

Objektblätter

für den Neubau der DEK-Brücken

Schillerstraße

(Nr. 75)

Wolbecker Straße

(Nr. 76)

Laerer Landweg

(Nr. 77)

Pleistemühlenweg

(Nr. 78)

Schiller-Straßen-Brücke

Nr. 75

Bestandsanalyse

Funktion

- ❖ Nebenstraßenbrücke
- ❖ Bedeutung für Individualverkehr
 - Motorisierten IV: **mittel**
 - Fahrradverkehr: **sehr hoch**
 - Fußgängerverkehr: **mittel**

Umfeldprägung

- ❖ landschaftliche Einbindung
visuelles Zusammenspiel mit
 - Albersloher Weg-Brücke
 - Wolbecker-Straßen-Brücke**einseitig hoch**
- ❖ urbane Einbindung
visuelles Zusammenspiel mit
 - Stadthafen 1**einseitig hoch**

Abmessungen

- ❖ Wasserspiegelbreite **ca. 38,00 m**
[rechtwinklig zur Kanalachse]
- ❖ Stützweite **ca. 47,00 m**
- ❖ Durchfahrtshöhe [NW] **ca. 4,54 m**

Ausbauziele

Kanal	❖	Rechteckquerschnitt	
	❖	Kurvenaufweitung	nein
	❖	Wasserspiegelbreite	ca. 42,00 m
		[rechtwinklig zur Kanalachse]	
	❖	Betriebswege (beidseitig)	2 x ca. 6,10 m
Brücke	❖	Stützweite	ca. 55,80 m
	❖	Durchfahrtshöhe [GW _o]	mind. 5,25 m
	❖	Fahrbahnbreite	ca. 6,00 m
	❖	Fußwegbreite	2 x 2,00 m ¹
Rampen	❖	max. Längsneigung	ca. 4,5 % ²
	❖	Rampenaufhöhung	ca. 1,00 m
	❖	Fahrbahnbreite	ca. 6,00 m
	❖	Fußwegbreite	2 x 2,00 m

¹ Sofern dies nicht zu einer Kostenbeteiligung der Stadt Münster an der neu zu bauenden Brücke führt (vgl. Stellungnahme der Stadt , Seite 45), da die heutigen Gehwege 2 x 1,50 m breit sind.

² Die Stadt Münster fordert nach wie vor eine Anpassung der maximalen Rampenlängsneigung von 4 % gem. Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BGG) (vgl. Stellungnahme der Stadt , Seite 28 und 47) .

Planungsanforderungen

funktionsgerechter Brückentyp

- ❖ Bogen-Brücke

standortgerechter Brückentyp

- ❖ Bogen-Brücke oder Alternative
- ❖ außen liegende Nebenanlagen
- ❖ Haupttragwerk innen liegend

Entwurfsprinzip

- ❖ „Thematisierung“ des Übergangs von Landschaftsbezug zu industrieller Urbanität
- ❖ Konzeption möglichst asymmetrisch
- ❖ Auflager - Eckbereiche individuell
- ❖ Haupttragwerk (Bogenquerschnitt) fachwerkartig
- ❖ Hängerwerk in X-V - Struktur
- ❖ Profile filigran
- ❖ Oberflächen strukturiert
- ❖ Brüstungen filigran profiliert, ohne Segmente
- ❖ Geländer dünn profiliert
- ❖ Nebenanlage Mitte-Süden mit Ausbuchtung
- ❖ Beleuchtung integrationsfähig
- ❖ Farbgebung dezent

- ❖ städtebauliche Verbindung mit nordöstl. Stadthafen 1
- ❖ Brücke wird während der Bauzeit gesperrt
- ❖ Neubau der Brücke auf der Montagefläche im Bereich südlich der Einfahrt in Stadthafen 1
- ❖ Minimierung der Rampenaufhöhung und der Entwicklungslängen
- ❖ zeitnahe bzw. gleichzeitige Herstellung der Brücke und des Stadthafen-Dükers
- ❖ Ersatz der Wolbecker-Straße-Brücke kann nicht gleichzeitig mit dem Ersatz der Schillerstraßen-Brücke erfolgen, damit noch eine Zufahrt zur August-Schepers-Straße gewährleistet werden kann

