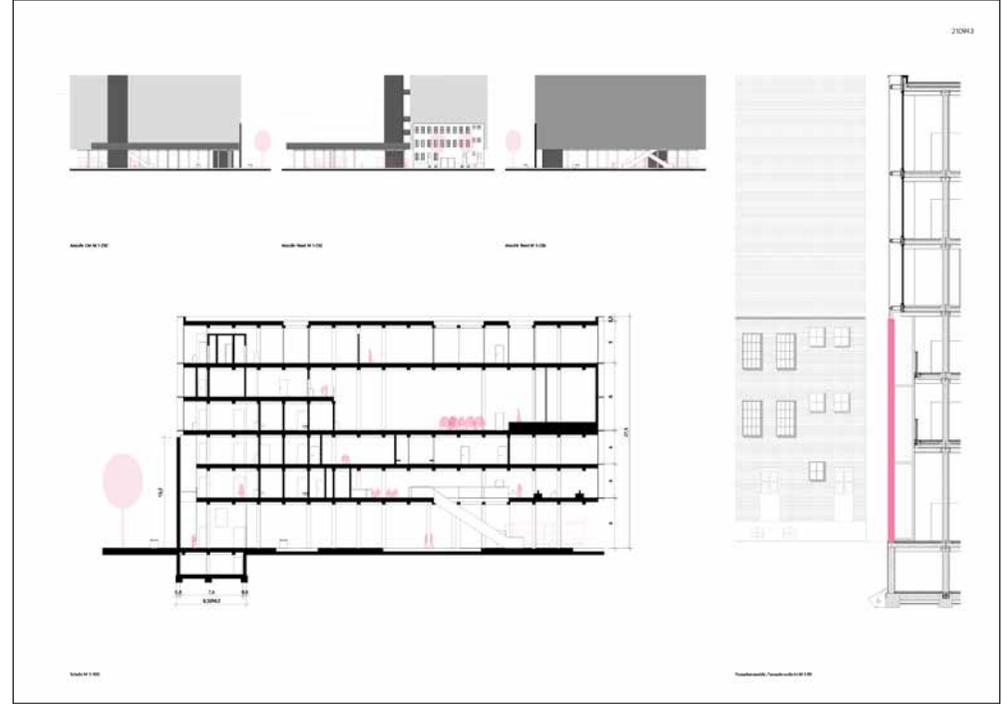
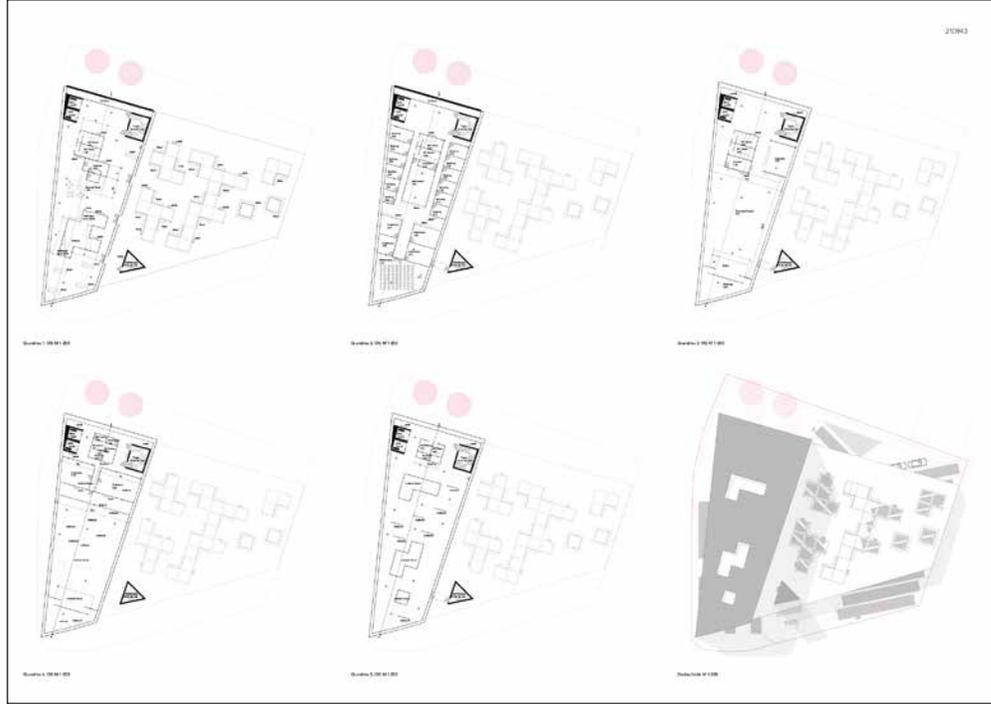
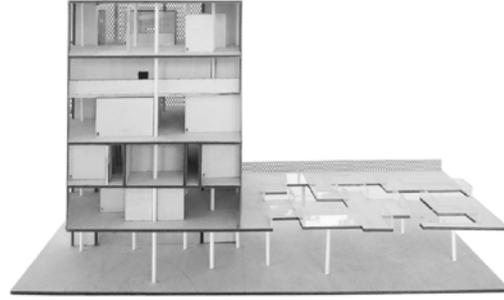
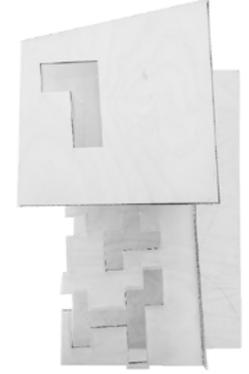
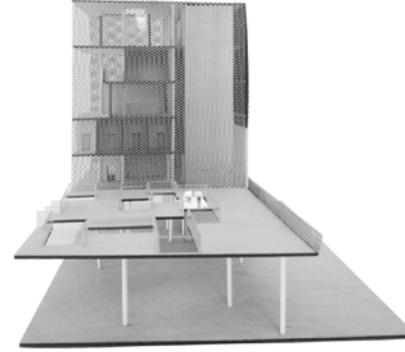
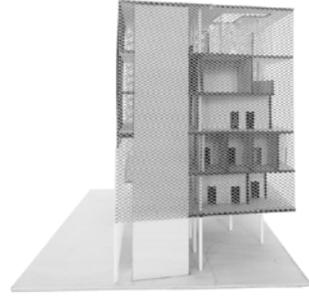
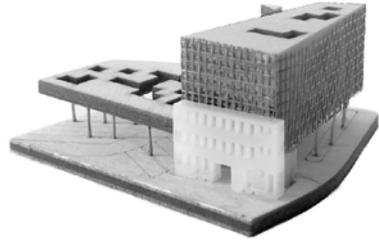
Stützenraster M 1:200



