

Open Blocks

Modellquartier „Theodor-Schewe-Straße“, Münster

Städtebauliches Grundkonzept

Die Basis des Entwurfs bilden eine kompakte und geschlossene Blockbebauung mit Hochpunkten („das Rückgrat“) zur Abgrenzung in Richtung des benachbarten Gewerbes, eine zentral verlaufende mäandrierende Magistrale sowie einen differenzierten veränderbaren Raum mit offenen Blöcken und großzügigen Freiraumformen in Richtung des Dortmund-Ems-Kanals (DEK). Durch Drehungen der Blöcke als Reaktion auf die benachbarten Gewerbestrukturen werden Zwischenräume („Fugen“) ausgebildet, welche zentrale Angebote (Spielplätze, Platz, Grünflächen, etc.) für die zukünftigen Bewohner*innen des Quartiers bieten. Die süd-westliche Fuge weicht sich in Richtung DEK und schafft einen intimen verwunschenern grünen Innenraum. Die nord-östliche Fuge hingegen öffnet sich zum DEK und stellt eine Blicksicherung in Richtung des Stadthafens her. Durch eine differenzierte und sensible auf die Umgebung reagierende Höhenentwicklung der Bebauung wird eine abwechslungsreiche, rhythmisierte Stadtsilhouette geschaffen. Hochpunkte von bis zu 40 Meter markieren den Eingang am Arbeiter-Weg sowie am Übergang zum angrenzenden Gewerbe. Die weitere Bebauung verbleibt jedoch unterhalb der Hochhausgrenze.

Nutzungsmischung und differenzierte -verteilung

Das „Rückgrat“ beinhaltet Büro- und weitere Nichtwohnnutzungen in Richtung des angrenzenden Gewerbes. Zur Magistrale hin orientieren sich urbane Wohntypologien in den Obergeschossen. Die offenen Blöcke in Richtung DEK beherbergen primär Wohnnutzungen für alle Teile der Gesellschaft. Entlang der Magistrale und an weiteren zentralen Stellen im Gebiet wird das Erdgeschoss durch wohnungsnähe Nutzungen (Läden, Mikrobios, Café, Gemeinschaftsräume, Kios, etc.) aktiviert. Eine größere Geschosshöhe von 3,5 bis 4,5 Meter in den Erdgeschossen erlaubt eine maximale Flexibilität in der Bebauung. Die Kios sind geschwellig in die Bebauung integriert und werden alleseitig von der zentralen Magistrale her erschlossen.

Differenzierte Freiflächen als Bindeglieder im Quartier

Die zentrale urbane Magistrale schafft Orientierung und Struktur im Gebiet. Die Fugen bieten Nutzungen und Qualitäten für kleine und große Bewohner*innen und Arbeiter*innen des Quartiers. Hier sind insbesondere die insgesamt 7.500 qm umfassenden Spielflächen hervorzuheben. Die Fugen schaffen trotz unterschiedlicher Ausformulierung (Linienfuge / „extrovertiert“) stets einen Bezug und Verbindung aus der Tiefe des Quartiers zum Wasser und der dort liegenden Uferpromenade. Durch Richtungsänderungen der einzelnen Segmente der Magistrale werden nicht nur die konischen Fugen definiert, vielmehr bildet sich auch eine differenzierte und rhythmisierte Bebauungskante in Richtung DEK aus. Hierdurch wird ein sich verjüngender und aufwehender Raum geformt, welcher auch für Passant*innen entlang der Passade eine räumliche Abwechslung bietet. Der Schwerpunkt der freiraumlichen Entwicklung bildet die nord-östlich sich öffnende Fuge. Hier wird ein Blickbogen zum Stadthafen hergestellt und das Quartier eng an die innerstädtischen Entwicklungen auf der linken Kanalseite umgesetzt. Trotz hoher baulicher Dichten, der innerstädtischen Lage und der industriellen Umgebung soll das Quartier nach ökologischen Aspekten (Artenvielfalt, Biodiversität, etc.) entwickelt werden. So werden neben einer wasserseitigen Gestaltung mit einem natürlichen Wasserhaushalt auch vielfältige grüne Freiräume entwickelt. Neue Bäume spenden Schatten, erhöhen die Verdunstung und schaffen Lebensraum für Tiere aller Art. Durch eine optimale Begrünung der Mobility Hubs werden weitere ökologische Nischen geschaffen. Zudem werden Spiel- und Freiflächen mit heimischen Arten bepflanzt und mit weiteren ökologischen Funktionen versehen.