Gestaltungsprinzip

- ❖ Verweilqualität / Ausblick gen Süden (Stadthafen 1)
- ❖ individuell-thematische Lösungen für die vier Brückenquadranten, insbes. im SW; ggf. asymmetrische Brückenkopfbehandlung
- ❖ Beleuchtungskonzeption (Quartiersverbindung)

Sonderlösung Rampenbereich

- ❖ der asymmetrischen Konzeption entsprechend, individuelle Brückenkopflösungen
- ❖ Grün-Brückenkopf im Osten
- ❖ Stein-Brückenkopf im Westen
- ❖ (Rampen)-Stein-Wand (anstelle Grün-Böschung als „Platzwand“ im südwestlichen Rampenbereich (Richtung / Übergang Stadthafen 1 - vgl. Kap. 2.3.5 in Stellungnahme Stadt Münster)

Wolbecker-Straßen-Brücke

Nr. 76

Bestandsanalyse

Funktion

- ❖ Hauptverkehrsstraßenbrücke
- ❖ Bedeutung für Individualverkehr
 - Motorisierten IV: **hoch**
 - Fahrradverkehr: **hoch**
 - Fußgängerverkehr: **mittel**

Umfeldprägung

- ❖ landschaftliche Einbindung
visuelles Zusammenspiel mit
 - Schillerstraßen-Brücke
 - Laerer-Landweg-Brücke**mittel**
- ❖ urbane Einbindung
visuelles Zusammenspiel mit:
 - Herz-Jesu-Kirche / Wolbecker Str. / Richtung Innenstadt**hoch**

Abmessungen

- ❖ Wasserspiegelbreite **ca. 38,00 m**
[rechtwinklig zur Kanalachse]
- ❖ Stützweite **ca. 62,50 m**
- ❖ Durchfahrtshöhe [NW] **ca. 4,69 m**

Ausbauziele

Kanal	❖	Rechteckquerschnitt	
	❖	Kurvenaufweitung	nein
	❖	Wasserspiegelbreite	ca. 42,00 m
		[rechtwinklig zur Kanalachse]	
	❖	Betriebswege (beidseitig)	2 x ca. 6,10 m
Brücke	❖	Stützweite	ca. 65,99 m
	❖	Durchfahrtshöhe [GW _o]	mind. 5,25 m
	❖	Fahrbahnbreite	ca. 6,50 m
	❖	komb. Rad- Gehwegbreite	2 x 2,75 m
Rampen	❖	max. Längsneigung	ca. 4,0 %
	❖	Rampenaufhöhung	ca. 1,00 m
	❖	Fahrbahnbreite	ca. 6,50 m
	❖	komb. Rad- Gehwegbreite	2 x 2,75 m

Planungsanforderungen

funktionsgerechter Brückentyp

- ❖ Bogen-Brücke

standortgerechter Brückentyp

- ❖ Bogen-Brücke oder Alternative
- ❖ Haupttragwerk außen liegend und senkrecht
- ❖ innen liegende Nebenanlagen
- ❖ Bögen ohne Querverbindungen

Entwurfsprinzip

- ❖ Betonung der Stadteingangssituation
- ❖ Konzeption symmetrisch
- ❖ Haupttragwerk (Bögen) mit Alternativen zum Rechteckprofil
- ❖ Hängerwerk senkrecht, alternativ in X-V -Struktur
- ❖ Profile filigran
- ❖ Oberflächen strukturiert
- ❖ Brüstungen filigran profiliert, ohne Segmente
- ❖ Geländer dünn profiliert
- ❖ Beleuchtung integrationsfähig
- ❖ Farbgebung dezent

- ❖ Optimierung der Blickachse stadteinwärts auf die Herz-Jesu-Kirche
- ❖ Aufzeigen einer städtebaulich und stadtgestalterisch überzeugenden Lösung im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung Wolbecker Str. 148 und 148a
- ❖ Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit mittels Behelfsumfahrung auf der nördlichen Seite
- ❖ Neubau auf einem Montagedamm an der linken Kanalseite (Westseite)
- ❖ Minimierung der Rampenaufhöhung und der Entwicklungslängen

