1. RUNDGANG

Architektur:
Winking · Froh Architekten GmbH, Berlin

Verfasser*in:
Martin Froh

Mitarbeiter*innen:
Edward Jabbour

Tragwerksplanung:
INGENIEURBÜRO DR. BINNEWIES Ingenieurgesellschaft mbH, Hamburg

Verfasser*in:
Dr. Frank-Peter Brunck

Mitarbeiter*innen:
Herr Nagel, Herr Bothe

Auszug aus dem Erläuterungsbericht (Verfasser)

Erläuterungen
Die Herausforderung für den Entwurf besteht darin, etwas zu schaffen, was städtebaulich wie auch formal zum Bestand und in den Masterplan von Ingenhoven Architekten passt. Bei einer ersten Teilrealisierung soll kein Torso entstehen. Und die architektonischen Möglichkeiten von morgen auf den Nachbargrundstücken, einschließlich eines verlängerten „Wolkenbügels", sollen offengehalten werden.

Rampenbauwerk
Da am Versorgungszentrum aufgrund funktionaler Zwänge keine Erschließungsrampe angeordnet werden kann, ist diese exponiert an der Albert-Schweitzer-Straße geplant. Das Rampenbauwerk besteht aus einer O-förmigen Doppelhelix. Ein- und Ausfahrt erfolgen um die Hälfte versetzt zentral von der Straße. Durch die rückwärtige Anordnung der Auffahrtsrampe entsteht im Bauwerk eine zusätzliche Rückstaufläche. Die O-förmige Ausbildung der Rampe ermöglicht den Nutzerinnen und Nutzern im Gegensatz zu kreisrunden Rampen eine sehr komfortable Auf- und Abfahrt ohne „Drehwurm" bei guter Orientierung.

Brücke und Parkebenen
Die Ein- und Ausfahrt zu den Parkebenen schafft ein zweigeschossiges Brückenbauwerk. Über das oberste Geschoss gelangt man auf die Einfahrtsebene. Hier befinden sich 397 Besucherstellplätze. Sind diese belegt, führt eine interne Rampe auf die Ausfahrtsebene mit weiteren 168 Besucherstellplätzen und 170 Mitarbeiterstellplätzen. Eine dritte, untere Ebene mit 122 Stellplätzen dient ausschließlich Mitarbeitern. Sie wird ebenfalls über die interne Rampe erschlossen. Die Anordnung der barrierefreien Stellplätze und Stellplätze für Frauen und Familien umfasst die Aufzugsnahen Flächen. Die Plätze für Elektromobilität entstehen an den Technikaufbauten. Der Neubau umfasst Insgesamt 857 Stellplätze.

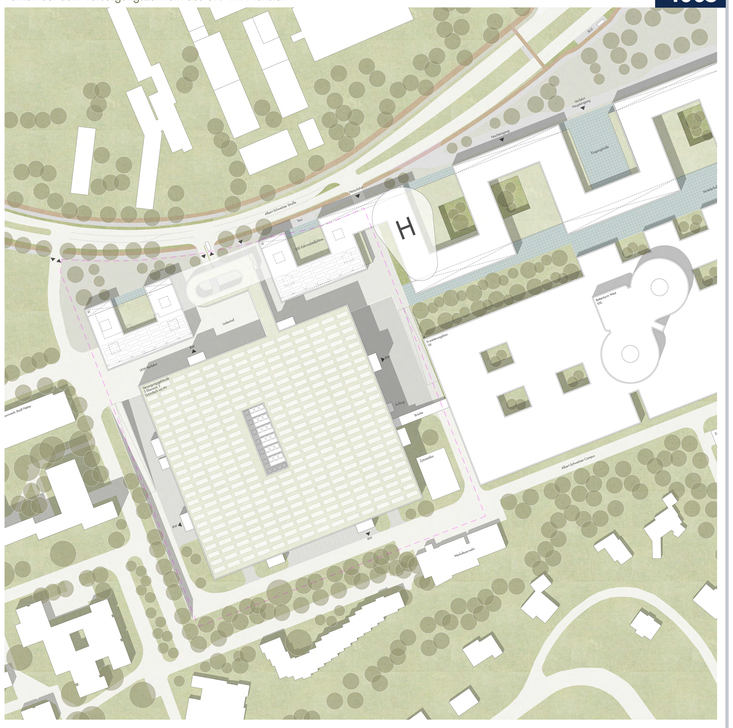
Erschließung, Rettungswege
Für die fußläufige, straßenseitige Erschließung dient ein Treppenhaus mit Doppelaufzugsgruppe im Rampenbauwerk. Der Weg zu den Stellplätzen erfolgt über die Brücke. Eine weitere Aufzugsanlage ist im Bereich der bestehenden Brücke an der Kantine geplant. Über jedes zweite, an der Fassade des Versorgungszentrums liegende Treppenhaus führen die notwendigen baulichen Rettungswege. Die Treppenverlängerungen erfolgen seitlich, ohne störend in den Bestand einzugreifen.

