

Airport**Park** FMO

Stadt Greven | Stadt Münster | Kreis Steinfurt



GESTALTUNGSHANDBUCH

Wolters Partner, Coesfeld

Impressum

AirportPark GmbH Auftraggeber

Geschäftsstelle
Tecklenburger Straße 8
D-48565 Steinfurt

Telefon +49-0-2551-692700
Telefax +49-0-2551-692779
info@airportpark-fmo.de
www.airportpark-fmo.de

Wolters Partner Planung

Architekten BDA
Stadtplaner DASL

Friedrich Wolters
Leonore Wolters-Krebs
Michael Ahn

Daruper Straße 15
D-48653 Coesfeld

Telefon +49-0-2541-9408-0
Telefax +49-0-2541-6088
info@wolterspartner.de
www.wolterspartner.de

Herbstreit in Zusammenarbeit mit **Landschaftsarchitekten** **GmbH & Co.KG**

Alte Bahnhofstraße 56
D-44892 Bochum

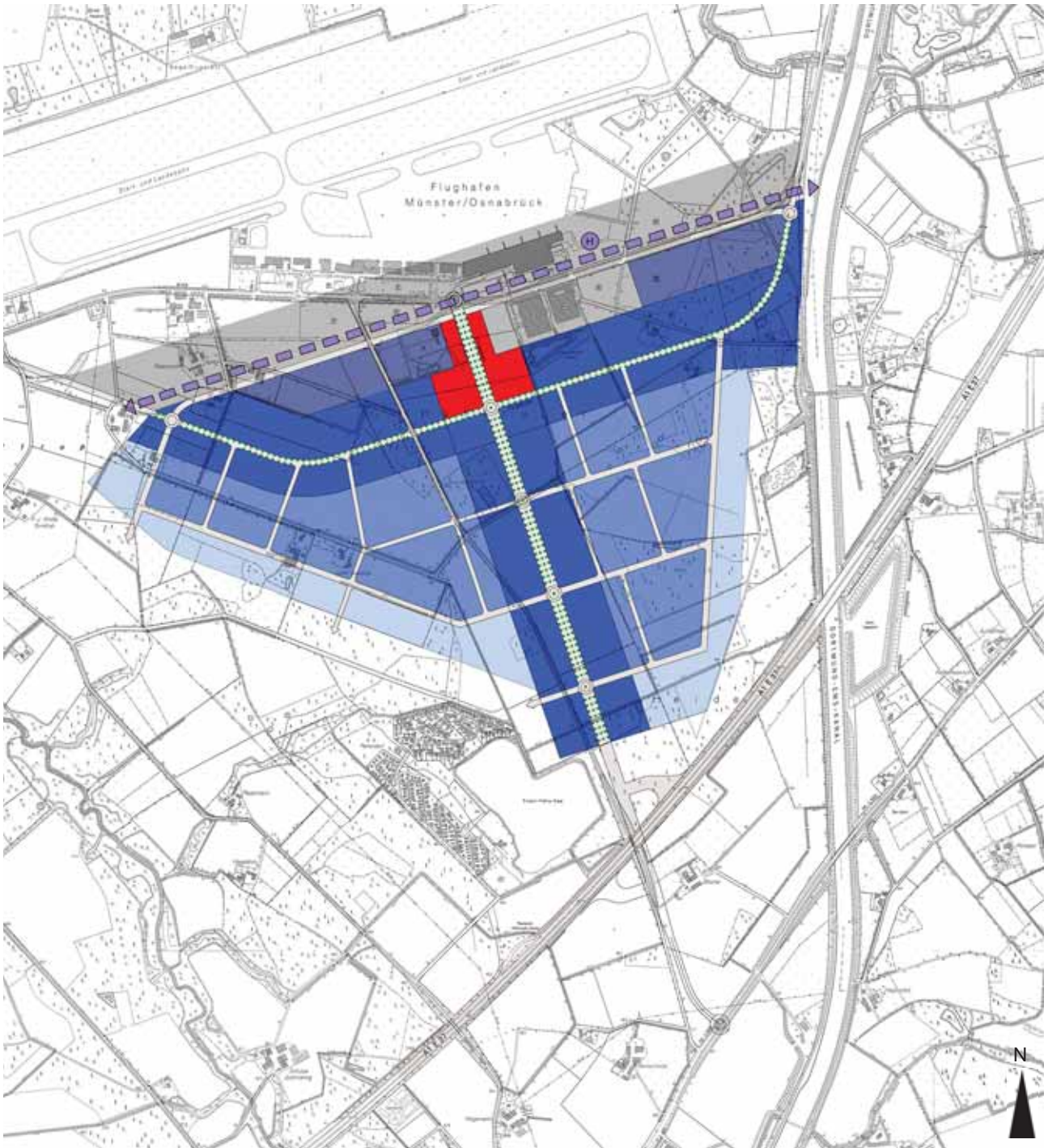
Planungsbüro
Hahm GmbH
Mindener Straße 205
D-49089 Osnabrück

Coesfeld, Mai 2007

Inhalt



Vorwort	5
Das Projekt Airport Park FMO	7
Gestaltleitlinien - Wozu und für wen?	11
Bereiche unterschiedlicher Raumwirkung	13
Leitlinie 1 Raumbildung	17
Leitlinie 2 Raumkanten	19
Leitlinie 3 Baukörper	21
Leitlinie 4 Fassaden	23
Leitlinie 5 Werbeanlagen	25
Leitlinie 6 Öffentliche Straßenräume	27
Leitlinie 7 Öffentliche Grünräume	31
Leitlinie 8 Private Freiflächen	33
Leitlinie 9 Niederschlagsrückhaltung	39
Schlussbemerkung	40
Quellennachweis	41



Strukturkonzept AirportPark FMO (Stand 2004)

150 m

AirportPark FMO Gestaltungshandbuch

Vorwort

Für die vielfach diskutierte Qualitätssicherung im geplanten AirportPark FMO am Flughafen Münster-Osnabrück soll ein Gestaltungshandbuch als Leitlinie erarbeitet werden.