Grundriss Erdgeschoss M 1:200



Analyse ÖffN/C Bewegungsbahnhof M 1:2000



Lukas Keller

TU Dresden

1 2 0 3 9 0



Zentraler Omnibus Bahnhof Münster | 160

Transit

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich zwischen der Fie-
schstraße, Straße, schlesische, Friedrich-Ebert-Straße
sowie der Landstraße. Der bisherigen Fläche mangelt es an
strukturalistisch-orientierter Überbauung und einer gutaus-
geprägten Struktur der Hofbereiche für Radfahrer. Man
kann sich vorstellen, dass die Hofbereiche für Radfahrer
ausgeweitet werden können, um die Hofbereiche für
Radfahrer zu erweitern. Die Hofbereiche für Radfahrer
sind in der Hofbereiche für Radfahrer zu erweitern.
Die Hofbereiche für Radfahrer sind in der Hofbereiche
für Radfahrer zu erweitern. Die Hofbereiche für Radfahrer
sind in der Hofbereiche für Radfahrer zu erweitern.
Die Hofbereiche für Radfahrer sind in der Hofbereiche
für Radfahrer zu erweitern. Die Hofbereiche für Radfahrer
sind in der Hofbereiche für Radfahrer zu erweitern.



städtische Setzung



Ablauf des Busverkehrs



Münster 506 | 1.000

Der neue OBH passt sich 100%ig in den Kontext
der Umgebung an und verbindet die urbanen Strukturen.
Er werden sowohl nach Norden als auch nach Süden
die Hofbereiche stark abgegrenzt, umgeben, welche
als Orientierung dienen sollen. Zusammen mit dem Be-
triebsplan bildet der Hofbereich eine starke Mitte an,
welche die Aufmerksamkeit auf den zentralen Ort des
Gesamten lenkt.