Gestaltungsprinzip

- ❖ „Auseinandersetzung“ mit Bebauungsflucht Wolbecker Straße, Südseite
- ❖ keine konstruktiven Querverbindungen, kein „Neigen“ der Bögen, kein Windverband
- ❖ Wiederherstellung ergänzender Grün-Strukturen
- ❖ Stein-Brückenkopf im Westen
- ❖ (Rampen)-Stein-Wand (anstelle Grün-Böschung)
- ❖ im Südwesten (Übergang Wohngebäude) i.V. m. Treppe / Platz (vgl. Kap. 2.3.6. in Stellungnahme Stadt Münster)
- ❖ Brückengeländer als Absturzsicherung im südwestlichen Rampenbereich weiterführen

Laerer Landweg - Brücke

Nr. 77

Bestandsanalyse

Funktion

- | | | |
|---|---------------------------------|------------------|
| ❖ | Nebenstraßenbrücke | |
| ❖ | Bedeutung für Individualverkehr | |
| | □ Motorisierten IV: | mittel |
| | □ Fahrradverkehr: | sehr hoch |
| | □ Fußgängerverkehr: | hoch |

Umfeldprägung

- | | | |
|---|---|------------------|
| ❖ | landschaftliche Einbindung
visuelles Zusammenspiel mit | sehr hoch |
| | □ Grün-Strukturen, DEK, Straße | |
| | □ Wolbecker-Straßen-Brücke | |
| | □ Pleistermühlenweg-Brücke | |
| ❖ | urbane Einbindung
visuelles Zusammenspiel mit: ./. | gering |

Abmessungen

- | | | |
|---|---------------------------------|--------------------|
| ❖ | Wasserspiegelbreite | ca. 38,00 m |
| | [rechtwinklig zur Kanalachse] | |
| ❖ | Stützweite | ca. 62,00 m |
| ❖ | Durchfahrtshöhe [NW] | ca. 4,55 m |

Ausbauziele

Kanal	❖	Kombiniertes Rechtecktrapezprofil (KRT)	
	❖	Kurvenaufweitung	ca. 1,00 m
	❖	Wasserspiegelbreite	ca. 45,00 m
		[rechtwinklig zur Kanalachse]	
	❖	Betriebswege (beidseitig)	2 x ca. 6,10 m
Brücke	❖	Stützweite	ca. 63,76 m
	❖	Durchfahrtshöhe [GW _o]	mind. 5,25 m
	❖	Fahrbahnbreite	ca. 6,00 m
	❖	Fußwegbreite	2 x 1,50 m
Rampen	❖	max. Längsneigung	ca. 3,5 %
	❖	Rampenaufhöhung	ca. 1,00 m
	❖	Fahrbahnbreite	ca. 6,00 m
	❖	Fußwegbreite	2 x 1,70 / 2,00 m

Planungsanforderungen

funktionsgerechter Brückentyp

- ❖ Bogen-Brücke (Einfeldsystem)

standortgerechter Brückentyp

- ❖ Bogenbrücke oder Alternative
- ❖ Haupttragwerk innen liegend
- ❖ außen liegende Nebenanlagen

Entwurfsprinzip

- ❖ „zurückhaltende“ räumliche Wirkung
- ❖ Transparenz / Leichtigkeit / Filigranität / Eleganz
- ❖ flachere Bogenausprägung
- ❖ Konzeption möglichst asymmetrisch
- ❖ Haupttragwerk fachwerkartig aufgelöst, evtl. mit Queraussteifung
- ❖ Hängerwerk in X–V - Struktur
- ❖ Profile filigran
- ❖ Oberflächen strukturiert
- ❖ Brüstungen filigran profiliert, ohne Segmente
- ❖ Geländer dünn profiliert, transparent
- ❖ Nebenanlagen Mitte-Norden mit Ausbuchtung
- ❖ Beleuchtung integrationsfähig

- ❖ Farbgebung dezent
- ❖ Brücke wird während der Bauzeit gesperrt
- ❖ Neubau der Brücke erfolgt teilweise überkragend auf der Montagefläche auf der Ost-Westseite
- ❖ Minimierung der Rampenaufhöhung und der Entwicklungslängen
- ❖ Ersatz der Laerer-Landweg-Brücke kann nicht gleichzeitig mit dem Ersatz der Pleistermühlenweg-Brücke erfolgen, weil diese Brücke als Umfahrung dient.

