

**Vom Bahnhof in die Stadt | Die Zukunft der Windthorststraße
Mehrfachbeauftragung | Erläuterungsberichte - Juryentscheidung**

RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn

Erläuterungen zum Entwurf

Durch die Umgestaltung des Bahnhofs ändern sich die städtebaulichen Rahmenbedingungen, eine deutliche Aufwertung des Bahnhofs und des Umfeldes lassen Auswirkungen auf die unmittelbare Umgebung und Innenstadt erwarten.

Vor diesem Hintergrund soll die Windthorststraße auf einer Länge von ca. 600 m als zentrale Verbindung für Fußgänger und Radfahrer für die Zukunft entwickelt werden, für die eindeutige Verknüpfung zwischen Bahnhof und den zentralen Fußgängerzonen.

Da der städtebauliche Charakter und die verkehrliche Funktion in den Teilabschnitten zwischen:

Abschnitt A, Bahnhofstraße und Von-Vincke-Straße

Abschnitt B, Von-Vincke-Straße und Promenadenring

Abschnitt C, Promenadenring und Harsewinkelplatz

Abschnitt D, Harsewinkelplatz und Ludgeristraße

wechselt, wird durch eine neue deutliche Führung des Fußgängerverkehrs Orientierung geschaffen.

Die Fußgänger werden jeweils auf der Südseite der Windthorststraße geführt und am Harsewinkelplatz in die Fußgängerzone in Richtung Ludgeristraße entlassen, begleitet durch wiederkehrende gleiche Ausstattungselemente.

Dies geht für den Abschnitt A mit einer Neuordnung und Zonierung des Straßenquerschnitts einher. Die Führung übernimmt ein Pflasterband (Intarsie) welches den südlichen Gebäudefassaden vorgelegt wird. Seitlich von dem Pflasterband ergeben sich Flächen für Außengastronomie. Der übrige Straßenraum soll durch eine lockere

Baumstellung mit zugeordneten Bänken und Fahrradparkern den Aufenthalt mehr fördern als bisher offensichtlich genutzt.

Durch die neue Baumanordnung wird der gesamte Abschnitt entschleunigt, was dazu führt, dass die Straße wieder als Fußgängerzone wahrgenommen wird und für den Fahrradverkehr an Attraktivität als Durchfahrtsstraße verliert. Die störende Unordnung im Vorbereich der Geschäfte wird damit deutlich reduziert, die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder südlich des Zugangsbauwerks Fahrradstation weiter ausgebaut. Die Befahrung für geregelten Anlieferverkehr und Rettungsfahrzeuge bleibt erhalten, Radfahrer sollen die Engel- und Herwarthstraße nutzen.

Der Mündungsbereich in die Von-Vincke-Straße und ihre Querung erfordert eine Neuordnung des Fußgängerübergangs mit Anbindung an die Parkanlage der Engelschanze, die weitgehend unverändert bleibt. Hier bestehen derzeit schon ausreichende Sitzmöglichkeiten.

In diesem Abschnitt B zwischen Von-Vincke-Straße und Promenadenring wird dafür der gesonderte Rechtsabbieger aus Richtung Klosterstraße zugunsten der Führung der Fußgänger aufgegeben und das „Nadelöhr“ am Promenadenbrunnen aufgeweitet, Führung übernimmt auch hier das Pflasterband, welches den Fußgänger zum Promenadenring geleitet.

Die Querung der Radfahrer (Promenadenring) und Fußgänger wird durch einen Zebrastreifen und Drängelgitter im Fluchtverlauf des Radwegs sicherer gestaltet.

Im weiteren Fußwegverlauf Richtung Klosterstraße wird auf das vorhandene begleitende Verkehrsgrün zu Gunsten einer durchgängigen Promenadenbreite verzichtet.

Mit der Querung der Klosterstraße findet die Führung Anschluss an den Abschnitt C zwischen Promenadenring und Harsewinkelplatz. Der neugestaltete Fußweg wird hier soweit wie möglich verbreitert

ohne die erforderlichen derzeitigen Funktionen auf der Nordseite der Straße nachhaltig zu stören. Das Pflasterband wird hier mittig im Gehweg geführt, und begleitet die südlichen Fassaden bis hin zum Harsewinkelplatz. Ruhender Aufenthalt wird auf diesem kurzen Abschnitt nicht angeboten.

Mit Einmündung in den Platzbereich des Harsewinkelplatzes ist die innerstädtische zusammenhängende Fußgängerzone erreicht. Für die seit ca. 25 Jahren bestehende Platzgestaltung schlagen wir vor, unter weitgehendem Erhalt der Bestandsbäume und erforderlichen Erschließungen einen klaren Platzraum zu schaffen, der u.a. auch die klarere Zuführung zur Harsewinkelgasse leistet. Die Hochbeete werden von Unterwuchs befreit und die städtebaulichen vorhandenen Strukturen durch geschnittene Baumpflanzungen (z.B. Linden) ergänzt. Die entstehenden Kronendächer bieten Durchblick und Aufenthaltsbereiche mit erhöhter Aufenthaltsqualität, der Kirschkulptur wird mehr Raum gegeben. Die Fahrradstellplätze werden außerhalb der Laufzonen neu am Platzrand positioniert. PKW-Stellplätze werden nicht berücksichtigt, der Außengastronomie wird mehr Raum verschafft.

Die Nordseite des Platzes (Windthorststraße/Ecke Stubengasse) wird mit gleichen Elementen gestaltet. Die vorhandene Bebauung wird durch Grünstrukturen ergänzt, es entsteht hier jedoch eine eher introvertierte und geschützte Situation mit entsprechender Möblierung.

Im zentralen Schnittpunkt findet die Verteilung und Orientierung statt, entweder weiterführend in nördlicher Richtung (Dominikanerkirche, Stadthaus, Galerie Kaufhof, Karstadt, etc.) oder in westliche Richtung gewandt als letzten Abschnitt der Windthorststraße der Abschnitt D bis zur Einmündung in die Ludgeristraße. Dieser Straße folgend wird auch hier durch die Mittellage des Pflasterbandes die Orientierung erleichtert und die zentrale Verbindung zwischen Bahnhof und Ludgeristraße abgeschlossen. Bis hier wird die einheitliche Ausstattung orientierungsunterstützend geführt.

Neben einheitlicher Möblierung wird vorgeschlagen, die Bestandsleuchten zu erhalten und durch ein einheitliches Orientierungssystem (Beschilderung) zu erweitern. Parallel dazu könnten in gleicher Materialität beschilderte Säulen das System ergänzen.

Juryentscheidung:

Der Entwurf kann hinsichtlich seiner Qualitäten zur funktionalen und gestalterischen Verbesserung des Straßenraums insgesamt nicht überzeugen, dies gilt insbesondere für den verkehrlichen Aspekt. So kann der Vorschlag eines Wechsels der Baumstellung im Abschnitt A im Zusammenhang mit der Anordnung von Sitzelementen und Fahrradständern in dieser Form nicht zur gewünschten Begrenzung des Wildwuchses des Fahrradparkens beitragen. Die Baumstellung wirkt willkürlich und wird nach Maßgabe des Leitungsplans nicht realisierbar sein.