Der Ablauf des Busverkehrs orientiert sich stark an der
gegenwärtigen Situation vor Ort. Es gibt zwei Einflüsse
auf das mittlere Platz: einen aus dem Norden von der
Landstraße und einen zweiten aus dem Süden von der
Friedrich-Ebert-Straße. Die Busse verlassen dazu den
Betriebsplan und fahren über die Fie-
schstraße. Der Ablauf des Busverkehrs orientiert sich stark an der
gegenwärtigen Situation vor Ort. Es gibt zwei Einflüsse
auf das mittlere Platz: einen aus dem Norden von der
Landstraße und einen zweiten aus dem Süden von der
Friedrich-Ebert-Straße. Die Busse verlassen dazu den
Betriebsplan und fahren über die Fie-
schstraße.

1 2 0 3 9 0



Schwerpunktfläche
Die Schwerpunkte sind im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden. Die Schwerpunkte sind im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden.



Obere Ebene
Die obere Ebene ist im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden. Die obere Ebene ist im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden.



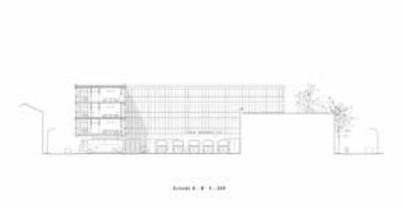
Untere Ebene
Die untere Ebene ist im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden. Die untere Ebene ist im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden.



Übertragungen
Die Übertragungen sind im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden. Die Übertragungen sind im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden.



Übertragung 1: 1:500



Schnitt 1: 1:100

12

Die Aufgabe der Architektur ist nicht nur die Gestaltung der äußeren Form, sondern auch die Schaffung einer angenehmen und funktionellen Umgebung. Die Aufgabe der Architektur ist nicht nur die Gestaltung der äußeren Form, sondern auch die Schaffung einer angenehmen und funktionellen Umgebung.

1 2 0 3 9 0



Schwerpunktfläche
Die Schwerpunkte sind im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden. Die Schwerpunkte sind im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden.



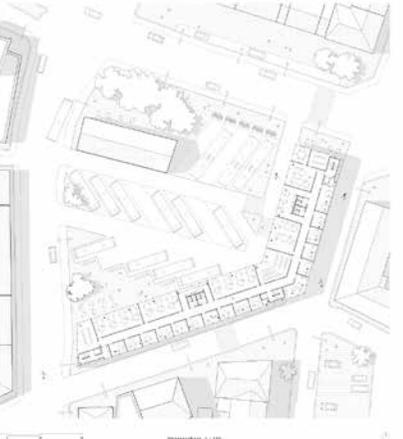
Obere Ebene
Die obere Ebene ist im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden. Die obere Ebene ist im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden.



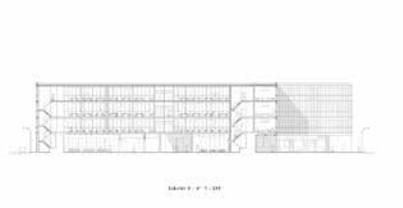
Untere Ebene
Die untere Ebene ist im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden. Die untere Ebene ist im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden.



Übertragungen
Die Übertragungen sind im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden. Die Übertragungen sind im ersten Stockwerk und im zweiten Stockwerk über dem Hauptzugang zu finden.



Übertragung 1: 1:500



Schnitt 1: 1:100

12

Die Aufgabe der Architektur ist nicht nur die Gestaltung der äußeren Form, sondern auch die Schaffung einer angenehmen und funktionellen Umgebung. Die Aufgabe der Architektur ist nicht nur die Gestaltung der äußeren Form, sondern auch die Schaffung einer angenehmen und funktionellen Umgebung.