Konstruktion
Aufgrund der Geschosshöhen unterhalb der Hochhausgrenze sind alle Stützen und Träger in Stahl geplant. Es kommen überwiegend offene Profile zum Einsatz. Die Geschossdecken bestehen aus beschichteten Stahlbetonfertigteilen. Ziel ist die Verwendung von Recyclingbetonen und „grünem" Stahl. Das Rampenbauwerk folgt dieser Konstruktionsweise mit einem hohen Anteil vorgefertigter Bauteile für eine kurze Bauzeit.

Klimaschutz
Die oberste Parkebene, die Brücke und das Rampenbauwerk erhalten Dächer als fünfte, grüne Fassade in Form von Retentionsdächern, überwiegend mit PV-Anlagen. Die Dächer eignen sich mit ihrem Aufbau für eine intensive Begrünung. Sie dienen als Rückstaufläche für Regenwasser und bewirken positive Effekte auf das lokale Klima.

UKM IM
Infrastruktur Management

Parken auf dem Versorgungszentrum des UKM in Münster **4003**



Lageplan M1:500, Erläuterungen, Süd Ansicht M1:200 — 1

Parken auf dem Versorgungszentrum des UKM in Münster **4003**

Erläuterungen

Die Herausforderung für den Entwurf besteht darin, etwas zu schaffen, was städtebaulich wie auch formal zum Bestand und in den Masterplan von Ingenhoven Architekten passt. Bei einer ersten Teilrealisierung soll kein Torso entstehen. Und die architektonischen Möglichkeiten von morgen auf den Nachbargrundstücken, einschließlich eines verlängerten „Wolkenbügels", sollen offengehalten werden.

Rampenbauwerk

Da am Versorgungszentrum aufgrund funktionaler Zwänge keine Erschließungsrampe angeordnet werden kann, ist diese exponiert an der Albert-Schweitzer-Straße geplant. Das Rampenbauwerk besteht aus einer O-förmigen Doppelhelix. Ein- und Ausfahrt erfolgen um die Hälfte versetzt zentral von der Straße. Durch die rückwärtige Anordnung der Auffahrtsrampe entsteht im Bauwerk eine zusätzliche Rückstaufläche. Die O-förmige Ausbildung der Rampe ermöglicht den Nutzerinnen und Nutzern im Gegensatz zu kreisrunden Rampen eine sehr komfortable Auf- und Abfahrt ohne „Drehwurm" bei guter Orientierung.

Brücke und Parkebenen

Die Ein- und Ausfahrt zu den Parkebenen schafft ein zweigeschossiges Brückenbauwerk. Über das oberste Geschoss gelangt man auf die Einfahrtsebene. Hier befinden sich 397 Besucherstellplätze. Sind diese belegt, führt eine interne Rampe auf die Ausfahrtsebene mit weiteren 168 Besucherstellplätzen und 170 Mitarbeiterstellplätzen. Eine dritte, untere Ebene mit 122 Stellplätzen dient ausschließlich Mitarbeitern. Sie wird ebenfalls über die interne Rampe erschlossen. Die Anordnung der barrierefreien Stellplätze und Stellplätze für Frauen und Familien umfasst die Aufzugsnahen Flächen. Die Plätze für Elektromobilität entstehen an den Technikaufbauten. Der Neubau umfasst Insgesamt 857 Stellplätze.

Erschließung, Rettungswege

Für die fußläufige, straßenseitige Erschließung dient ein Treppenhaus mit Doppelaufzugsgruppe im Rampenbauwerk. Der Weg zu den Stellplätzen erfolgt über die Brücke. Eine weitere Aufzugsanlage ist im Bereich der bestehenden Brücke an der Kantine geplant. Über jedes zweite, an der Fassade des Versorgungszentrums liegende Treppenhaus führen die notwendigen baulichen Rettungswege. Die Treppenverlängerungen erfolgen seitlich, ohne störend in den Bestand einzugreifen.

