

Competitionline 20.02.2024

Anerkennung

Nichtoffener Wettbewerb | 02/2024
Stadtteilentwicklung Nördlich Osttor in Münster-Hiltrup



Perspektive 1

©Karl Richter Architekten BDA



Lageplan

©Karl Richter Architekten BDA



Lageplanausschnitt 1:500

©Karl Richter Architekten BDA



Grün- und Freiraum

©Karl Richter Architekten BDA



Klimakonzept

©Karl Richter Architekten BDA



Entwässerungskonzept

©Karl Richter Architekten BDA



Wohnformen und Nutzungen
©Karl Richter Architekten BDA



Bauabschnitte
©Karl Richter Architekten BDA



Mobilitätskonzept

©Karl Richter Architekten BDA



Perspektive 2

©Karl Richter Architekten BDA



Perspektive 3

@Karl Richter Architekten BDA



Perspektive 4

©Karl Richter Architekten BDA



Perspektive 5

©Karl Richter Architekten BDA

Anerkennung

Karl Richter Architekten BDA
Stadtplanung / Städtebau
KuBuS Freiraumplanung GmbH & Co. KG
Landschaftsarchitektur
Dr. Papadakis GmbH
Wasserbau

Erläuterungstext

Münster-Hiltrup Nördlich Osttor – kompakt, urban, grün

Im Plangebiet Münster-Hiltrup Nördlich Osttor wird ein kompaktes grünes Quartier entstehen, das eine hohe räumliche Eigenständigkeit aufweist. Eine Grundschule, eine

Musikschule, sechs Kitas, kulturelle und soziale Angebote tragen zu einem vielfältigen und lebendigen urbanen Quartier bei.

Vom Stadtreihenhaus über das Mehrfamilienhaus für Eigentums-, freifinanzierte und geförderte Mietwohnungen bis zu Sonderformen wie genossenschaftliches oder seniorengerechtes Wohnen reichen die unterschiedlichen Wohnformen, die eine Vielfalt der Bewohnerschaft ergeben werden.

Kleinteilig parzellierte Blöcke und eine eher lockere Bebauung mit Stadthäusern sind in menschlichem Maßstab gehalten. Die Freibereiche ermöglichen allen Bewohner- und Altersgruppen Freizeit, Sport und Spiel.

Städtebauliche Leitidee

Städtebauliche Leitidee ist die Ausformulierung zweier Siedlungskörper, die voneinander getrennt vom Osttor erschlossen werden. Beide Quartiere sind durch einen weiträumigen Grünzug miteinander verbunden, der sich von den Vinnbüschen nach Norden in die freie Agrar- und Waldlandschaft erstreckt. Dessen räumliche Kanten sind als perforierte Blockrandbebauungen gestaltet. Größere und kleinere grüne Quartiersplätze durchsetzen die Quartiere an sinnfälligen Stellen. Dominantes freiräumliches Element beider Quartiere ist jeweils ein räumlich klar gefasster Grünzug, der die Entwässerung der Quartiere übernimmt.

Bautypologien und Wohnformen

Nach einem fein ausdifferenzierten Regelwerk werden verschiedene Bautypologien und Wohnformen in den einzelnen Baufeldern miteinander kombiniert, wobei entlang der Siedlungsränder zu den Grünzügen und dem Osttor eine überwiegend geschlossene vier- bis fünfgeschossige Bauweise und im Quartiersinneren eine eher aufgelockerte Bauweise mit Reihenhäusern und Stadthäusern von zwei bis drei Geschossen dominiert.

Freiraum- und Grünkonzept

Die Quartiere bieten ein differenziertes Netz aus öffentlichen und privaten Freiräumen. Im westlichen Quartier sind neben dem Grünzug entlang der Wallhecke jeweils ein Grünplatz an der Schule und an der sechszügigen Kita prägende Freiraumelemente. Beim östlichen Quartier bildet ein Quartiersplatz das Scharnier zwischen Quartierseinfahrt und dem Grünzug.

Entlang der öffentlichen Straßen und Wohnwege werden alleearartig klimaresistente Bäume gepflanzt, die Grünzüge werden mit großen Wildblumenwiesen, einzelnen Baumgruppen und kleinen Klimawäldchen attraktiv gestaltet.

Konzept für Regenwassermanagement

Der Topographie folgend werden entlang der Straßen und Wohnwege Mulden angelegt, die das überschüssige Regenwasser versickern lassen oder bei Starkregen zu den Retentionsbecken entlang der Grünzüge weiterleiten. Die Retentionsbecken werden dabei mit unterirdischen Eisspeichern, die der Reduzierung des Energieverbrauchs der Quartiere dienen, kombiniert. Begrünte Dächer verzögern ebenfalls die Regenwassereinleitung in die Mulden.

Verkehrsplanerische Leitidee

Der ruhende Verkehr wird in vier Quartiersgaragen zusammengefasst, in deren Erdgeschoss sich die Mobilstationen befinden. Die Tempo-30-Zonen auf den Haupteerschließungsstraßen sind als Stichstraßen ausgeführt, um Pendelverkehr zwischen den Quartieren zu vermeiden. Die internen Erschließungen erfolgen über befahrbare Wohnwege, sog. „Shared Spaces“. Im Gebiet soll man sich vor allem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem E-Scooter bewegen.