«Miteinander statt Nebeneinander»

Schlaun - Wettbewerb - Münster | 2020

Die Wohngebäude, bestehend aus einem Studentenwohnheim/Einzelapartments und zwei weiteren Wohngebäuden markieren als kompakter fünfgeschossiger Baukörper den südlichen Teil des zu bebauenden Grundstücks. Der nördliche Teil des Platzes wird durch ein, durch den Platz geformtes Gewerbegebäude abgeschlossen. Die Wohngebäude gliedern sich in drei gleichwertige Volumina, die leicht zueinander verrückt - die Freiflächen auf natürliche Art zonieren. An der nördlichen Seite entsteht ein Bürogebäude und daran grenzend ein Vorplatz, der den Bewegungsfluss in das Gewerbegebäude hineinleitet. Der öffentliche Vorplatz lädt zum Flanieren und verweilen ein.

Das nördliche Gewerbegebäude gliedert sich in zwei einfache Bausteine - Café und Bistro sowie Büroräume. Die Erschließung erfolgt über eine breite zweiflügelige Treppe der sämtliche Geschosse miteinander verbindet. Das Café liegt im Erdgeschoss und kann problemlos erschlossen werden, zudem verfügt es über einen Lutraum über der Theke und ermöglicht ein einzigartiges Raumgefühl.

Südlich angrenzend befinden sich die Wohngebäude die über offene Grundrisse verfügen und außerdem einen schön gestalteten Außenbereich. Das Studentenwohnheim verfügt über ausreichend schön gestaltete Einzelapartments. Diese können über die Treppenhäuser und Aufzüge erschlossen werden.

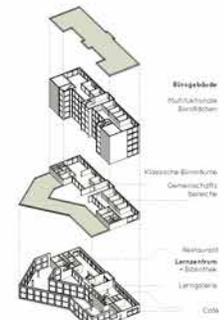


Schlaun Wettbewerb Münster 1:10.000

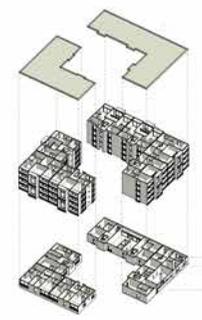


Legende Nutzungskonzept 1:10.000

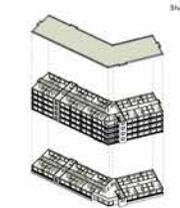
117300



- Einzelgebäude
Multifunktionale
Bürogebäude
- Klassische Einzelkette
Gemeinschafts
Bürofläche
- Reinigungs
Lagerzentrum
+ Bürolinien
- Lagerfläche
- Cofa

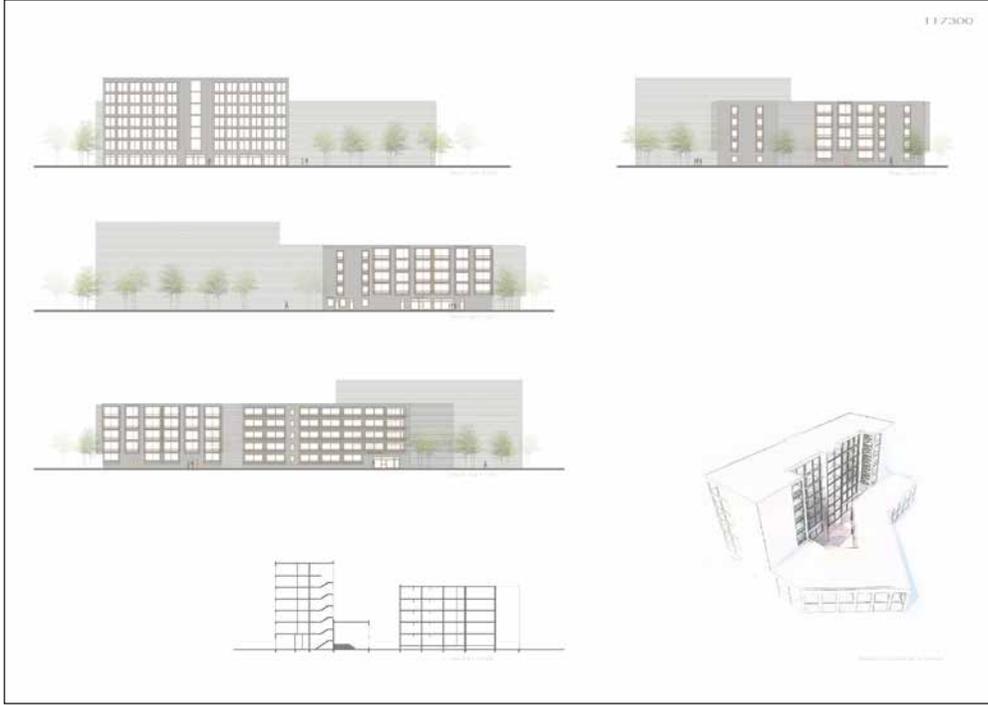


- Microapartment
Wohnkomplex
- Reinigungs
Ebene
- Cofa (entrance)