Die Konzentration der Fußgängerführung auf die südliche bzw. westliche Straßenseite nimmt wenig Rücksicht auf bestehende Verkehrsströme und wirkt in ihrer Ausschließlichkeit nahezu zwanghaft. Sie würde eher zu einer Zunahme von Konflikten der unterschiedlichen Verkehrsarten führen. Insbesondere an der Promenade als Hauptverteiler wird durch den künftig umgeleiteten Radverkehr und das Zusammentreffen mit dem dort konzentrierten Fußgängerverkehr sowie durch den Wegfall der Rechtsabbiegespur von einer deutlichen Zunahme der Konflikte auszugehen sein. Der Wegfall der Rechtsabbiegespur ist aufgrund der Verkehrsbelastung nicht realisierbar. Mit der ausschließlichen Konzentration der Fußgängerführung auf die südliche bzw. westliche Seite würden zudem die planerischen Konzepte der Stadt in den letzten Jahren sozusagen in ihr Gegenteil verkehrt, die aufgrund des Geschäftsbesatzes im Abschnitt B und einer traditionellen Rechtsorientierung der Fußgänger eine Führung auf der nördlichen Seite vorgesehen haben.

Insgesamt wirkt vor allem die gestalterische Ausprägung der Promenadensituation nicht prägnant genug.

Die grünräumlichen Ergänzungen am Harsewinkelplatz führen nicht zu einem Qualitätsgewinn, sondern mindern die räumliche Erlebnis- und Aufenthaltsqualität des Platzes. Sie werden zudem im nördlichen Platzabschnitt nicht realisierbar sein.



Lageplan
M 1:500

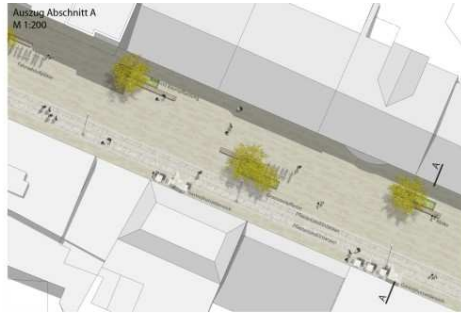


B1 VOM BAHNHOF IN DIE STADT
DIE ZUKUNFT DER WINDTHORSTASSE

Materialien



Bestand: Natursteinfaser, Natursteinplatz
Planung: Betonplatten in verschiedenen Formaten



Flächig: Betonplatten in verschiedenen Formaten
Pflasterband: Kleinstein- und Großflaster



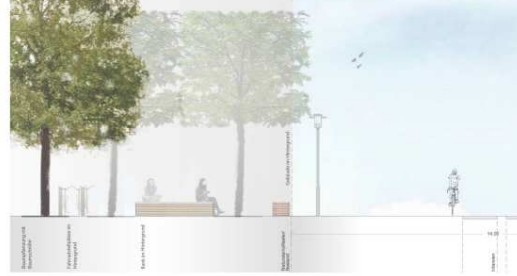
Prinzipschnitt A-A M 1:50



Prinzipschnitt B-B M 1:50



Prinzipschnitt C-C M 1:50



Erlebnis zum Entwurf

Vom Bahnhof in die Stadt: Die Zukunft der Windthorstraße

Durch die Umgestaltung des Bereichs sollen sich die städtebaulichen Rahmenbedingungen, eine überhöhte Aufwertung des Bereichs und die Umkehr beim Aussehen auf der Straße und im öffentlichen Raum bewirken. Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden. Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden.

Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden. Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden.

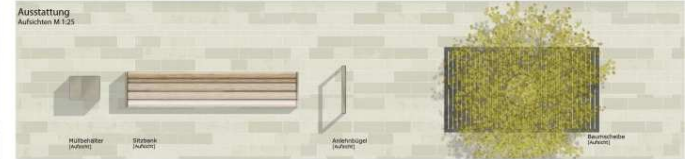
Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden. Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden.

Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden. Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden.

Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden. Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden.

Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden. Die Umgestaltung soll durch eine höhere Aufenthaltsqualität und eine höhere Aufenthaltsqualität bewirkt werden.

**B2 VOM BAHNHOF IN DIE STADT
DIE ZUKUNFT DER WINDTHORSTASSE**



Kiparlandschaftsarchitekten

Erläuterungen zum Entwurf

Das strahlenförmige Grünsystem der Stadt Münster verbindet historisch gewachsene Strukturen im Stadtkern mit den landschaftlichen Flächen im Umland und hält ein immenses Potential zur zukunftsorientierten Entwicklung des Stadtgefüges bereit.

Die Freiraumqualitäten einer Stadt wirken sich nicht nur auf das Image des Standortes aus, sondern haben auch einen entscheidenden Einfluss auf die Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung. Freiraum besteht nicht nur aus grünen Parks und Gärten – Freiräume sind das verbindende Element und gliedern den urbanen Ballungsraum. Sie sind ein existentieller Bestandteil der Stadtstruktur der Stadt Münster und vernetzen die einzelnen funktionalen Räume und historisch gewachsenen Stadtteile miteinander.

Während der motorisierte Individualverkehr der Vergangenheit und Gegenwart diese Räume dominierte, gilt es heute das Potential dieses umspannenden Fluidums des Freiraums effizienter und nachhaltiger zu nutzen und weiter zu entwickeln.

Der neue Freiraum in all seinen Formen wird für den postindustriellen Stadtbau mit seinen Ansprüchen an die soziale, technologiefreundliche, energieeffiziente und kulturell attraktive Stadt der Zukunft immer mehr an Bedeutung gewinnen. Daher gilt es, Strategien und neue Freiraumtypologien, die sich neben den etablierten Gärten und Parks positionieren, zu entwickeln.

Eine neue, grüne Infrastruktur unterstützt die Stärkung von Ökosystemdienstleistungen, fördert den Schutz von Naturgütern wie Boden, Wasser, Luft und verbessert die Gesundheit der Stadtbevölkerung. Gleichzeitig erlaubt die grüne Infrastruktur eine feinere Vernetzung von einer Vielzahl von unterschiedlichen Räumen mit verschiedenen Qualitäten. Durch eine Integration und Vernetzung der bereits existierenden Freiräume untereinander entsteht ein grünes Netzwerk,

wodurch die Mobilität und Frequentierung der Knotenpunkte gefördert wird.

Freiraum wirkt als Katalysator der Stadtentwicklung: Die Qualität eines öffentlichen, begrüneten Freiraums erzeugt positive Effekte in der stadträumlichen Umgebung. Sie profitiert von einer innovativen internen Vernetzung, indem das Grün bis in die Stadt hineingetragen sowie eine Anbindung an die übrigen Quartiere gestärkt wird.

Qualität durch Raum: In seiner historischen Form beinhaltet das Münsteraner Grünsystem bereits viele dieser Aspekte in ihrer Grundform und eignet sich als Nährboden für eine zukunftsorientierte Entwicklung in diesen Bereichen. Städtebau und Freiraumgestaltungen werden in dem Konzept der Grünen Infrastruktur kombiniert.

Die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts müssen als Chance begriffen werden, neue innovative Ideen der Stadtentwicklung zu entwickeln. Um schnell auf die sich verändernden Umstände reagieren zu können, bedarf es einfacher Lösungen. Grüne Infrastruktur bietet durch Natur, Freiraumgestaltung und nachhaltige Technik ein robustes System, welches auf die äußeren Einflüsse proaktiv und selbständig reagieren kann.

Räume ‚flüssig‘ machen und verknüpfen, übergeordnete Systeme schaffen, die heterogene Strukturen sinnhaft verbinden – das alles ist auf Grundlage des Grünsystems der Stadt Münster möglich und notwendig, um beispielhafte Raumkonglomerate wie die Windthorststraße zwischen Hauptbahnhof und Prinzipalmarkt im Spannungsfeld zwischen Durchgangs- und Aufenthaltsraum neu zu positionieren.

Der Gesamtraum Windthorststraße: Als bedeutender Innenstadtzugang kann die Windthorststraße als ‚Visitenkarte‘ der Stadt Münster gelten: sie stellt die direkte fußläufige Verbindung des Hauptbahnhofs mit dem historischen Stadtzentrum dar und vermittelt dem Besucher einen ersten Eindruck des Stadtraums. Hierbei werden verschiedene Teilräume durchschritten, die in ihren heterogenen

Funktionen unterschiedlichste identitätsstiftende Merkmale aufweisen.