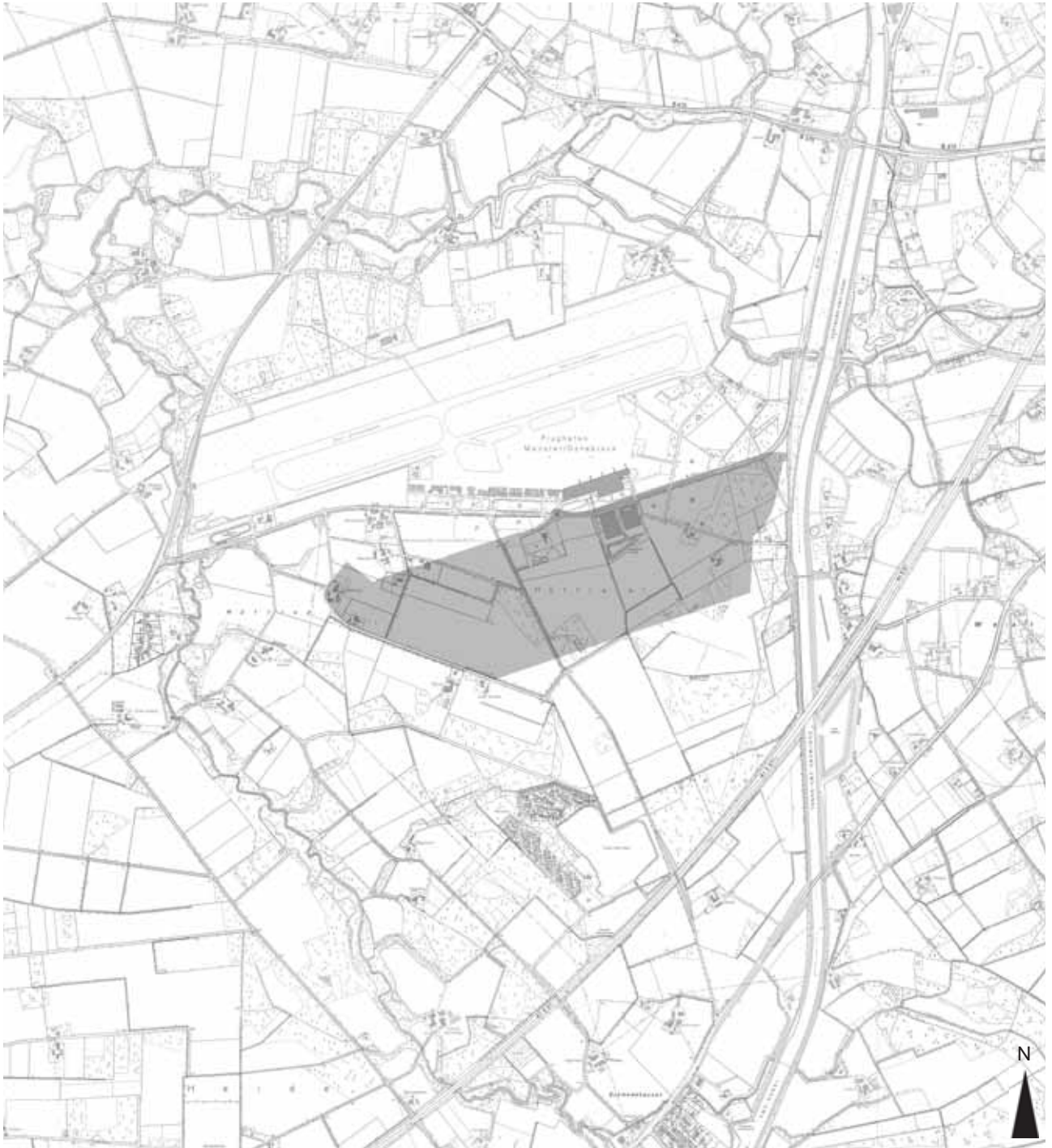
Das Gestaltungshandbuch dient zur Information der künftigen Investoren und als Grundlage für Grundstücksverkäufe auf privatrechtlicher Basis zur Ansiedlung von Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben.

Ziel ist die Entwicklung eines qualitativ gestaltetes Baugebietes mit eigener Identität, d.h. Betonung eines Alleinstellungsmerkmals als Besonderheit des Standortes FMO. Dafür sollen den Investoren Kriterien an die Hand gegeben und das „wozu Gestaltungsleitlinien“ deutlich gemacht werden. Insbesondere soll der Faktor „Gestaltqualität“ als „Imagewert“ verdeutlicht werden.

Gleichzeitig können die für die Realisierung verantwortlichen Gremien ihre Entscheidungen bei Vorlage von Bauanträgen prüfen.

Die Gestaltungsvorgaben müssen jedoch flexibel handhabbar sein, um keine unnötigen Investitionshemmnisse aufzubauen und um auch im Hinblick auf eine langfristige Realisierung neuen Anforderungen gerecht zu werden.

Unterschrift / NN für AirportPark GmbH



Plangebiet AirportPark FMO | 1. Entwicklungsstufe

250 m

Das Projekt AirportPark FMO

Mit Beschluss vom 23.07.2003 hat der Rat der Stadt Greven entschieden, am Flughafen Münster / Osnabrück FMO einen regionalen Gewerbepark mit dem Namen AirportPark FMO zu entwickeln. Projektpartner sind die Stadt Münster und der Kreis Steinfurt.

Die gemeinsamen Planungsziele wurden in einem mehrstufigen Entwicklungskonzept (Strukturkonzept, städtebauliche Rahmenplanung, vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung) erarbeitet.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes soll derzeit für den 1. Bauabschnitt des AirportPark FMO in einer Größenordnung von ca. 48 ha verbindliches Planungsrecht geschaffen werden.

Zielgruppe für sogenanntes „Flughafenaffines Gewerbe“ sind dabei insbesondere Betriebe, die in kurzer Zeit an mehreren Orten präsent sein müssen sowie direkt vom Flughafenbetrieb abhängige Betriebe. Ansiedlungen im unmittelbaren Umfeld des Flughafens sind bereits erfolgt.