Konstruktion

Aufgrund der Geschosshöhen unterhalb der Hochhausgrenze sind alle Stützen und Träger in Stahl geplant. Es kommen überwiegend offene Profile zum Einsatz. Die Geschossdecken bestehen aus beschichteten Stahlbetonfertigteilen. Ziel ist die Verwendung von Recyclingbetonen und „grünem" Stahl. Das Rampenbauwerk folgt dieser Konstruktionsweise mit einem hohen Anteil vorgefertigter Bauteile für eine kurze Bauzeit.

Klimaschutz

Die oberste Parkebene, die Brücke und das Rampenbauwerk erhalten Dächer als fünfte, grüne Fassade in Form von Retentionsdächern, überwiegend mit PV-Anlagen. Die Dächer eignen sich mit ihrem Aufbau für eine intensive Begrünung. Sie dienen als Rückstaufläche für Regenwasser und bewirken positive Effekte auf das lokale Klima.

Fassade

Die Fassade besteht aus vertikalen Aluminiumlamellen, dort wo erforderlich, als Schallschutzlamelle. Die Ideen, neuerdingen zumeist verhindert, dass Licht nach außen dringt und schaffen gleichzeitig eine optimale natürliche Belichtung und Belüftung. Die Lamellen sind 15 cm breit und 3 cm tief. Sie sind 3 cm vor der Fassade montiert. Die Lamellen sind 3 cm vor der Schallschutzverglasung besteht, in einer Fassadenhinterlegung gestellt. Zusätzlich erhält die untere Parkebene eine umfassende Fassadenbegrünung durch Pflanztröge. Die Wahl aller verwendeten Baumaterialien erfolgt auf der Basis entsprechender Cradle-to-Cradle-Zertifizierungen.

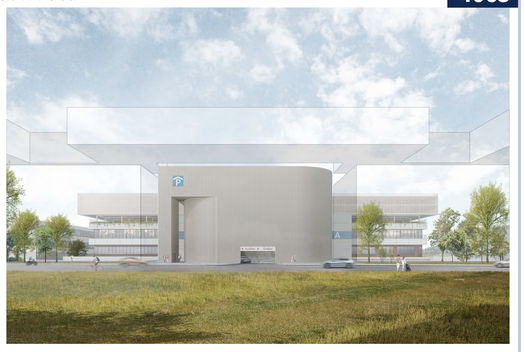
Tragwerkplanung

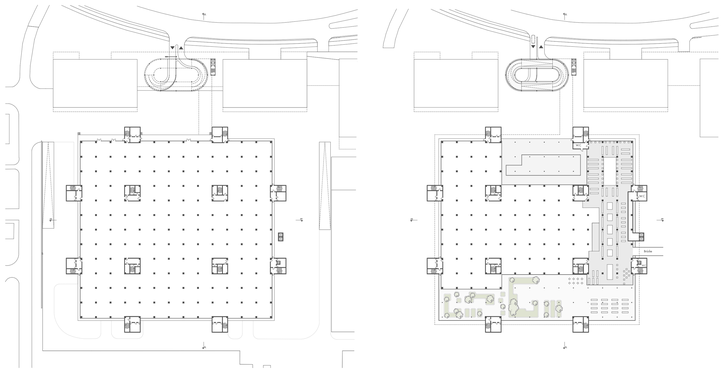
Das Tragwerk des Rampenbauwerks besteht aus einem einfach zu montierenden Stahlgerüst in der Außen- und innenwand mit kostengünstig herzustellenden Mischgerüsten aus Beton(B 35). Die Fahrbahn ist einschalig gegossen mit einer Deckenstärke von 25 cm. Die Wände der beiden Treppenhäuser sind 25cm dicke Stahlbetonwände. Diese stellen im Verbund mit der Fahrbahn eine hohe und kostenoptimierte Konstruktion dar.

Angeschlossen an die Portikus ist die Rampe über eine Fachwerkbrücke. Oben und Untergurt liegen dabei jeweils in den beiden Fahrbahnebenen und sind somit gut in den architektonischen Entwurf integriert.
Für die Beschichtung ist eine unterhalbsfreies beheizbarerlange Abdichtung mit Dichtungs- und Schutzschicht aus Gussasphalt vorgesehen.

Die Ausleuchtung im Bereich des Portikuses erfolgt mittels eine regelmäßig angeordneten Stützenreihen, die dann die Bestandsbauwerk ampricht. Dadurch wird die Bedeutung auf direkten Wege durch das Bestandsbauwerk in den Baugrund abgeleitet ohne zusätzlichge Ablastgeschossdecken.