- Studentenwohnheim
17 Wohneinheiten
pro Geschoss
- Geschoss-
strukturform
+ Balkon

Explosionsansicht/3D-Ansicht





Vincent Passinka

Hochschule Coburg



Buserminal Münster

241386



Buserminal Münster

Die Stadt Münster möchte stärker in ihre Aktivität für Münster investieren. Der gesamte öffentliche Raum wird mit neuen Inhalten, neuen Gebäuden und neuen Nutzungen umgestaltet. Dabei ist die Infrastruktur von einem bestehenden Buserminal abzuheben und neu zu entwickeln. Es geht um die Erneuerung der Straße von einer Einbahnstraße zur Zweibahnstraße, die Möglichkeit gibt sich über die gesamte Länge des Buserminals bei Bedarf zu öffnen zu helfen, neue Angebote zu schaffen und nicht zuletzt ein Zielort für die Bürger zu sein. Ein neues Buserminal, das die Bedürfnisse der Bürger erfüllt, ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es soll auch langfristig werden mit attraktiven Angeboten. Dies wiederum werden die Bürger als Standort gewählt. Es handelt sich um ein großes Projekt und zwei Teams, welche sich in der Höhe unterscheiden.

Das Ensemble ist ein innovatives Quartier auf, mit dem Ziel ein Ort für jeden zu schaffen. Es verbindet sich verschiedene Gebiete, Wohnbereiche, Arbeitsplätze, Kultur, Freizeit und Freizeitanlagen. Ein neues Quartier, das die Bedürfnisse der Bürger erfüllt, ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es soll auch langfristig werden mit attraktiven Angeboten. Dies wiederum werden die Bürger als Standort gewählt. Es handelt sich um ein großes Projekt und zwei Teams, welche sich in der Höhe unterscheiden.

Im Buserminal befinden sich im Inneren der Zugang zu dem Buserminal, welches ein Zugang und Marktplatz genutzt wird. Hier wird ein wichtiges Eingangsportal genutzt, um eine neue Straße zu schaffen, welche das Buserminal verbindet, um die verschiedenen Bedürfnisse. Durch einen Zugang gelangt man zu dem Marktplatz, welches einen öffentlichen Raum darstellt. Ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es soll auch langfristig werden mit attraktiven Angeboten. Dies wiederum werden die Bürger als Standort gewählt. Es handelt sich um ein großes Projekt und zwei Teams, welche sich in der Höhe unterscheiden.

Die Fläche ist ein innovatives Quartier auf, mit dem Ziel ein Ort für jeden zu schaffen. Es verbindet sich verschiedene Gebiete, Wohnbereiche, Arbeitsplätze, Kultur, Freizeit und Freizeitanlagen. Ein neues Quartier, das die Bedürfnisse der Bürger erfüllt, ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es soll auch langfristig werden mit attraktiven Angeboten. Dies wiederum werden die Bürger als Standort gewählt. Es handelt sich um ein großes Projekt und zwei Teams, welche sich in der Höhe unterscheiden.

Auf die Fläche ist ein innovatives Quartier auf, mit dem Ziel ein Ort für jeden zu schaffen. Es verbindet sich verschiedene Gebiete, Wohnbereiche, Arbeitsplätze, Kultur, Freizeit und Freizeitanlagen. Ein neues Quartier, das die Bedürfnisse der Bürger erfüllt, ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es soll auch langfristig werden mit attraktiven Angeboten. Dies wiederum werden die Bürger als Standort gewählt. Es handelt sich um ein großes Projekt und zwei Teams, welche sich in der Höhe unterscheiden.