Das Konzept eines hochwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsstandortes soll mit den besonderen Standortvorteilen des Flughafens ein überregional ausgerichtetes Flächenpotenzial bieten, das

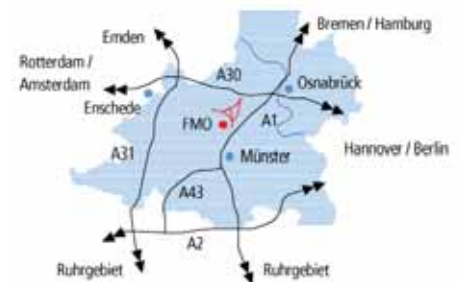
nicht in Konkurrenz sondern als Ergänzung der in der Region vorhandenen Angebote zu einer Stärkung der Wirtschaftskraft der gesamten Region beitragen soll. Von besonderer Bedeutung ist dabei der zur Zeit im Planfeststellungsverfahren befindliche neue Autobahnzubringer (K 1n Autobahnanschluss A 1 – FMO).

Das Plangebiet und sein näheres Umfeld südlich des Flughafens werden heute noch überwiegend durch einen Wechsel von Wald und landwirtschaftlich genutzten Flächen (Grünland und Ackerflächen), durchzogen von Grabensystemen, geprägt.

Zentrale Idee des städtebaulichen Gestaltkonzeptes ist die Entwicklung der Hauptverkehrsachsen (K 1n und K 9n) als repräsentativ gestaltete öffentliche Räume.

Ausgerichtet auf den Flughafen-Terminal bilden diese in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung verlaufenden Achsen der K 1n und K 9n den Kernbereich des AirportPark FMO und geben der inhaltlichen Ausrichtung für künftige Nutzungen damit auch einen städtebaulich-räumlichen Ausdruck.

Von diesem Verkehrskreuz ausgehend werden die Bauflächen durch ein orthogonales Strassen-





Bebauungsplan AirportPark FMO

150 m



Strukturkonzept AirportPark FMO | 1. Entwicklungsabschnitt

150 m

netz erschlossen, das ein Höchstmaß an Flexibilität für die spätere Aufteilung der Baufelder und die Ansiedlung der Betriebe mit unterschiedlichen - auch kleinen Grundstücksgrößen bietet.

Ein weiteres Entwurfs-element für die städtebauliche Ordnung ist das Raster von Grün- und Grabenstrukturen, das sich aus der Planung des Regenwassermanagements ergibt.

Grundlage für die nutzungsstrukturelle Gliederung des Airport**Park** FMO bildet der zwischen den Projektbeteiligten (Stadt Greven, Stadt Münster, Kreis Steinfurt, Bezirksregierung Münster) abgestimmte Ansiedlungskatalog, in dem die besondere Charakteristik des Airport**Park** FMO mit den anzusiedelnden Betrieben differenziert beschrieben wird. Hierbei handelt es sich vorrangig um Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe,

- die auf eine unmittelbare räumliche Nähe zum „Internationalen Flughafen Münster-Osnabrück (FMO) für ihre Leistungs- bzw. Produktionserbringung angewiesen sind,
- die ohne den Standort am FMO nicht in der Region zu halten wären, bzw. sich nur wegen der

Flughafennähe in der Region ansiedeln würden, und

- den Standort am Flughafen Münster-Osnabrück langfristig und nachhaltig stärken würden.

Das in dem Ansiedlungskatalog zum Strukturkonzept formulierte Nutzungsziel findet im vorliegenden Bebauungsplan seine planungsrechtliche Umsetzung in der Festsetzung als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Dienstleistungs- und Gewerbezentrum“.

Danach sollen im Airport**Park** FMO überwiegend hochwertige Büro-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen angesiedelt werden, die im Hinblick auf die von ihnen ausgehende Störwirkung als „nicht wesentlich störende Betriebe“ zu bezeichnen sind. Produzierende Betriebe sollen nur in untergeordneter Zahl angesiedelt werden.

Als Leitbild für die künftige Funktion und Gestaltung des Airport**Park** FMO dient vor allem der Kultur- und Naturraum mit seinen Qualitäten im weiteren Umfeld.



Erste Ansiedlung im AirportPark FMO | Systemzentrale Fiege, Architekt Prof. Josef P. Kleihues mit Norbert Hensel

Gestaltleitlinien Wozu und für wen?

Die Ziele für qualitätvolle Baugebiete können nur über die Sicherung von Gestaltqualität erreicht werden. Mit den vorliegenden Gestaltleitlinien sollen die räumlichen Auswirkungen der Planung optisch in einen geordneten Rahmen gefasst werden.

Baugestalterische Festsetzungen erfolgen im Bebauungsplan nicht, da dieses Rechtsinstrument in Verbindung mit der Landesbauordnung unflexibel auf Erkenntnisse im Rahmen einer längerfristigen Realisierungszeit reagieren kann.

Gestaltleitlinien können als privatrechtliche Regelungen verpflichtender Bestandteil von Kaufverträgen werden. Es sollte aber nicht ausgeschlossen werden, aus den ersten Erfahrungen nachträglich noch rechtliche Regelungen abzuleiten, falls dies erforderlich wird. Die Regelung über „unterschiedene“ Kaufverträge bieten eine engere Bindung zwischen den Vertragspartnern.

Da die Bedeutung von Gestaltqualität nur schwer quantifizierbar ist, braucht es allgemein nachvollziehbare Argumente: Gestaltqualität als wichtige wirtschaftliche Komponente für „nachhaltige“ Wertschöpfung und Basis für den Vertrauensschutz der Grundstücks-

eigentümer und Nachbarn untereinander. Gestaltqualität schafft Identität und muss als „Imagefaktor“ der Standortgunst bzw. als „Corporate Identity“ verkauft werden.

Gestaltqualität beruht auf „homogener“ Vielfalt. Gestaltungsleitlinien sichern die Einfügung in das Generalthema eines Konzeptes mit möglichen Variationen.