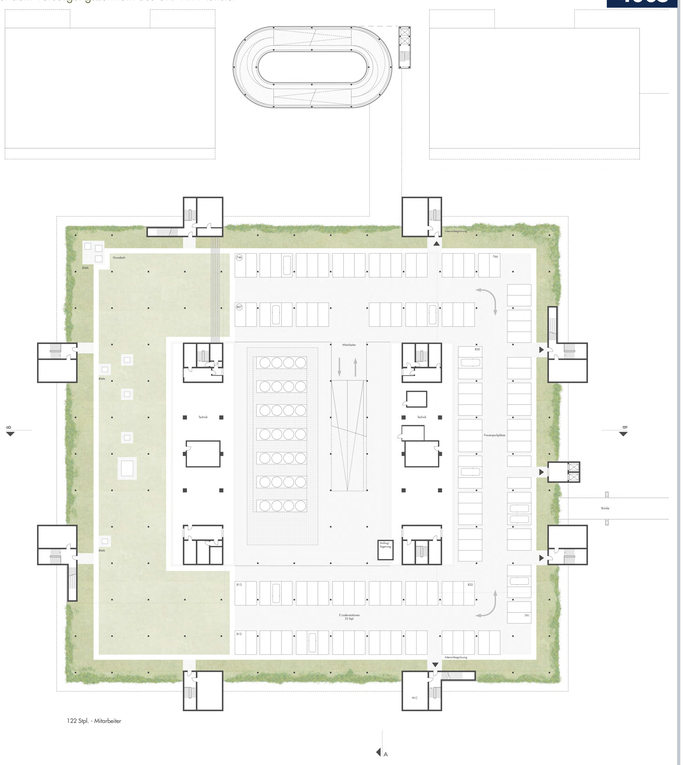
Ausgesteift wird die Geschosskonstruktion durch die Mb. Erschließungskerne. Sowie können die Deckbrücken als einfache schlaffe Bewehrung ausgeführt werden. Die Stützen des Fahrbahnbereiches und aus beim Rampenbauwerk ermöchtig gegossen und zum Entwässerung des Parkdeckes leicht geneigt. Die Fahrbahn wird mit einem CEM I hergestellt. Die Stahlbewehrungen für die gesamte Konstruktion ergibt sich zu etwa 420 Tonnen.





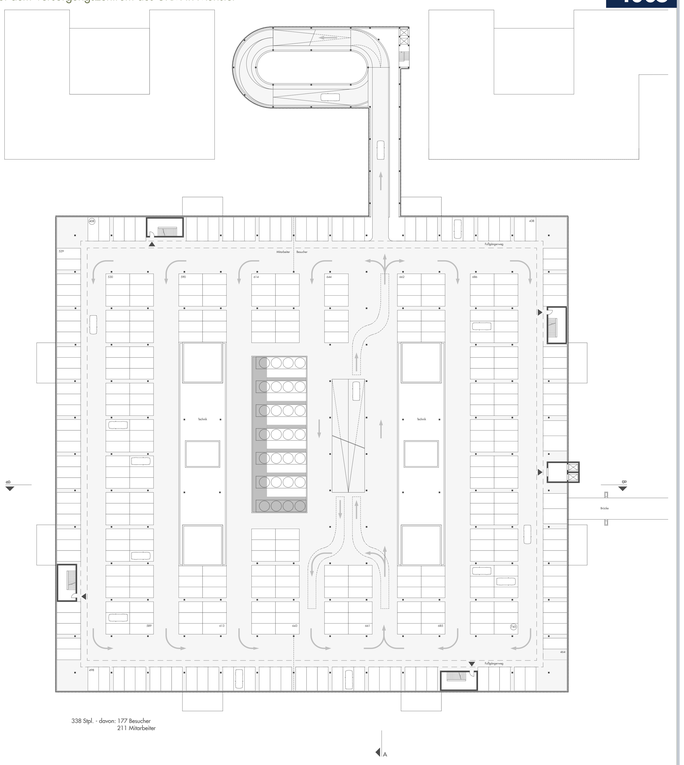
Zentrale Perspektive Blick Albert-Schweitzer Straße, Erdgeschoss M1:500, Ebene 04 M1:500, Ost Ansicht M1:200 — 2

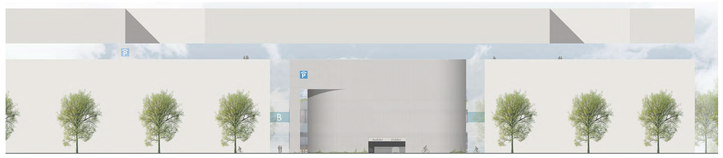
Parken auf dem Versorgungszentrum des UKM in Münster **4003**