Das Ensemble ist ein innovatives Quartier auf, mit dem Ziel ein Ort für jeden zu schaffen. Es verbindet sich verschiedene Gebiete, Wohnbereiche, Arbeitsplätze, Kultur, Freizeit und Freizeitanlagen. Ein neues Quartier, das die Bedürfnisse der Bürger erfüllt, ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es soll auch langfristig werden mit attraktiven Angeboten. Dies wiederum werden die Bürger als Standort gewählt. Es handelt sich um ein großes Projekt und zwei Teams, welche sich in der Höhe unterscheiden.

Im Buserminal befinden sich im Inneren der Zugang zu dem Buserminal, welches ein Zugang und Marktplatz genutzt wird. Hier wird ein wichtiges Eingangsportal genutzt, um eine neue Straße zu schaffen, welche das Buserminal verbindet, um die verschiedenen Bedürfnisse. Durch einen Zugang gelangt man zu dem Marktplatz, welches einen öffentlichen Raum darstellt. Ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es soll auch langfristig werden mit attraktiven Angeboten. Dies wiederum werden die Bürger als Standort gewählt. Es handelt sich um ein großes Projekt und zwei Teams, welche sich in der Höhe unterscheiden.

Die Fläche ist ein innovatives Quartier auf, mit dem Ziel ein Ort für jeden zu schaffen. Es verbindet sich verschiedene Gebiete, Wohnbereiche, Arbeitsplätze, Kultur, Freizeit und Freizeitanlagen. Ein neues Quartier, das die Bedürfnisse der Bürger erfüllt, ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es soll auch langfristig werden mit attraktiven Angeboten. Dies wiederum werden die Bürger als Standort gewählt. Es handelt sich um ein großes Projekt und zwei Teams, welche sich in der Höhe unterscheiden.

Das Ensemble ist ein innovatives Quartier auf, mit dem Ziel ein Ort für jeden zu schaffen. Es verbindet sich verschiedene Gebiete, Wohnbereiche, Arbeitsplätze, Kultur, Freizeit und Freizeitanlagen. Ein neues Quartier, das die Bedürfnisse der Bürger erfüllt, ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Es soll auch langfristig werden mit attraktiven Angeboten. Dies wiederum werden die Bürger als Standort gewählt. Es handelt sich um ein großes Projekt und zwei Teams, welche sich in der Höhe unterscheiden.