Gestaltleitlinien können nicht Architekturqualität hervorbringen, aber dazu beitragen, die größten Fehlgriffe zu vermeiden, zur Sicherung der Einbindung in eine städtebaulich landschaftliche Situation.

Gestaltleitlinien müssen flexibel anzuwenden sein, um heute nicht erkennbare Zukunftsaspekte auszuschließen.

Die zugrunde gelegten Leitlinien sind als kleinster gemeinsamer Nenner für Mindestregelungen zu bezeichnen. Spielraum soll für Investoren und Architekten über Ausnahmeregelungen möglich bleiben, solange die Gesamtintention des jeweiligen Gestaltungszieles eingehalten wird.

- Äußerer Bereich | Bereich 1
- Besondere Ecksituation
- Innerer Bereich | Bereich 2



Abgrenzung der Bereiche unterschiedlicher Raumwirkung

100 m

Bereiche unterschiedlicher Raumwirkung

Auf der Grundlage des städtebaulichen Konzeptes zum Airport**Park** FMO ergeben sich hauptsächlich zwei Bereiche mit unterschiedlicher räumlicher Wahrnehmung und unterschiedlichen Ansprüchen an die Gestaltung.

Äußerer Bereich | Bereich 1

Für das Gestaltimage des Airport **Park** FMO ausschlaggebend ist die Bebauung entlang der zwei Nord-Süd und Ost-West verlaufenden Hauptachsen (K 1n und K 9n) sowie die in Ost-West-Richtung verlaufende Flughafenvorfahrt. Die Bebauung entlang dieser Straßen bildet bis zu einer Grundstückstiefe von ca. 50 m den „äußeren Bereich“ (Bereich 1) aufgrund ihrer besonderen optischen Wirkung auf die Hauptachsen.

Da die Kreisstraßen anbaufrei, d.h. ohne Grundstückszufahrten ausgebildet werden, ist zur Erschließung der Grundstücke eine innere Blockerschließung erforderlich, die dann die Eingangssituationen aufnehmen. Hierdurch ergibt sich für die Grundstücke entlang der Kreisstraßen nicht nur eine funktionale, sondern auch eine gestalterische Doppelausrichtung.

Eine besondere raumwirksame Bedeutung erhalten die Ecksituationen der Kreuzungspunkte K 1n /

K 9n sowie K 9n / Flughafenvorfahrt, die u.a. den östlichen und westlichen Eingangsbereich markieren.

Innerer Bereich | Bereich 2

Die zwischen der Kreisstraße K 9n und der Flughafenvorfahrtstraße gespannten Nord-Süd-Querspannen erschließen Betriebsflächen, deren „Außenwirkung“ für das Gesamtbild des Airport**Park** FMO weniger bedeutend sein kann. Allerdings sind diese Betriebsflächen überwiegend mit ihren Rückseiten zu den Grünachsen (Entwässerungszonen) orientiert und müssen daher auf diese Situation eingehen.

Entlang der Nord-Süd-Spannen und der blockinneren Stichstraßen entsteht somit ein von den Haupterschließungsstraßen weniger wahrnehmbarer „innerer Bereich“ (Bereich 2). Die Feinerschließung der Blockinnenbereiche wird im Hinblick auf eine flexible Grundstücksaufteilung nicht im Bebauungsplan festgesetzt.

Diese Blockinnenbereiche nehmen allerdings dann die Eingangssituation der Betriebe auf. Damit wird ebenfalls ein Gestaltungsanspruch definiert. Die folgenden Leitlinien nehmen somit unterschiedlichen Bezug auf diese beiden Bereiche.

Airport**Park** FMO

9 Gestaltleitlinien



Beispielhafte Quartiersentwicklung | Kreuzungsbereich K 1n / K 9n

Leitlinie 1 Raumbildung

Innerhalb des Bereiches 1 sind mindestens zwei Drittel der Parzellenbreite mit dem Hauptbaukörper eines Betriebes entlang der vorderen Baugrenze zur K 1n / K 9n und zur Flughafenstraße zu bebauen.

Der AirportPark FMO ist zwar hinsichtlich seiner Nutzung eine Ansiedlung von Gewerbebetrieben. Dieser „typische“ Eindruck soll durch die Bildung von städtisch wirkenden, baulich möglichst geschlossenen Straßenraumkanten entlang der drei genannten Hupterschließungsachsen vermieden werden.

Zur Sicherung dieser städtebaulichen Qualität sollen daher innerhalb der Bereiche 1 mindestens zwei Drittel der gesamten Parzellenbreite mit dem Hauptbaukörper des Betriebes auf der vorderen Baugrenze gebaut werden.

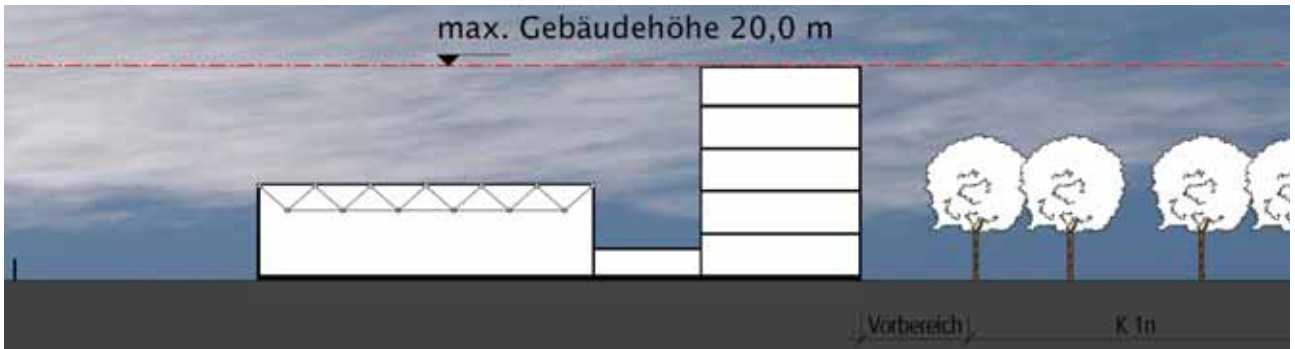
Rücksprünge, die sich aus gestalterischer und funktionaler Sicht ergeben, sollen dabei möglich bleiben, wenn sie deutlich untergeordnet in der Frontwirkung bleiben.