Eine Umgestaltung muss hier ansetzen: es sind Maßnahmen zu ergreifen, die raumübergreifend Orientierung stärken, die Aufenthaltsqualität des Freiraums steigern und den Charakter der Straßenabschnitte zielgenau herausarbeiten.

Die neue Verkehrsführung: Als grundlegende Voraussetzung für die sinnvolle Neuordnung des Freiraums ist der ruhende und fließende Verkehr neu zu regeln. Der Überbeanspruchung des Abschnitts A durch abgestellte Fahrräder werden zusätzliche Parkhäuser entlang der Verkehrsachse entgegengesetzt: am Berliner Platz, an der Engelstraße sowie an der Promenade entstehen gesicherte Abstellmöglichkeiten. Der fließende Radverkehr wird anstatt durch den Abschnitt A alternativ über die Bahnhofstraße, Herwarthstraße und Engelstraße geführt und trifft dort wieder auf die Windthorststraße. Der Abschnitt der A der Windthorststraße wird dadurch als reine Fußgängerzone gestaltet und erfährt eine der Nutzung angemessene Entschleunigung. Im Sinne einer konfliktfreien Verkehrsführung ist den Fahrradfahrern auf der neuen Schnellverbindung ein erhöhtes Vorfahrtsrecht vor Bussen und PKW einzuräumen.

In den Abschnitten B und C der Windthorststraße ist die Höchstgeschwindigkeit des Kraftverkehrs zur Entspannung der Kreuzungspunkte reduziert. Im Abschnitt C ist eine hybride Belegung der Stellplätze angedacht: diese stehen zu Anlieferungszeiten den Kraftfahrzeugen zu Verfügung und können im Tagesverlauf als Fahrradstellplätze genutzt werden.

Im Abschnitt D ist im Bereich des Harsewinkelplatzes in Abstimmung mit den Anliegern auf Langzeitstellplätze für PKW zu verzichten, wodurch eine freie Zugänglichkeit des Platzes gewährleistet ist.

Abschnitt A und D: Einfach offen: In den PKW-freien Abschnitten der Windthorststraße steht die Steigerung der Aufenthaltsqualität des

Freiraums im Vordergrund: der Straßenraum wird ‚entrümpelt‘ und neu geordnet.

Eine klare Zonierung gelingt durch die Aufteilung der Straßenbreite in 2/3 Bewegungsraum und 1/3 Aufenthaltsbereiche. Der Bodenbelag aus Kleinsteinpflaster wird im Bereich der Gastronomieflächen durch harzgebundene Inlets ergänzt und erleichtert die Orientierung durch die klare Ablesbarkeit der Raumnutzung. Der Baumbestand wird im Sinne einer grünen Achse durch wilde Baumbestecke eingefasst und von einer leicht abgesenkten wasserführenden Rinne begleitet. Diese wirkt als raumordnendes, lineares Element zwischen den Nutzungsbereichen. Diese Achse wird an den Kreuzungspunkten mit den Seitenstraßen unterbrochen: großformatige Betonplatten aus dem Bestand heben die dortigen Bereiche hervor und inszenieren sie als Aufmerksamkeitsflächen mit Widererkennungseffekt.

Das Farbkonzept der Oberflächen wird analog zum Prinzipalmarkt ausgeführt und stellt auf diese Weise den Beginn der Windthorststraße optisch in Zusammenhang mit dem Stadtzentrum.

Die Verlagerung der Straßenlaterne aus der vertikalen in die horizontale Ebene über die Straße öffnet den Raum zu den Seiten. Elegante Leuchtkörper greifen den Stil der Ausstellungselemente der Innenstadt auf und schaffen in den Abendstunden eine warme, sichere Atmosphäre.

Abschnitt B: Einfach Alle: Aus Abschnitt A kommend gelingt der vereinfachte Übergang über die Von-Vincke-Straße mittels einer intelligenten Ampelschaltung und einer klaren Zonierung der Verkehrsflächen. Der zentrale Bereich auf Höhe des Lackmuseums erfährt als großes Scharnier zwischen Grüning und Stadtstruktur eine tiefgreifende Veränderung:

Der Kreuzungsbereich mit der Promenade wird als Aufmerksamkeitsraum für alle Verkehrsteilnehmer neu geordnet. Zur verbesserten Orientierung werden durch punktuellen Auslichten der Bestandsvegetation Blickachsen geschaffen. Ein durchgehender Bodenbelag betont die großzügigen Bewegungs- und Aufenthaltsflächen, die ei-

nen nun konfliktfreien Übergang zwischen der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse ermöglichen. Der Museumsvorplatz wird mit Natursteinpflaster neu gefasst und mit Sitzgelegenheiten aufgewertet.

Abschnitt C: Einfach weit: Die Verbreiterung des Bürgersteigs auf der Südseite entspannt die Fußgängerdichte zu Spitzenzeiten. Der Bodenbelag aus Natursteinpflaster aus dem Abschnitt C wird entlang des Harsewinkelplatzes in die Windthorststraße weitergeführt und macht eine klare Zonierung der Flächen ablesbar. Der Brunnen im Bestand wird zugunsten von Außengastronomieflächen entfernt und der Platzeingang auf diese Weise geöffnet. Die Erweiterung der Grünfläche rund um die Kirschensäule lässt eine neue Aufenthaltsqualität entstehen.

Kunst im Stadtraum: Einfach Münster: Als besondere Beziehungsobjekte zwischen den beiden Polen der Windthorststraße, dem Prinzipalmarkt und dem Hauptbahnhof, schaffen großflächige Spiegel des Künstlers Thomas Schönauer eine Illusion: im 10°-Winkel geneigt schweben sie über den Abschnitten A und D und weiten den Raum optisch auf.

Im Zusammenspiel mit den weiteren Kunstwerken an der Windthorststraße entsteht ein Entrée zum Stadtraum, das dem Anspruch an einen hochwertigen, vielfältigen und charakterstarken Stadtraum gerecht wird.

Juryentscheidung:

Die konzeptionelle Stärke der Arbeit liegt in ihrem Ansatz, den Entwurf zur Neugestaltung der Windthorststraße aus grundlegenden

Fragen der Stadtentwicklung abzuleiten: der Notwendigkeit etwa, Städte durch mehr Grün gegen Überhitzung zu schützen, Frischluftschneisen zu schaffen, Stadt und Landschaft gemeinsam als Lebensraum zu betrachten. In der Praxis bleibt der Entwurf jedoch weit hinter dem gesetzten Anspruch zurück.

Der Erhalt der Baumreihe in Abschnitt A der Windthorststraße und die Gestaltung des Harsewinkelplatzes als Rasenfläche sind die einzigen Grünmaßnahmen von Belang. Auch steht die stadtplanerisch eher schwach motivierte Anlage eines "großen Scharniers", einer fast 80 mal 40 Meter großen Fläche aus Betonplatten im Übergang zur Promenade, der auch einige historische Bäume sowie die historische Parkanlage des Museums für Lackkunst zum Opfer fallen würden, im Widerspruch zum Grünthema, ohne einen urbanen Gegenwert oder eine verkehrstechnische Verbesserung zu bieten. Am Harsewinkelplatz hingegen wäre wohl eine belagsorientierte, beispielbare Gestaltung die bessere Lösung gewesen.

Der Arbeit mangelt es erheblich an Ortsbezogenheit. Die durchgängige Natursteinpflasterung der Straße nach dem Beispiel des Prinzipalmarktes ist weder historisch noch funktional noch gestalterisch angemessen. Elemente wie eine flache Wasserrinne, die allerdings nur bei Starkregen kurzzeitig Wasser führen würde, überzeugen als Leitorientierung nicht.