Ebene 01 M1:200, Nord Ansicht (A) M1:200 — 3

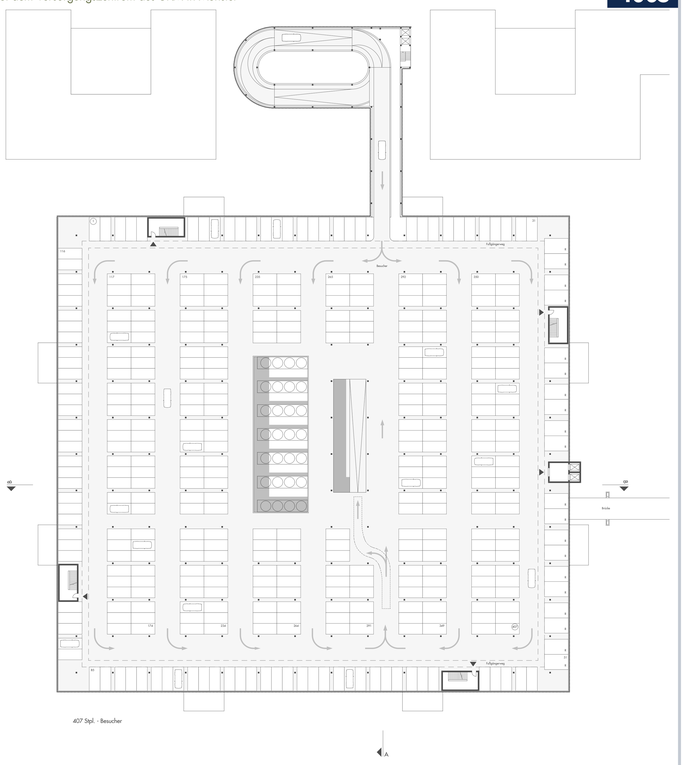
Parken auf dem Versorgungszentrum des UKM in Münster **4003**





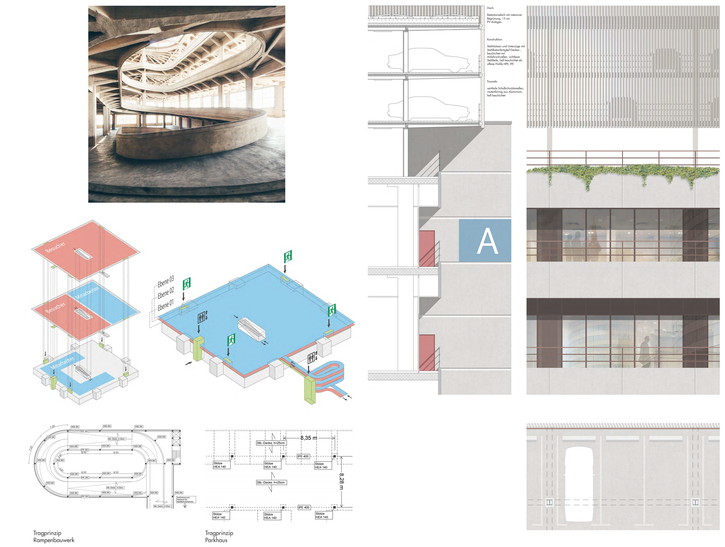
Ebene 02 M1:200, Nord Ansicht (B) M1:200 — 4

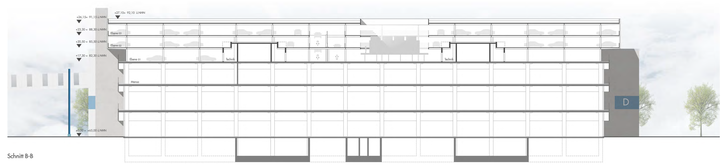
Parken auf dem Versorgungszentrum des UKM in Münster **4003**

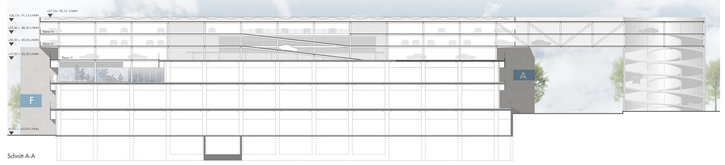


Ebene 03 M1:200, West Ansicht M1:200 — 5

Parken auf dem Versorgungszentrum des UKM in Münster **4003**







Piktogramm, Fassadenschnitt M1:50, Tragprinzip, Leitidee, Schnitt A-A M1:200,Schnitt B-B M1:200 — 6