Entlang der Erschließungsstraßen, die die Grundstückszufahrten aufnehmen, werden im inneren Bereich keine Vorgaben bezüglich der Raumkanten getroffen, um hier eine möglichst hohe Flexi-

bilität in der Grundstücksnutzung bei unterschiedlichen Eingangssituationen zu erreichen.



Geschlossene Raumwirkung entlang der K 1n / K 9n



Systemschnitt Höhenentwicklung



Beispielhafte Raumbildung | TechnologiePark Dortmund

Leitlinie 2 Raumkanten

Zu Bereich 1 müssen jeweils die höheren Gebäudeteile eines Betriebes die vorderen Baugrenzen K1n / K9n / Flughafenvorfahrtstraße markieren.

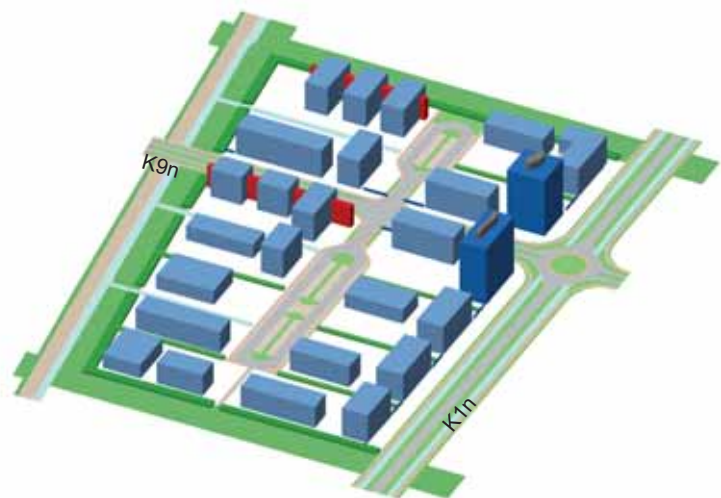
Die Baukörperhöhen wurden durch Festsetzung im Bebauungsplan mit maximal 68 m über NN beschränkt. Das bedeutet eine vier- bis max. fünfgeschossige Bebauung.

Mit dem Gestalthandbuch soll eine Ordnung der Baukörperhöhen dahingehend erreicht werden, dass die höheren Baukörper eines Betriebes jeweils im Bereich 1 liegen, d.h. eine Abstufung geringerer Höhen in den rückwärtigen Bereich erfolgt.

Um das städtebauliche Ziel der Raumbildung entlang der Hauptverkehrsstraßen zu erreichen, sind somit innerhalb der einzelnen Grundstücke die höheren Gebäude und Gebäudeteile im Bereich 1 entlang der K 1n / K 9n und der Flughafenvorfahrtsstraße zu errichten.

Die Festlegung einer Mindesthöhe der Gebäude im Bereich 1 erscheint unrealistisch, wenn dies auch aus städtebaulichen Gründen wünschenswert wäre.

Zur städtebaulichen Markierung der besonderen Ecksituation im Kreuzungspunkt K 1n / K 9n sowie der östlichen und westlichen Eingangsbereiche K 9n / Flughafenstraße könnten in Anlehnung an den "Fiege-Tower" im Bereich 1 gegebenenfalls auch höhere Baukörper als Ausnahme zugelassen werden.



Geschlossene Raumwirkung entlang der K 1n / K 9n



Beispielhafte Raumbildung

Leitlinie 3

Baukörperproportion und Dachform

Für die Baukörper im Bereich 1 sind kubisch wirkende Gebäude mit Flachdächern vorzusehen. Im Bereich 2 sind ausnahmsweise flachgeneigte Sheddächer zulässig.

Das architektonische Bild für den künftigen Airport **Park** FMO soll durch die Bauten des Flughafens und insbesondere durch die am Rande des Flughafengeländes bereits entstandene Bauten (Fiege-Tower und Parkhäuser) geprägt werden.

Für Baukörperproportionen können selbstverständlich keine Vorgaben gemacht werden, diese sind dem entwerfenden Architekten überlassen. Allerdings sind die Dachformen nicht nur für den Baukörper, sondern insgesamt für das städtebauliche Bild prägend.

Nach den Vorgaben im Flughafenumfeld soll eine kubische Architekturwirkung erreicht werden, da insbesondere Monolithe als Baukörper eine nahtlose harmonische Addition der Baukörper im Straßenverlauf ermöglichen. Voraussetzung dafür ist eine Flachdacharchitektur.

Sheddächer sollen aus funktionellen Gründen (z.B. Belichtung) für Nebengebäude im Bereich 2 nicht ausgeschlossen werden. Die Aus-

nahme muss sich jedoch mit der angestrebten einfachen kubischen Wirkung der Baukörper vertragen.



Beispielhafte Fassadengliederung und Materialeinsatz

Leitlinie 4 Fassadengliederung und Material

Eine Beschränkung auf zwei wesentliche Fassaden- und Materialtypologien wird angestrebt. Wertvolle Materialien sollen das Image des AirportPark FMO prägen. Grelle und blendend-glänzende Effekte in der Farbigkeit sind nicht gewünscht.

Abgeleitet aus dem bereits architektonisch geprägten Umfeld des Flughafens werden zwei grundsätzliche Typologien von Fassadenbildern angestrebt:

- die Lochfassade aus rotem bis braunen regional-typischem Klinker
- die Rasterfassade aus Stahl und Glas oder ähnlich wirkende Material- und Farbsprachen.

Die Entscheidung für einen Typus muss konsequent für den jeweiligen Gebäudetyp (Büro- / Verwaltungsgebäude oder Lagerhalle) durchgehalten werden.

Eine nachhaltig wertvolle Materialwahl wird die Bedeutung des AirportPark FMO unterstützen und die angestrebte Beständigkeit der Branchen symbolisieren.