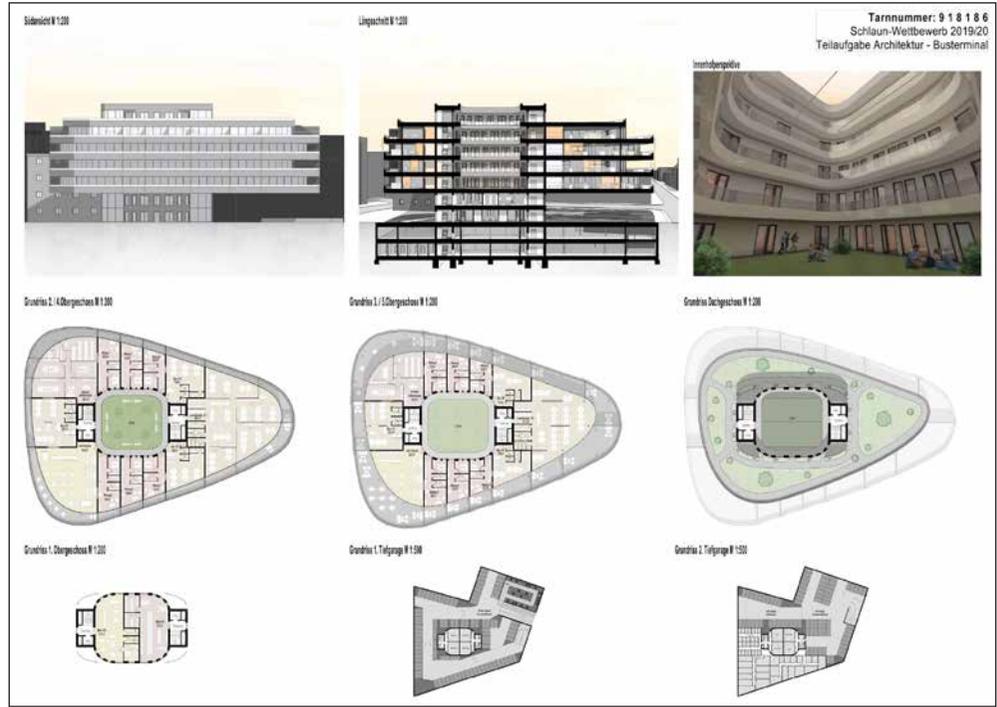
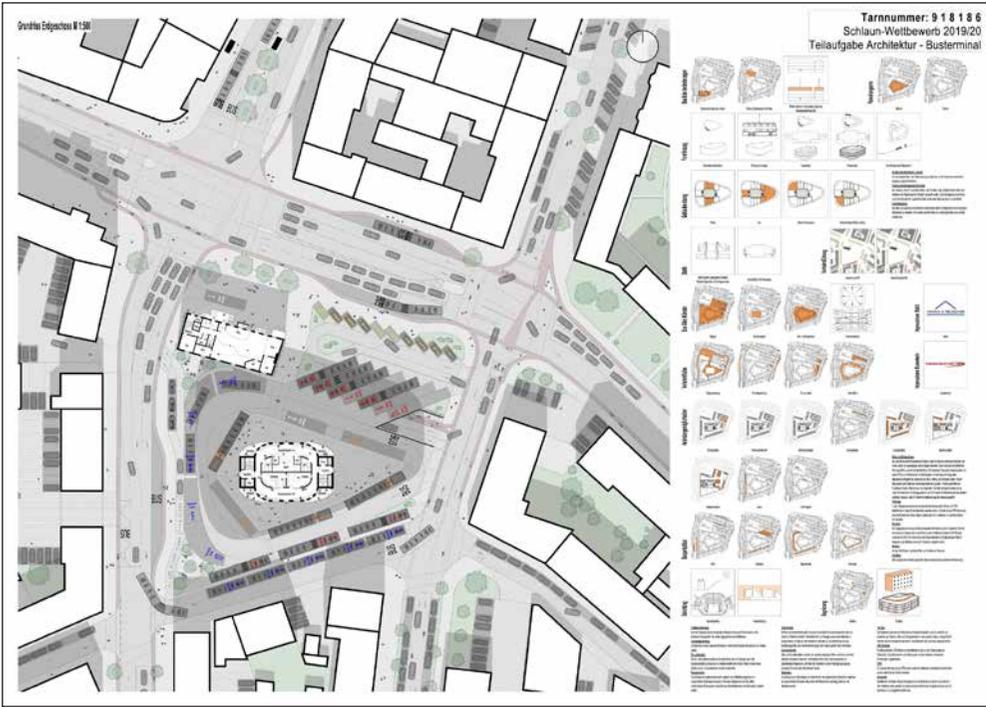
314
315