Die verkehrliche Lösung erscheint zu radikal. Ein vollständiger Wegfall des Fahrradverkehrs in Abschnitt A wird politisch nicht durchsetzbar sein und ist auch stadtplanerisch nicht gewollt.

Windthorststraße GRÜNE STADT III Münster

KLA kiparlandschaftsarchitekten milano | dulsburg



Das städtebauliche Grünsystem der Stadt Münster verbindet historisch gewachsene Strukturen im Stadtkern mit den landschaftlichen Flächen im Umland und hält ein immenses Potenzial zur zukunftsorientierten Entwicklung des Stadtgebietes bereit.

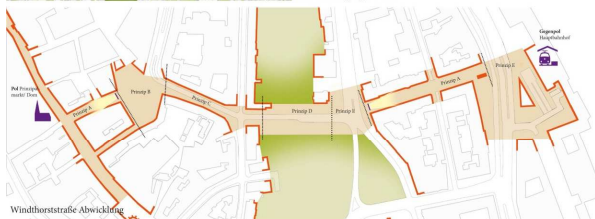
Die Freiraumqualität einer Stadt wirken sich nicht nur auf das Image des Staates aus, sondern haben auch einen entscheidenden Einfluss auf die Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung. Freiraum besteht nicht nur aus grünen Parks und Gärten - Freiräume sind das verbindende Element und gliedern den urbanen Ballungsraum. Sie sind ein existenzieller Bestandteil der Stadtkultur der Stadt Münster und verorten die einzelnen funktionalen Räume und historisch gewachsenen Stadteile miteinander. Während der modernisierte Individualcharakter der Vergangenheit und Gegenwart diese Räume dominierte, gilt es heute das Potential dieses umspannenden Flächums des Freiraums effizienter und nachhaltiger zu nutzen und weiter zu entwickeln. Der neue Freiraum ist all seinen Formen wird für den postindustriellen Stadtbau mit seinen Ansprüchen an die soziale, technologiefreundliche, energieeffiziente und kulturell attraktive Stadt der Zukunft immer mehr an Bedeutung gewinnen. Dabei gibt es Strategien und neue Freiraumtypologien, die sich neben den etablierten Gärten und Parks positionieren, zu entwickeln. Eine neue, Grüne Infrastruktur unterstützt die Stärkung von Ökosystemdienstleistungen, fördert den Schutz von Naturgütern wie Boden, Wasser, Luft und verbessert die Gesundheit der Stadtbevölkerung. Gleichzeitig erlaubt die Grüne Infrastruktur eine bessere Vernetzung von einer Vielzahl von unterschiedlichen Räumen mit verschiedenen Qualitäten. Durch eine Integration und Vernetzung der bereits existierenden Freiräume untereinander entsteht ein grünes Netzwerk, wodurch die Mobilität und Freizeitmöglichkeiten des Städtgebietes gefördert wird.

Die Qualität eines öffentlichen, begrünten Freiraums erzeugt positive Effekte in der stadtnahen Umgebung. Sie profitiert von einer innovativen Interessen Vernetzung, indem das Grün bis in die Stadt hineingetragen sowie eine Anbindung an die übrigen Quartiere gestärkt wird.

In seiner historischen Form beinhaltet das Münsteraner Grünsystem bereits viele dieser Aspekte in ihrer Grundform und eignet sich als Nährboden für eine zukunftsorientierte Entwicklung in diesen Bereichen. Substanz und Freiraumgestaltungen werden in dem Konzept der Grünen Infrastruktur kombiniert.

Die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts müssen als Chance begriffen werden, neue innovative Ideen der Stadtentwicklung zu entwickeln. Um schnell auf die sich verändernden Umstände reagieren zu können, bedarf es einfacher Lösungen. Grüne Infrastruktur bietet durch Natur, Freizeitmöglichkeiten und nachhaltige Technik ein robustes System, welches auf die diversen Einflüsse produktiv und schädigungstolerant kann.

Grüne Stadt Münster



Windthorststraße Abwicklung



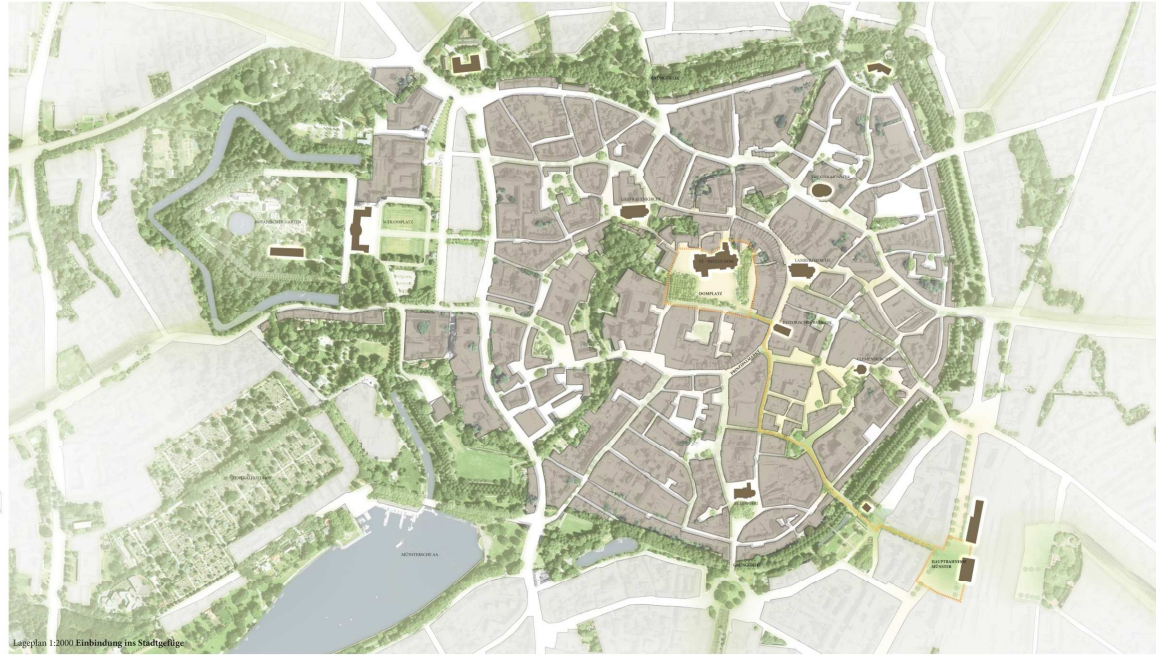
Prinzip A - Fußgängerzone

Prinzip B - Platzfläche

Prinzip C - robuste Fahrbahn

Prinzip D - „Das große Scherz“

Prinzip E - Kreuzungssituation



Lageplan 1:2000 Einbindung ins Stadtgefüge



Visualisierung Windthorststraße Richtung Bahnhof



Visualisierung Harswinkelplatz Richtung Prinzipalmarkt

Windthorststraße GRÜNE STADT III Münster

KLA kiplandschaftsarchitekten milano | düsseldorf



Lageplan 1:500 Abwicklung Windthorststraße

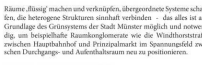
Windthorststraße GRÜNE STADT III Münster

KLA kiparlandschaftsarchitekten milano | duisburg



Piktogramm Verkehrsströme

- Kreuzungsbereich**
klare Lenkung - hohe Sicherheit
- Fußgängerbindung**
neue Wege - neuer Blick
- Fahrradumkleide**
neue Gestaltung
- Schnelle Verbindung**
neue Wege - mehr Entspannung
- Fahrradfahrer ablenken**
neue Wege - mehr Entlastung
- PKW Verkehr**
neues Tempo - mehr Aufmerksamkeit
- „Das große Schienert“**
neue Klarheit - mehr Sicherheit
- Grübel**
neuer Übergang - starke Verzögerung



Räume flüssig machen und verknüpfen, übergeordnete Systeme schaffen, die beweglichen Stadtraum einatmen lassen – das alles ist auf Grundlage des Grünsystems der Stadt Münster möglich und notwendig, um beispielhafte Raumkonzepte wie die Windthorststraße zwischen Hauptbahnhof und Postplatz mit dem Sponsoringfeld zwischen Durchgangs- und Außenbahnhöfen neu zu positionieren.