Die Farbigkeit wird auch ein Thema individueller Identitätssuche von Betrieben sein. Voraniges Ziel soll die Einpassung in ein Landschaftsbild mit eigenem Charakter sein. Dazu wird ein

Farbkanon erforderlich, um grelle und blendend-glänzende Effekte auszuschließen. Vorstellbar ist ein rot und blau-grüner Farbkanon.

Phantasievolle Eigenständigkeit ist dennoch für die einzelnen Ansiedler erreichbar.



Beispielhafte Werbeanlagen

Leitlinie 5 Werbeanlagen und Beleuchtung

Die Werbung soll imagefördernd und „zurückhaltend“ sein. Beleuchtung soll ein gegenseitiges Übertrumpfen mit „Las Vegas“ Effekt ausschließen.

Ein homogenes Erscheinungsbild des AirportPark FMO setzt besonders Gestaltungsvorgaben für Werbeanlagen und Beleuchtung voraus.

Werbung muss Rücksicht auf Nachbarn nehmen - ein gegenseitiges Übertrumpfen schadet dem Gesamtimage und kann zudem die Architektur des Gebäudes entscheidend beeinträchtigen.

Werbeanlagen sollen in ihrer Farbgebung und Material einen Bezug zur Architektur des Gebäudes nehmen. Werbeanlagen dürfen nur an Gebäuden, aber nicht auf den Dächern angebracht werden, um die Proportionen der Baukörper nicht zu verwischen. Werbeanlagen sollten in Form und Größe auf das Fassadenraster abgestimmt sein und einen aus dem Raster resultierenden Abstand zur Gebäudekante aufweisen. Die Schriftzüge sollten unterhalb der Brüstungshöhe des 1.Obergeschosses liegen und eine max. Schrifthöhe von 0,5 m nicht überschreiten. Die Architekten müssen daher bis zum Ende der

Bauzeit auch hier Einfluss nehmen.

Mit wechselndem und bewegtem Licht versehene Werbeanlagen sind unzulässig, um einen sogenannten „Las Vegas“-Effekt zu vermeiden.

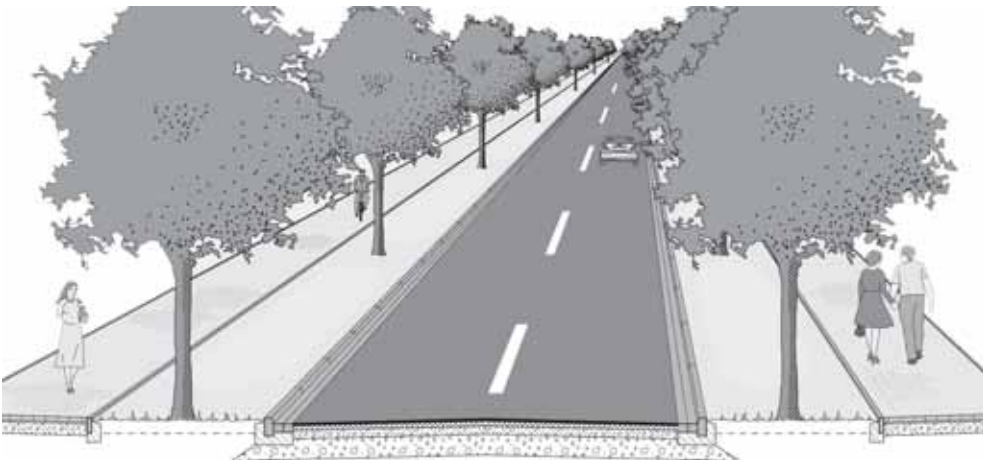
Anzustreben ist ein insgesamt warmer Lichtton. Grünlich / bläulich kalte Töne würden in der offenen Landschaft auch in der Dunkelheit ein unbefriedigendes Bild ergeben.

Die Auffindbarkeit der Betriebe soll durch gestaltete Sammelhinweisschilder im öffentlichen Raum (z.B. an Kreuzungen) erleichtert werden und aufdringlich große Werbung an den Privatgrundstücken überflüssig machen. Sollten freistehende Werbeanlagen dennoch aufgestellt werden, so sollte eine Höhe von 3,0 m und eine Breite von 1,5 m nicht überschritten werden.

Fahnen sollten nur zeitweise aus besonderen Gründen angebracht werden, „Dauerbeflaggung“ wirkt nicht unbedingt seriös.



Straßenquerschnitt K 1n



Straßenquerschnitt K 9n

Leitlinie 6 Öffentlichen Straßenräume

Die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume (Material, Bepflanzung, Beleuchtung, Hinweisschilder) soll die funktionale-hierarchische Ordnung widerspiegeln.

Material und Bepflanzung

Die Gestaltung der Straßen erfolgt nach ihrer hierarchischen Ordnung und bietet die Möglichkeit, einen einheitlichen Charakter des Gebietes zu prägen, der auch unvermeidbar heterogene Architektur zusammen zieht. Insbesondere die stringente Anordnung der geplanten Baumpflanzungen soll mit den gewählten Baumarten die jeweilige Straßenhierarchie unterstreichen.

Ein besonderes Augenmerk wird auf die sich kreuzenden Kreisstraßen K 1n und K 9n als imageprägende Hauptachsen der Erschließung gelegt. Die verkehrswichtige Kreisstraße K 1n, die die direkte Anbindung des Flughafens an die Autobahn A1 herstellt, soll repräsentativ als doppelreihige Eichenallee (Quercus robur - Stammumfang 20-25 cm) großzügig ausgebildet werden. Der Pflanzabstand der Bäume innerhalb der Reihen sollte 20 m betragen. Die Grünstreifen werden als Rasenfläche ausgebildet und nehmen auch die Entwässerungsmulden auf.