Prozess, Phasierung und flexible Entwicklungsoptionen

Die Basis der städtebaulichen Setzung bildet eine robuste Gesamtstruktur entlang der zentralen Magistrale. Diese liegt an gleicher Stelle wie die bisherige Binnenschließung. Dadurch kann eine sukzessive

Phasierung mit stabilen Zwischenschritten und unterschiedlichen Entwicklungszeiten umgesetzt werden. Insbesondere kann je nach Szenario der Erhalt, bzw. die temporäre Zwischennutzung der Bestandsbebauung realisiert werden. Als mögliche Entwicklungsziele können somit neben einer vollständig neuen Bebauung auch ein Szenario mit Erhalt von Teilen der Bestandsstrukturen angestrebt werden. Auch können bestehende Medien im derzeitigen Straßenraum eine zeitlang erhalten und mitgenutzt werden.

Future Mobility

Über die zentrale Magistrale werden auch drei Mobility Hubs sowie optional Tieflgaragen angeordnet. Die Hubs orientieren sich hierbei an zwei zentralen Plätzen und markieren den Übergang zur angrenzenden Gewerbenutzung. Die weiteren Nebenstraßen und Wohnwege können somit autofrei bleiben. Im westlichen Baukörper am Eingang des Quartiers wird der neue Mobility Hub auch um die Flächen des Park + Ride erweitert. Die Erschließung erfolgt dabei aus dem neuen Gebiet heraus. Ein ergonomisches Fuß- und Radwegenetz durchzieht die Blocklücke und die Freiräume. Auch verbindet es die Uferpromenade mit der Tiefe des Gebiets. Optional wird die Errichtung einer Fuß- und Radbrücke im Bereich der nord-östlichen Fuge über den DEK-Kanal vorgeschlagen. Hierbei würde das Quartier eng an die öffentlichen Nutzungen des Stadthafens angebunden. Die Straßen verbleiben bis auf planmäßige barrierefreie Spielplätze frei von ruhendem Verkehr.

Wassersensible und klimaresiliente Stadt am Wasser

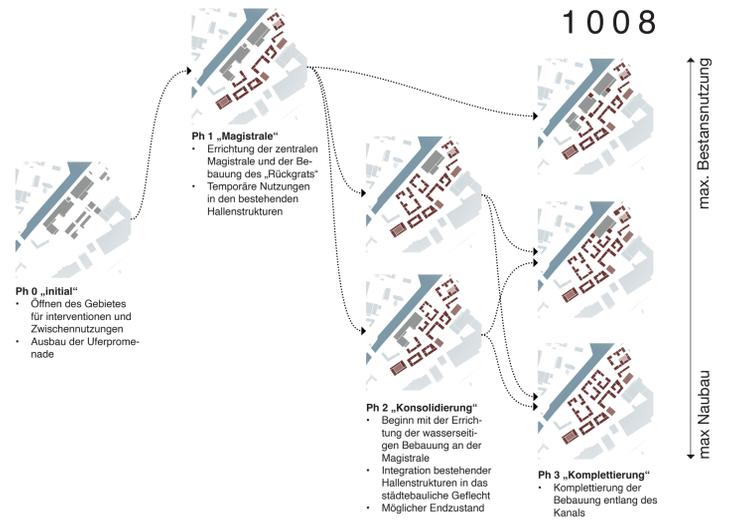
Das neue Quartier folgt den Prinzipien einer wassersensiblen Stadtentwicklung. Dabei wird angestrebt, eine Gesamtbilanz zu realisieren, die denjenigen im ungebauten, natürlichen Zustand entspricht. Die Regenwasserbewirtschaftung erfolgt dabei kaskadenartig über begrünte Dächer, straßenbegleitende offene Ableitungsmulden und mehrere zentrale Retentionsvolumina. Diese werden in Kombination mit Freiflächen vorgeschlagen und können als Senken im Freiraum, erweiterte Gräben sowie optional für Spiel- und Freizeitzwecke genutzt werden, um seltene Extremereignisse zu bewältigen. Neben der Regenwasserbewirtschaftung sollen die wasserseitlichen Einrichtungen auch dazu dienen, die verschiedenen Witterungsbedingungen sichtbar und erlebbar zu machen. Als eine zentrale Entwässerungsgasse wird der Raum zwischen dem Plangebiet und dem süd-östlichen Gewerbeterritorium vorgeschlagen. Hier kann anfallendes Regenwasser gesammelt, über belebte Biotopzonen, bzw. je nach Regenintensität auch über Retentionsabfänger gereinigt und kontrolliert abgeleitet werden. Die grünen Blockhöfe werden ebenfalls über offene Rinnen durch Öffnungen in den Blöcken in die umtandenen Straßensystemen abgeleitet. Optional wird gesammeltes Regenwasser über dezentrale Zisternen auch für die Bewässerung der Gebietsinternen Freiräume