Gestaltungsprinzip

- ❖ Verweilqualität / Ausblick gen Norden (Richtung Kanalbogen) in der Mitte
- ❖ besondere Gestaltung / Modellierung der Grün einbindenden Eckbereiche (Grünquadranten), insbes. NW-Quadrant
- ❖ Beleuchtungskonzeption (Quartiersverbindung)

Pleistemühlenweg-Brücke

Nr. 78

Bestandsanalyse

Funktion

- ❖ Nebenstraßenbrücke
- ❖ Bedeutung für Individualverkehr
 - Motorisierten IV: **mittel**
 - Fahrradverkehr: **sehr hoch**
 - Fußgängerverkehr: **sehr hoch**

Umfeldprägung

- ❖ landschaftliche Einbindung **sehr hoch**
visuelles Zusammenspiel mit
 - Grün-Strukturen
 - Kanal und Rampen begleitend
 - Laerer-Landweg-Brücke
 - Prozessionsweg-Brücke
- ❖ urbane Einbindung **gering**
visuelles Zusammenspiel mit: ./.

Abmessungen

- ❖ Wasserspiegelbreite **ca. 46,00 m**
[rechtwinklig zur Kanalachse]
- ❖ Stützweite (13,50 m + 51,30 m) **ca. 64,80 m**
- ❖ Durchfahrtshöhe [NW] **ca. 4,54 m**

Ausbauziele

Kanal	❖	Trapezprofil	
	❖	Kurvenaufweitung	ca. 35,0 m
	❖	Wasserspiegelbreite	ca. 77,0 m
		[rechtwinklig zur Kanalachse]	
	❖	Betriebswege (beidseitig)	2 x ca. 6,10 m
Brücke	❖	Stützweite	ca. 98,70 m
	❖	Durchfahrtshöhe [GW _o]	mind. 5,25 m
	❖	Fahrbahnbreite	ca. 6,00 m
	❖	Fußwegbreite	2 x 1,60 m
Rampen	❖	max. Längsneigung	ca. 4,0 %
	❖	Rampenaufhöhung	ca. 1,00 m
	❖	Fahrbahnbreite	ca. 6,00 m
	❖	Fußwegbreite	2 x 1,50 m

Planungsanforderungen

funktionsgerechter Brückentyp

- ❖ Bogen-Brücke (Einfeldsystem)

standortgerechter Brückentyp

- ❖ Bogenbrücke oder Alternative als Sonderbrücke
- ❖ Haupttragwerk innen liegend
- ❖ außen liegende Nebenanlagen

Entwurfsprinzip

- ❖ „zurückhaltende“ räumliche Wirkung
- ❖ Transparenz / Leichtigkeit / Filigranität / Eleganz
- ❖ flache „geduckte“ Bogenausprägung
- ❖ Konzeption möglichst asymmetrisch
- ❖ Haupttragwerk fachwerkartig aufgelöst, evtl. mit Queraussteifung
- ❖ Hängerwerk in X–V - Struktur
- ❖ Profile filigran
- ❖ Oberflächen strukturiert
- ❖ Brüstungen filigran profiliert, ohne Segmente
- ❖ Geländer dünn profiliert, transparent
- ❖ Nebenanlagen Mitte-Süden und Mitte-Norden mit Ausbuchtungen (Kanzeln)

- ❖ Beleuchtung integrationsfähig
 - ❖ Farbgebung dezent
 - ❖ Brücke wird während der Bauzeit gesperrt
 - ❖ Minimierung der Rampenaufhöhung und der Entwicklungslängen
 - ❖ Ersatz der Pleistermühlenweg-Brücke kann nicht gleichzeitig mit dem Ersatz der Laerer-Landweg-Brücke erfolgen, weil diese Brücke als Umfahrung dient
-
- | |
|---------------------------|
| Gestaltungsprinzip |
|---------------------------|
- ❖ Verweilqualität / Ausblick gen Süden (Kanalbogen) und gen Norden (Bereich Maikotten)
 - ❖ besondere Gestaltung / Modellierung der Grün einbindenden Eckbereiche (Grünquadranten)
 - ❖ Beleuchtungskonzeption (Quartiersverbindung)