Die derzeitige Kreisstraße K 9n wird nach Süden verlegt und übernimmt als Sammelstraße Verteilerfunktion für den Gewerbepark. Die Gestaltung der K 9n erfolgt als Eichenallee (Quercus robur - Stammumfang 20-25 cm). Der Randgrünstreifen von 3 m Breite wird als Rasenfläche ausgebildet und nimmt auch die Entwässerungselemente auf. Der Pflanzabstand der Bäume beträgt 15 m, so dass ein ausreichendes Verhältnis der Entwässerung und der Baumscheiben geschaffen werden kann.

Die von der K 9n ausgehenden Erschließungsstraßen in Nord-Süd-Richtung werden mit einer einseitigen Baumreihe in einem Rasengrünstreifen bepflanzt. Hier sollen die Baumarten Baumhasel (Corylus colurna) und Spitzahorn (Acer platanoides ‚Cleveland‘) gepflanzt werden. Die Bäume sollten eine Mindestpflanzgröße mit einem Stammumfang von 18-20 cm haben.



Beleuchtung | Hinweisschilder

Um die zusätzliche innere Erschließung der Blockstrukturen zu sichern, sollen weitere Erschließungshöfe in Nord-Süd-Richtung angeordnet werden, die als Stichstraßen mit einer grünen öffentlichen Stellplatzanlage ausgebildet sind.

Die blockinneren Erschließungsstraßen sind von ihren Abmessungen so auszubilden, dass die Umfahrt als LKW-Wendemöglichkeit und die Unterbringung öffentlicher / privater Stellplätze gewährleistet ist.

Die Unterbringung neu ausreichender Stellplatzflächen in den Bereichen der inneren Erschließung ist insbesondere notwendig, da entlang der K 1n / K 9n bewußt keine Parkstreifen angeordnet werden, um z.B. Dauerparker aus dem Airportbetrieb zu vermeiden. Zur Gliederung der Parkplatzfläche ist je 4 Stellplätze ein großkroniger Baum (Stammumfang 18-20 cm) zu pflanzen. Zusätzlich sind die Niederschlagsversickerungsmulden aus Rasenflächen an den Stellplatzflächen anzuordnen.

Ebenso wie die Baumarten den Charakter der Straßenhierarchie bestimmen, soll für die Beleuchtung der Straßen eine "Leuchtenfamilie" ausgesucht werden, die stringent durchgehalten wird. Auch hier ist ein einheitlich warmer Grundton des Lichtes - wie für die privaten Grundstück - vorzusehen.

Ein Gestaltungskonzept zu den Hinweisschilder sollten in Abstimmung mit der Möblierung des öffentlichen Raumes erstellt werden.



Leitlinie 7 Öffentliche Grünräume

Das Raster der Grünräume soll vorrangig die Regenwasserbeseitigung übernehmen sowie die Fuß- und Radwege aufnehmen, die die Gewerbeblöcke mit dem Flughafen, bzw. den Versorgungseinrichtungen verbinden.

Entsprechend der Entwässerungskonzeption verläuft durch die Plangebietsmitte in Ost-West-Richtung ein 25 m breiter Grünstreifen mit einem Hauptvorfluter. Der Vorfluter wird als naturnahes Gewässer mit begleitenden Gehölzreihen (Weiden und Erlen) in Abschnitten gestaltet. Der parallel verlaufende Unterhaltungsweg übernimmt zudem die Aufgabe der fußläufigen Verbindung innerhalb des Airport**Park** FMO.

Der Strumps Damm wird als öffentliche Grünachse mit seinen begleitenden Gräben, Baumreihen und Wallhecken integriert. Die vorhandene Straße bleibt als Fuß- und Radwegeverbindung erhalten. Eingestreute Inseln (Grün mit Bänken) dienen zur Erholung und laden zur Mittagsrast ein.

An der östlichen Außenseite der Wallhecke ist eine bis zu 10 m breite Pufferzone mit Heckenunterpflanzungen standortgerechter Gehölze vorgesehen, um Funktionsbeeinträchtigungen der angrenzenden Bauflächen auf die Biotopfunktion der Wallhecke zu vermeiden.

Als südlicher Abschluss des Plangebietes erfolgt die Anlage eines 25 m breiten Grünstreifens "auf Zeit". Neben einer geschlossenen Gehölzpflanzung nimmt der Grünstreifen in Abschnitten die vorhandenen Vorfluter als Teil der geplanten Entwässerungskonzeption auf. Zur naturnahen Gestaltung der Gewässer erfolgt eine Aufweitung der Uferbereiche. Der Grünstreifen wird abgestuft angelegt, so dass an der Aussenseite des Plangebietes die Struktur einer erhöhten Gehölzreihe sichtbar wird.

Zur landschaftlichen Einbindung des Airport**Park** FMO sollen entlang den äußeren westlichen und östlichen Plangebietsgrenzen 10 m breite, öffentliche Grünflächen mit Gehölzpflanzungen aus einheimischen, bodenständigen Strauch- und Baumarten entstehen.

- Vorbereich 1
- Vorbereich 2
- Einfriedung Vorbereich 1
- Einfriedung Vorbereich 2 und seittl. Grenze
- Rückwärtige Einfriedung zu Grünzonen



Vorbereiche und Einfriedungen

20 m

Leitlinie 8 Private Freiflächen- gestaltung

Der erwünschte „offene Parkcharakter“ soll erreicht werden durch unversiegelte private Vorzonen mit niedriger, standortangemessener Bepflanzung, gestaltete Einfriedigungen und begrünte Stellplatzflächen.

Gestaltung der Vorzonen

Das Erscheinungsbild des öffentlichen Straßenraumes wird durch die Gestaltung der Vorzonen auf den Privatgrundstücken entscheidend geprägt.

Entsprechend der städtebaulichen Konzeption - Raumbildung durch Raumkanten - und der Straßenhierarchie entstehen entlang der K 1 Vorzonen mit einer Breite von 10 m, um die breite doppelreihige Allee des Autobahnzubringers in ihrem repräsentativem Charakter zu betonen. Die Architekturwände treten somit zurück und unterstreichen, daß die K 1n keine unmittelbare Erschließungsfunktion hat.