Klimaneutrale Energieversorgung und zirkuläres Bauen

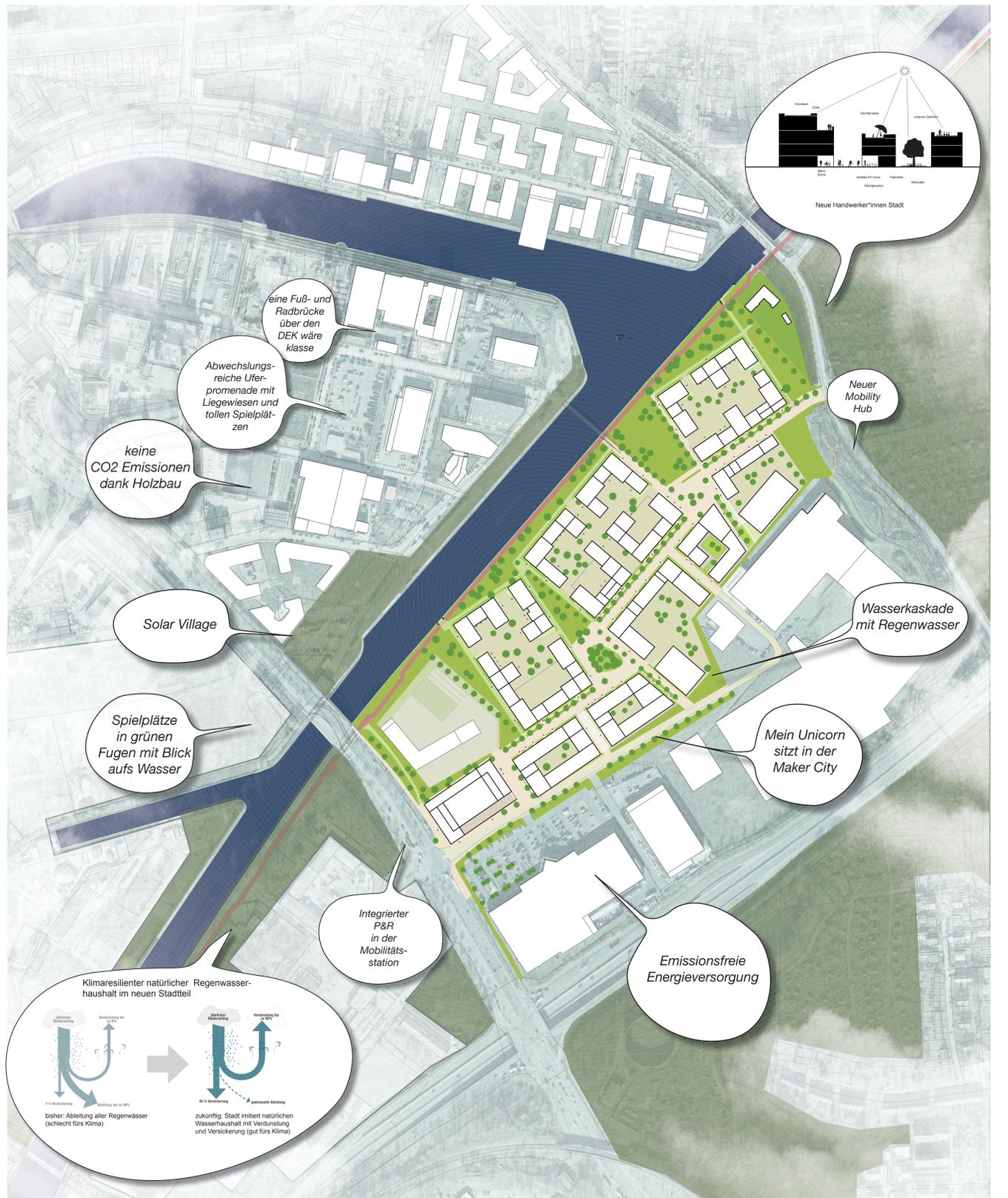
Die neuen Gebäude, Straßen und infrastrukturellen Elemente werden im Lebenszyklus klimaneutral errichtet. Hierzu werden regionale, nachwachsende Rohstoffe sowie recycelte Materialien verwendet. Alle Konstruktionen werden vollständig demontierbar umgesetzt. Die begrünten Dächer werden systematisch für die Solarenergieerzeugung aktiviert. Zudem werden an den höheren Gebäuden die Süd-, Ost- und Westfassaden mit integrierten Solarsystemen ausgestattet. Die stärker verschatteten Bereiche der unteren Zonen sowie die Nordfassaden sollen umfassend begrünt werden. Sollte eine quartierinterne Energieversorgung umgesetzt werden, können Energiezentralen in Kombination mit den Mobility-Hubs realisiert werden. Hierbei könnte eine Strom-, Wärme- und Kälteproduktion zentral erfolgen und über ein hocheffizientes LowEx-Mehrer-Stütz-Netz verteilt werden. Hierbei bestünde die Chance alle Formen der Abwärme nutzbar zu machen. In den Energiezentralen könnten innovative Systeme wie Brennstoffzellen und Elektrolyseure (inkl. Abwärmenutzung) realisiert werden.