Der Gesamttraum Windthorststraße
Als besonderer Innenraumgestaltung kann die Windthorststraße als „Vierstreifen“ der Stadt Münster gelten: sie stellt die direkte funktionale Verbindung des Hauptbahnhofs mit dem historischen Stadtkern dar und vermittelt dem Besucher einen ersten Eindruck des Stadtraums. Hierbei werden verschiedene Teilräume durchschneiden, die in ihrer heterogenen Funktionen unterschiedlichste identitätsstiftende Merkmale aufweisen.

Eine Umgestaltung muss hier ansetzen: es sind Maßnahmen zu ergreifen, die räumlich-profilhaft Orientierung stiften, die Außenbühnenqualität des Freiraums steigern und den Charakter des Straßenschnitts schärfen/beruhigen.

Die neue Verkehrsführung
Als grundlegende Voraussetzung für die sinnvolle Neuordnung des Freiraums ist der ruhende und fließende Verkehr neu zu regeln. Der Überbegriff des Abschnitts A durch abgelenkte Fahrräder werden zusätzliche Parkhäuser entlang der Verkehrsachse ermöglicht am besten Platz an der Engstelle sowie an der Promenade ermöglichen geschickte Abwechslungen. Der fließende Radverkehr wird zuerst durch den Abschnitt A überstreift über die Hauptverkehrs- und Hauptverkehrs- und Engstelle geführt und trifft dort wieder auf die Windthorststraße. Der Abschnitt B der Windthorststraße wird dadurch als reine Fußgängerzone gestaltet und erhält eine den Nutzung angepasste Einseitigkeit. Im Sinne einer konfliktfreien Verkehrsführung ist den Fahrradfahrern auf der neuen Schwellenbildung ein erhöhtes Verkehrsrisiko vor Bussen und PKW einzuräumen. In den Abschnitten B und C der Windthorststraße ist die Geschwindigkeit des Kraftverkehrs zur Entspannung der Kreuzungspunkte zu reduzieren. Im Abschnitt C ist eine hybride Bildung der Schwellen anzugehen: diese stehen zu Anlieferungszeiten den Kraftfahrzeugen in Verfügung und können im Tagesverlauf als Fahrradabstellplätze genutzt werden.

Im Abschnitt D im Bereich des Harsewinkelplatzes in Abstimmung mit den Kollegen auf angrenzenden Flächen für PKW zu verordnen, wo durch eine freie Zugänglichkeit des Platzes gewährleistet ist.



- Stühle in den Aufenthaltsbereichen**
Holz aufrufen: hoch funktionsfähig, polierbeständig
- Alufußsteine**
Stahlblech funktionsfähig, polierbeständig
- Fahrradpark**
Bühnenoptik mit Belegungsanzeiger zur Deutlichmachung
- Fußgänger in den Aufenthaltsbereichen**
Charmant, funktionsfähig, polierbeständig
- Fahrradpark in den Aufenthaltsbereichen**
Stahl funktionsfähig, polierbeständig
- Fahrradumkleide**
Bühnenoptik, funktionsfähig, polierbeständig
- Einseitigkeit**
Hilfsmittel, funktionsfähig, polierbeständig



Lageplanausschnitt und Profilschnitte 1:200 Windthorststraße Bereich Radstation



Lageplanausschnitt und Profilschnitte 1:200 Windthorststraße - Grüngürtel



Lageplanausschnitt und Profilschnitte 1:200 Windthorststraße - Harsewinkelplatz

Fischer Landschaftsarchitektur, Bonn

Erläuterungen zum Entwurf

Gelebte Verbindung: Die Windthorststraße Münster stellt keinen klassischen, einheitlichen Straßenzug dar. Sie besteht vielmehr aus verschiedenen Segmenten in der historischen Kernstadt, der Promenade und der Stadterweiterung zum Bahnhof. Es ist die wichtige Wegeführung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt, sowie die markanten Gebäude und Grünanlagen auf der Wegestrecke, welche ihr die besondere Bedeutung geben. Der Entwurf nimmt diese städtebauliche Konstellation auf und setzt diese in Form einer verbindenden Gesamtgestaltung um. Hierzu bedient sich der Entwurf weniger prägnanter Elemente um eine Klammer zu setzen, welche verbindet und dem Straßenzug eine besondere Identität vermittelt.

Klammer: Wie ein roter Teppich entrollt sich der Bodenbelag zwischen Bahnhof und Ludgeristraße. Ein einladender Belag aus Naturstein schafft eine wertige Atmosphäre und verleiht den einzelnen Abschnitten der Windthorststraße eine besondere Identität. Durch die feine Unterteilung in regelmäßigen Pflaster in der Kernstadt und einen großzügigen Plattenbelag im Bahnhofsquartier reagiert der Belag auf die Umgebung. Einer Klammer gleich umfassen die Flächen den Verkehrsraum und binden ihn in das Gesamtgefüge ein. Angrenzende Aufweitungen und Plätze werden durch den Belag angeschlossen und aufgewertet.

Episodenband: Eingelegt in den Bodenbelag laufen zwei breite, parallele Steinbänder durch die Windthorststraße. Entlang der mittigen Straße umklammern sie das eingelegte Straßenprofil. In den Fußgängerbereichen wird jeweils ein mittellängiges Plattenband fortgeführt.

Es erzählt Geschichten und Episoden aus den angrenzenden Quartieren und Gebäuden. Mittels literarischen Texten, übermittelten Redensarten, Bildern und Multimedia Codes werden Betrachtern und

Flanierenden Informationen und Eigenheiten des Standortes übermittelt. Dies kann die prominenten Stationen, wie die Stadtbefestigung, St. Raphaels Klinik oder den Harsewinkelplatz betreffen, aber auch Geschichten aus dem historischen Hotel Continental oder alt eingewohnten Geschäften oder Bewohnern. Hier erweitert sich die lineare Verbindung zu einem mehrdimensionalen Verknüpfungselement der Geschichte und der Gegenwart, der lokalen Plätze und Bewohner.

Stadtbäume: Die Bäume spielen bei der Raumbildung und Wahrnehmung des Straßenraumes eine wesentliche Bedeutung. Im Bereich der Innenstadt akzentuieren die bestehenden, punktuell gesetzten Bestandsbäume unterschiedliche Raumfolgen. Der Grünzug der Promenade und der Engelschancen verwandelt die Windthorststraße zu einer Parkstraße.

Der grüne Charakter der Promenade findet im Anschluss an den Bahnhof seine Fortsetzung. In versetzter Anordnung zum linearen Band positionierte Amberbäume geben der Straße eine grüne Akzentuierung. Ihre schmale, lockere Wuchsform schafft ein vertikales Element ohne wichtige Blickbeziehungen zu unterbinden oder sich störend in den Vordergrund zu spielen. Die versetzte Stellung bietet eine optische Bremse und schafft störungsfreie Zwischenräume für Gastronomie und Geschäfte.