Linus Manuel Schilling | Konstantin Kreuzinger

FH Münster

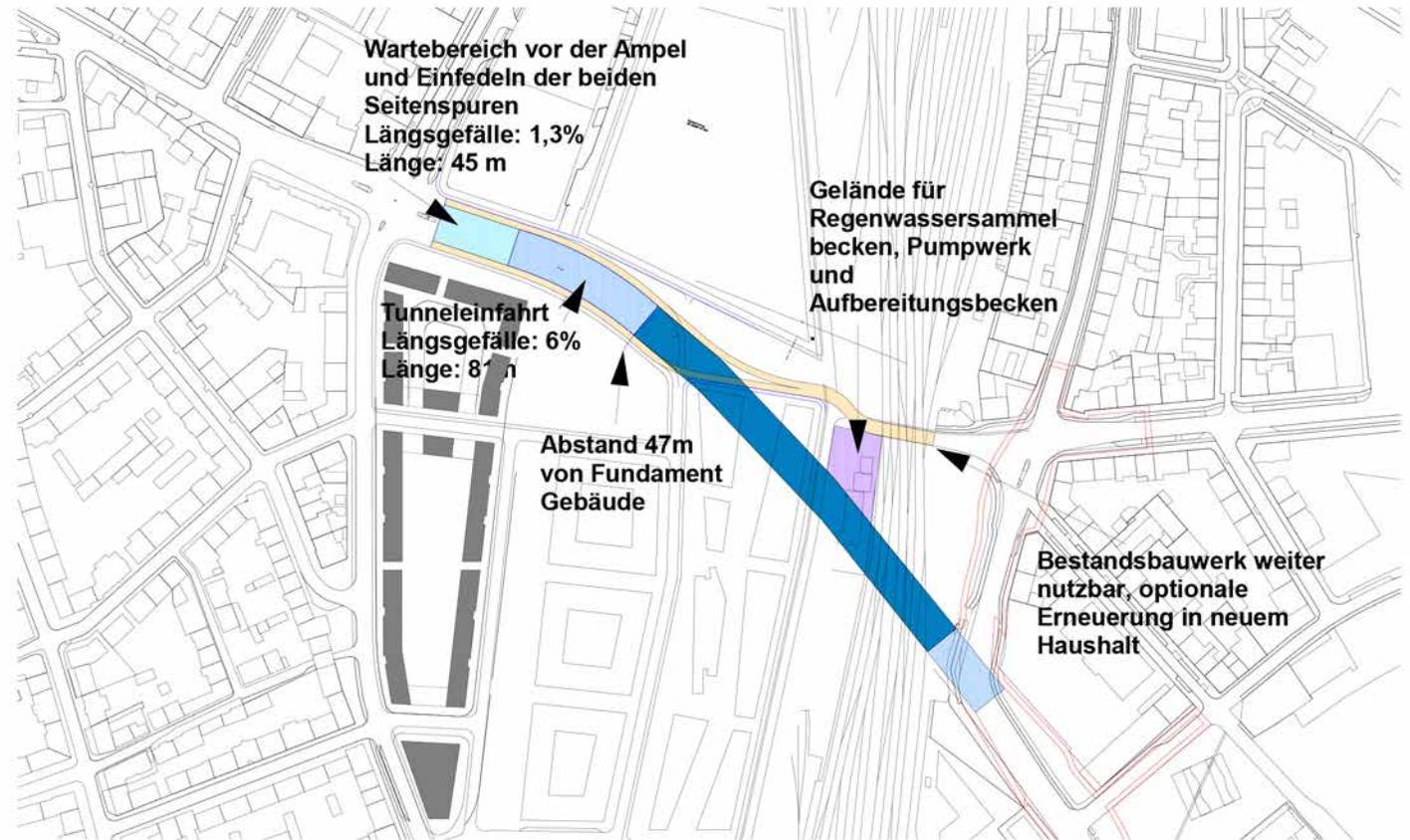




Bauingenieurwesen

Lageplan mit Darstellung des Straßenverlaufs und der Unterführung Maßstab 1/1000

ARCHICAD STUDENTEN-VERSION
133742



Teilaufgabe Bauingenieurwesen
133742

Kooperationspartner:

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW

Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes NRW

Architektenkammer Nordrhein-Westfalen

Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen



Architektenkammer
Nordrhein-Westfalen 

 Ingenieurkammer-Bau
Nordrhein-Westfalen

Förderer 2019|20:

Stadt Münster

NRW.Bank

LVM Versicherung

wsg Wohnungs- und Siedlungs-GmbH

MAIV Münsterländer Architekten- und Ingenieurverein e. V.

DAI Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e. V.

STADT  MÜNSTER

 **NRW.BANK**
Wir fördern Ideen

LVM
VERSICHERUNG

wsg 
Wohnungs- und
Siedlungs-GmbH

MAIV


Wir planen das. Wir bauen das.

**Die Gesamtdokumentation aller Wettbewerbsarbeiten finden Sie im Internet unter:
<https://schlaun-forum.de/start/20192020-2/>**

Impressum

Herausgeber und Wettbewerbsdurchführung

Schlaun-Forum e.V.
info@schlaun-wettbewerb.de
www.schlaun-wettbewerb.de
www.facebook.com/schlaunwettbewerbe

Grafik | Layout

Pahne und Schiemann, Münster

Titelbild

Dipl.-Ing. Heinz-Jürgen Bartel, Münster

Fotos

Luftbild S. 8: Stadt Münster, Vermessungs- und Katasteramt
S. 9: Stadt Münster
S. 16: Andreas Hasenkamp und Wilhelm Walterscheid, Münster

Druck

CCC Druck & Medien GmbH, Münster

Münster | November 2021