Rhythmisierte Silhouette am Wasser



Prozess und Phasierung



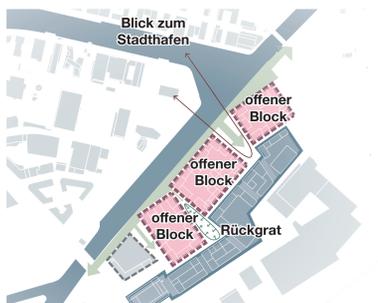
Städtebaulich-freiraumplanerischer Vernetzungsplan M: 1:2.000



Schnittansicht; Längsschnitt in West-Ost-Richtung mit Blick in Richtung Osmo Areal und Stadthafen 1; M: 1:500



Schnittansicht; Querschnitt in Nord-Süd-Richtung mit Bezug des Quartiers zum DEK M: 1:500



Rückgrat, Fugen und offene Blöcke

- Basisstruktur bildet ein „Rückgrat“ aus verdichteten und geschlossenen Baustrukturen in Richtung südliches Gewerbe
- drei offene Wohnblöcke orientieren sich zum Wasser
- Zwei Fugen schaffen zentrale Orte im Quartier:
- „introvertierte“ und „extrovertierte“ Fuge mit Spielbereichen als Nachbarschaftstreff und zentraler Ort
- differenzierte Aufweilungen und Verengungen entlang der Uferpromenade



Nutzungsmischung und differenzierte -verteilung

- Büro- und kleinteiliges Gewerbe werden zum Lärmschutz in einem „Band“ / „Rückgrat“ in Richtung bestehendes Gewerbe orientiert.
- Wohnen orientiert sich in Richtung Wasser
- Entlang der zentralen Magistrale werden die Erdgeschosse für kleinteilige öffentliche Nutzungen (Café, Restaurant, Mikrobios, Bibliothek, etc.) sowie den Kios aktiviert



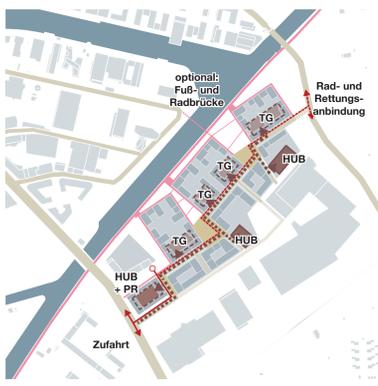
Differenzierte Freiflächen als Bindeglieder

- Freiflächen als zentrale Bindeglieder zwischen dem Quartier und dem Wasser sowie im Quartier selber
- Grüne Fugen mit Spiel- und Freizeitzwecken öffnen den Blick zum Wasser und dienen der Durchlüftung und Katalytbildung
- Gründächer, wasserdurchlässige Oberflächen, Retentionsmulden und Gräben, begrünte Fassaden, Bäume als Bausteine einer klimagerechten Stadt
- Urbane Magistrale mit Verweilqualitäten



Wassersensible Stadt am Wasser

- Kaskadenartiger Regenwasserhaushalt
- Retentionsflächen auf allen „Ebenen“ der Kaskade
- Gründächer, offene, straßenbegleitende Mulden und weitere Einstauflächen im Freiraum sorgen für einen natürlichen Wasserhaushalt
- Hohe Verdunstung verbessert das Mikroklima



Future Mobility

- zentrale urbane Magistrale bildet das „Rückgrat“ einer effizienten Erschließung für Fußbänger, Rad und MIV
- Daran angeschlossene Mobility Hubs sowie optional Tieflgaragen sorgen für autofreie Teilquartiere in Richtung DE-Kanal
- Engmaschiges Fuß- und Radwegenetz durch das gesamte Quartier und die Blockinnenbereiche
- Gebäudebezogene, geschützte Radstellplätze
- Optional: „Brückenschlag“ zum Stadthafen



ALU[YHSLY 7SH[a HU U YKSPJOLY NY ULY -\NL



)LNY U[L OHSI HLU[SPJOL 0UULUO ML



St dtebaulich-freiraumplanerischer Gestaltungsplan M: 1:1.000



=LY[PLM\UNZH\ZZJOUPI[VHLUL)SVJRZ[Y\IR\Y TP[>VOU \UK .LTLPUZJOHM[ZU[a\U=LY[PLM\UNZH\ZZJOUPI[aLU[YHSL -\NLU \UK 4HNPZ[YHSL 4! !