Harsewinkelplatz: Mit seinen markanten Großbäumen, der eingezogenen Lage und den prägnanten Gebäuden bildet der Harsewinkelplatz einen speziellen Ort auf der innerstädtischen Verbindung. Seine bestehende Pflasterung prägt den Platz. Wenige Eingriffe erweitern das Flair und die Nutzung des Platzes. Der bestehende Handwerkerbrunnen wird in einer großen beispielbaren Wasserfläche erweitert. Fontänen und Wasserfeld laden Kinder zum Spielen ein und Besucher zum Verweilen. Ergänzend werden zwei Holzdecks um die zentralen Bestandsbäume positioniert welche als Lounge und Spielskulpturen neue Aktivitätspunkte anbieten.

Verkehrskonzept: Das Verkehrskonzept beachtet die vorgegebene Trennung der Verkehrsarten. Für den Bereich der Windhorststraße schlagen wir einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 vor. Hierzu wird der Fahrverkehr durch ein 2cm Flachbord in Form des Episodenbandes vom Fußgängerverkehr getrennt. Mit der geringen Höhe wird die Trennung klar angezeigt, gleichwohl erlaubt sie Fußgängern, Gehbeeinträchtigten, Kinderwagen und Fahrrädern eine leichte Querung. Sie ist ferner noch tastbar für Sehingeschränkte. Die bestehenden geordneten Querungen werden beibehalten, da sie den Verkehr beruhigen und Besuchern Sicherheit beim Kreuzen der Straße geben.

Der Fahrradverkehr wird parallel zum motorisierten Verkehr auf der Straße geführt. Im Bereich der Fußgängerzone Harsewinkelplatz trennen Poller den MIV und lässt Fahrradfahrer durch, welche hier seitlich angeordnete Stellplätze vorfinden.

Im Bereich der Kreuzung Engelenschanze / Windthorststraße werden die Querungsiseln großzügig erweitert um die Querung zu erleichtern, als auch die südliche Anbindung zu optimieren. Die Fahrradfahrer mit Fahrziel Osten und Süden werden durch Begünstigung an der Ampel über die Engelstraße abgeführt. Die Zufahrt zur Fußgängerzone Windhorststraße dient nur noch dem Anliegerverkehr und nicht mehr primär dem Durchgangsverkehr. Die versetzte Baumstellung bildet hierzu die optische Einbremsung.

Fahrradabstellanlagen in der Windthorststraße dienen vorrangig dem Besuchsverkehr. Sie sind in kleinen Gruppierungen dezentral angeordnet um kurze Wege zu ermöglichen. Umsteigeabstellanlagen sind außerhalb der Fußgängerzone angeordnet. Die Zuwegung zur Fahrradgarage Bahnhof ist freigestellt und durch das Zugangsband präsent in den Vordergrund gestellt.

Material: Bei der Entwicklung nachhaltiger Stadtqualität kommt dem Belag eine entscheidende Bedeutung zu. Mit der Verwendung eines robusten Natursteins sieht der Entwurf eine nachhaltige Investition für

die Zukunft vor. Die Wahl fällt auf changierende Graubrauntöne aus beständigem Granit. Im Bereich der Innenstadt wird das Material als regelmäßiges Reihenpflaster verwendet. Format und Mischung führen die historischen Pflasterbeläge fort. Durch die bearbeitete Oberfläche und die regelmäßige Verlegung wird jedoch deutlich gemacht, dass es sich hier um eine Fortentwicklung handelt. Oberfläche und enge Fugen erlauben ein erschütterungsfreies bewegen von Mobilitätseingeschränkten und Fahrrädern.

Ein großzügiger Plattenbelag, reduziert auf einen Grauton, unterstreicht den Wechsel von der historischen Innenstadt zur Vorstadt um den Bahnhof. Gleichzeitig nimmt der Belag Bezug auf die umgebenden Betonplattenbeläge der Nebenstraßen.

Das leitende Episodenband wird aus anthraziten Basaltplatten hergestellt. Die einzelnen Erzählungen sind durch eingefräste Buchstaben, Bildern oder ähnliches in den Formsteinen vorgesehen. Integriert in die Bänderung sind punktuelle Entwässerungspunkte. Zusätzlich kann ein Blindenleitsystem eingefräst werden.

Fahrbahnen sind mit einem eingefärbten Asphalt passend zur Pflasterung ausgeführt. Diese widerstandsfähigen Flächen bieten eine kostengünstige Langlebigkeit in Kombination mit einer markanten Flächenteilung und deutlich geringeren Rollwiderständen, sowie Reduzierung des Geräuschniveaus.

Die Pflasterflächen werden in ungebundener Bauweise entsprechend der Belastungsklasse 3.2 nach RStO2012 ausgebaut, was auch eine Andienung mit Großfahrzeugen erlaubt. Asphaltflächen sind in der Belastungsklasse 10 mit einer 12cm Asphaltdecke auf 14cm Asphalttragschicht ausgeführt. Die Neugestaltung der Windthorststraße bietet grundsätzlich die Möglichkeit, für ähnliche Stadtzugänge einen Materialstandard zu setzen.

Ausstattung und Licht: Die Ausstattung ist zeitlos und dauerhaft. Sitzringe, Poller, Radständer und Abfallbehälter bilden eine „Gestaltfamilie“ und werden aus Stahl gefertigt. Sitzbereiche sind aus hochfesten

HPL Platten vorgesehen. Diese sind so gefertigt dass sie sowohl angenehmes Sitzen ermöglichen als auch das Anschließen von Fahrrädern verhindert wird.

Durch die Verwendung von Wandleuchten wird eine ganz besondere Lichtatmosphäre geschaffen. Die Beleuchtungselemente bleiben tagsüber im Hintergrund des Straßenbildes und beleuchten nachts besonders die Gehwege deutlich. Es verleiht dem öffentlichen Raum einen ganz speziellen Auftritt. Durch die Wandmontage werden störende Einbauten im öffentlichen Raum verhindert.

Juryentscheidung:

Der Entwurf kann zunächst durch seinen subtilen Umgang mit dem Bestand für sich einnehmen und bietet, auch in verkehrlicher Hinsicht, ein insgesamt schlüssiges Konzept. Sowohl die vorgeschlagene Aufteilung des Straßenraums wie auch die Materialwahl und der vorgesehene Formatwechsel des Belags von der historischen Altstadt zur Stadterweiterung südlich des heutigen Promenadenrings überzeugen. Das vorgeschlagene Episodenband – in Fußgängerbereichen mittig geführt, in befahrenen Bereichen zu beiden Seiten der Fahrbahn – ist eine gelungene Orientierung im Straßenraum, könnte straßenbegleitend jedoch leicht unter Wert als Kantenstein oder Rinnstein fungieren und dadurch seine gestalterische Bedeutung einbüßen. Zudem bliebe das Episodenband, lediglich in der Windthorststraße eingesetzt, als singuläres Motiv in der Altstadt

unterhalb seiner Möglichkeiten. Die vorgeschlagene inhaltliche Ausgestaltung des Bandes mit Informationen zu den einzelnen Straßenabschnitten oder anliegenden Gebäuden erscheint obsolet: Die Stadt erzählt sich selbst und benötigt keinen mitlaufenden Kommentar.

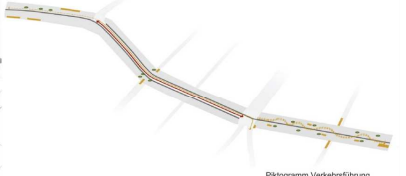
Das Lichtkonzept mit Wandleuchten in den Abschnitten A und C ist eine interessante, atmosphärisch starke Lösung. Zu kritisieren ist die versetzte Baumstellung in Abschnitt A, die zufällig wirkt und keinen ordnenden Eingriff in die komplexe Funktionalität dieses Abschnitts bedeuten würde. Die vorgeschlagenen Bäume mit ihren lichten, hohen Kronen erlauben zwar Blickbeziehungen in Richtung Innenstadt und auf historische Fassaden, vermögen in diesem prominenten ersten Abschnitt jedoch keinen grüngestalterischen Akzent zu setzen. Überhaupt gilt, dass der Entwurf in seiner eleganten Zurückhaltung gegenüber dem Bestand in erster Linie marginale Verbesserungen bereithält, aber keinen raumübergreifenden Gestaltungswillen erkennen lässt.

Am Harsewinkeplatz offenbart sich wiederum das Potenzial des Entwurfs. Der Brunnen wird nicht nur erhalten, sondern zu einer Kinderspielfläche erweitert, die Holzdecks unter den Bäumen sind eine diskussionswürdige Option im Umgang mit den Niveauunterschieden. Die Gestaltung verspricht eine hohe Aufenthaltsqualität.



[f] landschaftsarchitektur

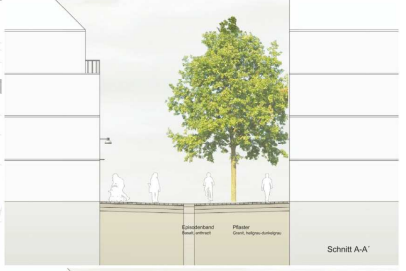
Lageplan 1:500



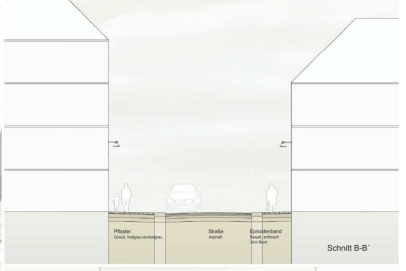
Piktogramm Verkehrsführung



Piktogramm Gesamtkonzept



Schnitt A-A'



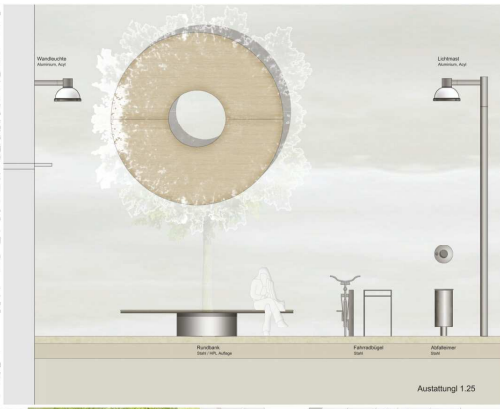
Schnitt B-B'



Schnitt C-C'



Sit planliche Einbindung 1:200



Ausstattung 1:25



Detail 1:50





LohausCarl Landschaftsarchitektur, Hannover

Erläuterungen zum Entwurf

Aufgabe: Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes besteht der Wunsch der Stadt Münster, die Windhorststraße als Hauptverbindung zwischen dem Bahnhof und der Einkaufsstadt aufzuwerten und attraktiver zu gestalten.

Die heterogene Gestaltung der jetzigen Abschnitte soll in eine einheitliche Gestaltung münden, zudem als Leitsystem im Sinne eines barrierefreien Ausbaus dienen.

Für die „wilden Radstellplätze“ sollen Lösungsansätze für ein Ordnungsprinzip aufgezeigt werden.

Idee: Der Eingang vom Bahnhof in die Windthorststraße erhält eine deutliche Zeichenhaftigkeit mit hohem Aufforderungscharakter. Obwohl die Abschnitte der Windthorststraße extrem unterschiedlich in ihrer Ausprägung sind, soll über eine Vereinheitlichung in der Materialität der Bodenbeläge und der Leitlinien ein spürbarer Zusammenhang hergestellt werden. Von der Farbigkeit der Bodenbeläge orientieren wir uns an den vorherrschenden Farben der angrenzenden Bebauung besonders aber an den historischen Häusern mit ihren Ziegelfassaden und beigefarbenen Sandstein Fenster- und Türenleibungen. Der Straßenraum soll eine aufgeräumte Selbstverständlichkeit ausstrahlen.

Die einzelne Straßenabschnitte der Windthorststraße lassen sich wie folgt beschreiben:

Abschnitt A

Zwischen Bahnhofstraße und Von-Vincke-Straße: Mittig in die Windthorststraße gestellte hoch aufgeastete und geschnittene Baumkronen markieren den Eingang in die Innenstadt. Sie besetzen einen Funktionstreifen, der Fahrradstellplätze, Außengastronomie, Sitzbänke und Abfallbehälter aufnimmt. Ein Immergrüner Heckenkubus auf

der Baumscheibe der Bäume gliedert den Funktionstreifen auf angenehme Weise und schützt zugleich den Baumstamm vor Beschädigungen und „wildem“ Fahrradparken.

Rechts und links des Streifens befinden sich je eine Flaniermeile, eine Freihaltezone für die Anlieferung und Feuerwehr und das schnelle Fortkommen der Innenstadtbesucher.

Gebäudebegleitend und den Funktionstreifen rahmend ist ein kontrastierender, dunkler Belag vorgesehen. Er dient als visuelle Leitlinie für sehbehinderte und zugleich als taktile Leitlinie für Blinde. Diese Streifen könnten analog zur teilweise bereits in den Straßenabschnitten vorkommenden dunkelbraun-grauen Grauwacke in Grauwacke selbst oder aber auch in einen dunkleren braunen Klinker hergestellt sein.

Der übrige Belag ist als beige farbender Betonwerkstein angedacht. Auf Mastleuchten haben wir zugunsten einer Hängebeleuchtung verzichtet.

Zum einen werden somit die Verkehrsflächen nicht verstellt zum anderen wird den „Wildparkern“ (Radfahrer) eine Anbindemöglichkeit entzogen. Die Spannseile werden unmittelbar unter der Baumkrone geführt, sodass jeweils im Wechsel die Flaniermeilen und zudem auch der Bereich unmittelbar unter den Bäumen beleuchtet werden können. Eine besondere Lichtatmosphäre entsteht.

Das System der Leitlinien wird auf den Bahnhofsvorplatz geführt und kann somit mit dem Bahnhof verbunden werden.

Die Zufahrt zum Fahrradparkhaus wird deutlich gekennzeichnet und verhindert somit Nutzungskonflikte.

Südlich der vorhandenen Radstation wird ein kleiner Baumhain auf der aufgeweiteten Verkehrsfläche vorgeschlagen. Es entsteht eine angenehme Proportion des Raumes. Unter den Bäumen selbst sind nochmals weitere Stellplätze für Fahrräder vorgesehen.

Abschnitt B

Zwischen Von-Vincke-Straße und Promenadenring: Ergänzend zur nördlichen Querung der Von-Vincken-Straße schlagen wir eine südliche Querung mit mittiger Fußgänger-Aufstellfläche über die Engelschanze vor.

Ließe sich aus verkehrlichen Gründen die Rechtsabbiegerspur in der Windhoststraße entfernen (unser beratender Verkehrsplaner hat dies für realistisch eingeschätzt) so hätte man eine großzügige Querung mit unmittelbarem und geradlinigen Anschluss an die Promenade. Aber auch unter Beibehaltung der Abbiegespur wäre eine fußläufige Verbindung möglich, wenn man den hier vorhandenen Pflanzkörper leicht in seiner Breite reduziert.

Auch in diesem Abschnitt wird das Prinzip der Leitlinien beibehalten und trägt zu einer besseren Orientierung bei.

Die Windthorststraße wird bodenbündig mit den angrenzenden Gehflächen ausgebildet. Jedoch aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht mit Betonwerkstein sondern mit einem durchgefärbten Ortbeton befestigt.

Im Bereich der Promenade wird im Geh- und Fahrbahnbereich ein übergroßes „Aufmerksamkeitsfeld“ in dunkler Farbe bzw. Grauwacke hergestellt. Allen Verkehrsteilnehmern wird hier eine erhöhte Aufmerksamkeit abverlangt. Zudem wird dieser Bereich großzügig ausgeleuchtet um möglichen Nutzungskonflikten vorzubeugen.

Südlich des Museums für Lackkunst wird die Gartenmauer zur Sitzmauer.

Die Beleuchtung der Verkehrsfläche erfolgt in diesem Abschnitt über Mastleuchten mit einer leistungsstärkeren Bestückung als im Abschnitt A. Der Leuchtkopf wird in Form einer Produktfamilie an den Leuchtkopf der Hängeleuchte angelehnt. Die Leuchte selbst wird in den äußeren Leitstreifen integriert und stellt somit keine Behinderung für Blinde dar.

Abschnitt C

Zwischen Promenadenring und Harsewinkelplatz: Die Straße wird hier auf zulässiges Minimalmaß reduziert, um mehr Fläche für Fußgänger und Radfahrer zu genießen. Die kontrastierenden Leitstreifen werden wie in den ersten beiden Abschnitten beibehalten. Auch in diesem engeren Straßenprofil wird auf Hängeleuchten zurückgegriffen, der Leuchtpunkt mittig über der Straße platziert.

Abschnitt D

Zwischen Harsewinkelplatz und Ludgeristraße: Der Harsewinkelplatz stellt einen Knotenpunkt und Verteilerplatz dar. Seine mit Altbaumbestand geprägte Erscheinung wird erhalten. Jedoch werden die Bäume vorsichtig aufgeastet, um die Raumkanten besser zu erfahren und unterschiedliche Blickbeziehungen zu ermöglichen. Die Hochbeete würden wir gerne in ihrer Ausdehnung reduzieren ohne die Bäume selbst zu gefährden und mit unterschiedlich breiten Sitzkanten aus Weißbeton einfassen. Die Erscheinung des Platzes wird offener luftiger, die Wegebeziehungen klarer und zum Teil (bes. im nördlichen Bereich) erst ermöglicht.

Die PKW-Stellplätze werden auf 3 Behindertenstellplätze reduziert. Die Fahrradstellplätze werden so angeordnet, dass sie nicht mehr der Hauptblickfang sind sondern eher unterordnen und keine Barriere mehr darstellen. Die Bauminseln werden mit Leitlinien eingefasst und in der vorhandenen Grauwacke gepflastert. Im Kontrast mit dem hellen Betonwerksteinbelag entstehen ganz beiläufig Wegeführungen in die angrenzenden Straßen wie Harsewinkelgasse, Windthorststraße und Stubengasse.

Die Beleuchtung erfolgt über Mastleuchten wie in Abschnitt B, jedoch fassadenbegleitend (sie könnten aber auch als Wandleuchte ausgebildet werden). Die Mitte des Platzes wird über Leuchten innerhalb der farblich abgesetzten Inseln ausgeleuchtet.

Harsewinkelgasse und der Abschnitt Windthorststraße bis Ludgeristraße erhalten wiederum Hängeleuchten mit mittiger Ausleuchtung und weitere Fahrradabstellmöglichkeiten, zumindest in der Windthorststraße.

Die vorhandenen „Kirschen“ verbleiben an ihrem Platz werden jedoch in die breite Sitzkante mit integriert.

Juryentscheidung:

Der Entwurf überzeugt durch eine Vielfalt sehr solider, gut durchdachter Vorschläge und durch seine präzise Detaillierung. Die Verfasser haben zu den unterschiedlichsten gestalterischen Aspekten des Straßenraums sehr konkrete Überlegungen angestellt und zu guten planerischen Ergebnissen geführt.

Als einzigem Büro gelingt den Verfassern im Abschnitt A ein repräsentativer Auftakt und zugleich eine überzeugende Lösung zur funktionalen Neuordnung des Straßenraums.

Die Anordnung eines Funktionsbands in der Straßenmitte – mit neuen, hochkronigen Bäumen, Möglichkeiten für Außengastronomie, aber auch Fahrradstellplätzen – sowie relativ schmaler Fußgängerbereiche zu beiden Seiten könnte in dieser Form funktionieren, die

Verkehrssituation entschärfen und den Kunden besseren Zugang zu den Geschäften ermöglichen. Die neuen Hängeleuchten mit drei Lichtpunkten im Querschnitt würden eine stimmungsvolle Lichtsituation erzeugen. Besonders hervorzuheben ist die sorgfältige Ausformulierung einer barrierefreien Gestaltung des Straßenraum mit akzentuierten Farbkontrasten als Leitelementen.

Die Materialwahl selbst scheint in der dargestellten und beschriebenen Farbigkeit noch nicht optimal. Auch die geschnittenen Baumkronen im Abschnitt A dürften aufgrund des hohen Pflegeaufwands nur wenig Chancen auf Realisierung haben. Sie sind als Mittel zur Raumbildung an dieser Stelle zudem nicht nötig und wirken etwas angestrengt.

Die Baumstandorte am Harsewinkelplatz werden zu Hochbeeten mit Sitzmöglichkeiten umgestaltet, die Neugestaltung dieses Platzes verspricht hohe Aufenthaltsqualität. Die angedeutete Shared-Space-Lösung im Bereich des Promenadenrings wird aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht funktionieren, die vorgeschlagenen eingefärbten Ort betonflächen wären im Bedarfsfall nicht reparaturfreundlich.



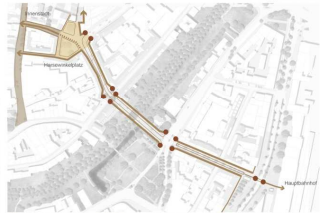
Aufgabe
 Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes besteht der Wunsch der Stadt Münster die Windthorststraße als Hauptverbindung zwischen dem Bahnhof und der Einkaufszone aufzuwerten und attraktiver zu gestalten.
 Die strategische Gestaltung der jetzigen Abschnitte soll in eine einheitliche Gestaltung münden, zudem als Leitbildsystem im Sinne eines barrierefreien Ausbaus dienen.
 Für die „weißen Radlerplätze“ sollen Lösungsmuster für ein Ordnungsmass aufgezeigt werden.

Idee
 Der Eingang vom Bahnhof in die Windthorststraße soll eine deutliche Zeichenhaftigkeit mit hohem Aufmerksamkeitscharakter haben. Obwohl die Abschnitte der Windthorststraße extrem unterschiedlich in ihrer Ausprägung sind, soll über eine Vereinheitlichung in der Materialität der Bodenbeläge und der Leuchten ein spürbarer Zusammenhang hergestellt werden und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Von der Fußgänger- zur Radlerzone anreihen wir uns an den vorherrschenden Farbton der angrenzenden Bebauung besonders aber an den historischen Häusern mit ihrem Ziegelfassaden und beigefarbenen Sandstein Fenstern und Türumrahmungen. Der Straßenraum soll eine aufgeräumte Selbstverständlichkeit ausstrahlen.

Legende H 1: 2000



Detail Fahrradparken



Platzsystem Leitbildsystem

● Fahrgastzone (Innenstadt)
 ● Leitbildsystem (Innenstadt)
 ● Aufenthaltsknoten (Kreuzungen)
 ● Fahrradzone
 ● Radlerzone (Kreuzungen)
 ● Kreuzungsbereiche
 ● Kontrast-Fuß-Rad-Verkehr
● einseitigen Einbahnstreifen
 ● Radlerblöcke
 ● Platzsystem Verkehr



Blick auf den Hornwieseplatz



Blick vom Bahnhof in die Windthorststraße