Entlang der K 9n und übrigen Straßen sind private Vorzonen mit 5 m Breite angesetzt. Für diese Zonen gelten die folgenden Leitlinien:

Der Anteil befestigter Flächen ist auf das erforderliche Maß für Gebäudezugänge und auf Zufahrten (im Bereich 2) zu beschränken, um abgesehen vom gestalte-

rischen Aspekt auch den Anteil an versiegelter Fläche aus ökologischen Gründen möglichst gering zu halten. (s. Leitlinie 9)

Stellplätze werden generell innerhalb dieser Vorzonen ausgeschlossen. Im Bereich 1 sind ohnehin keine Grundstückszufahrten von den Kreisstraßen möglich.

Im Bereich 2 soll verhindert werden, dass der Straßenraum durch private Stellplätze optisch aufgeweitet wird, ohne gestalterische Markierung der Grundstücksgrenzen durch eine grüne Fuge. Die Grundstücksgrenzen sind daher mit einer mindestens einreihigen Hainbuchen oder Eibenhecke einzugrünen (Mindestbreite 0,75 m und -höhe von 1,60 m).

Um die Wirkung der geplanten Alleen in den Hauptverkehrsstraßen und die straßenbegleitende Architektur nicht einzuschränken, soll keine Bepflanzung mit Bäumen und hohen Sträuchern



erfolgen. Die Vorzonen sollen in ihrer straßenräumlichen Wirkung offen (z.B. als Rasenfläche, niedrige Strauchbepflanzungen mit Bodendeckern) gestaltet werden. Einzelne kleinere Solitärbäume und Großstäucher sind zur Gliederung und Gestaltung zulässig und angebracht. Gleichzeitig dienen sie als Freifläche für eine erforderliche Niederschlagswasserrückhaltung und Behandlung in Form einer offenen Rasenmulde (s. Leitlinie 9).

Die Pflanzliste mit bodenständigen Gehölzen erfolgt in Anlehnung an die umgebende Heidelandschaft. Darüber hinaus können vereinzelt weitere größere Gehölze als kleine Solitärbäume, Solitärstammbüsche oder Solitärsträucher verwendet werden.

Pflanzliste für bodenständige Gehölze:

Calluna vulgaris in Sorten | Besenheide
Cornus stolonifera | 'Kelsey'-Zwerghartriegel
Cytisus scoparius | Besen-Ginster
Cytisus purpurea | Purpurginster
Erica carnea in Sorten | Schneeheide
Gaultheria procumbens | Rote Teppichbeere
Gaultheria shallon | Große Schneebeere
Genista sagittalis | Flügel-Ginster
Genista tinctoria | Färber-Ginster
Ilex crenata 'Green Lustre' | Japanische Stechplume
Juniperus communis (niedrige Sorten) | Säulen-Wachholder
Leucothoe walteri | Traubenheide
Pieris floribunda | Amerikanische Lavendelheide
Pieris japonica (niedrige Sorten) | Japanische Lavendelheide
Pinus mugo (niedrige Sorten) | Berg Kiefer
Pinus pumila 'Glaucua' | Blaue Japanische Kriech-Kiefer
Rhododendron in Sorten | Rhododendron
Ribes apium 'Schmidt' | Alpen-Johannisbeere
Skimmia japonica | Frucht Skimmie
Vaccium vitis-idaea 'Koralle' | Großfrüchtige Preiselbeere



Einfriedigungen

Der angestrebte offene Parkcharakter des Airport**Park** FMO wird wesentlich durch die Art der Einfriedigungen geprägt. Daher werden Mauern grundsätzlich ausgeschlossen.

Grundstückseinfriedigungen, die aus Sicherheitsgründen nicht zu verhindern sind, sollen erst hinter den straßenbegleitenden Vorzonen in Verlängerung der straßenseitigen Gebäudefluchten erfolgen.

Maschendraht- und Metallgitterzäunen sind nur in Verbindung mit Hecken aus Laubgehölzen oder sonstigen standortgerechten Gehölzen zulässig.

Gestaltung der Stellplatzflächen

Bei der Anordnung von ebenerdigen Stellplatzflächen sind je angefangene vier Stellplätze ein großkroniger Baum (Stammumfang von 18-20 cm) nach Pflanzliste zu pflanzen, zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten. Die Flächen sind zu pflastern. Zur Niederschlagsentwässerung der Stellplatzflächen sind angrenzende offene Rasenmulden zu errichten.



Leitlinie 9 Rückhaltung der Niederschläge

Die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume sowie der privaten Flächen wird durch ein neues umweltverträgliches System der Niederschlagsentsorgung im AirportPark geprägt.

Abweichend von der klassischen Regenwasserableitung ist für den AirportPark FMO ein innovatives Entwässerungssystem entwickelt worden. Zentrales Element der Niederschlagsentsorgung für die öffentlichen und privaten Flächen ist eine dezentrale Retentions- und Behandlungsanlage, bestehend aus einer Retentionsmulde mit anschließendem Bodenfilter.

Innerhalb diesem Entwässerungselement wird der anfallende Niederschlag durch Passage einer begrünten und belebten Bodenzone gereinigt und in einem Sickerrohrstrang gefasst. Zur Ableitung des gereinigten Niederschlagswassers in die umliegenden Vorfluter ist ein Sammel- und Transportsystem mit Anschluss der vorgesehenen Sickerrohre innerhalb der Behandlungsanlage vorgesehen.

Innerhalb der öffentlichen Straßenräume werden die Retentions- und Behandlungsanlagen in die Randgrünstreifen integriert. Hieraus erfolgt eine lineare Anordnung zum Straßenverlauf geprägt durch den Wechsel von Entwässerungsmulde und Allee-

bäumen. Durch die direkte Einbindung des Systems in den Straßenausbau kann die Entwässerung über Straßenabläufe entfallen.

Im Bereich der privaten Freiflächen kann eine Integration der Retentions- und Behandlungsanlagen in die private Freiflächengestaltung erfolgen. Abweichend vom linearen Verlauf innerhalb der öffentlichen Straßenräume, kann das Entwässerungselement relativ frei in die privaten Vorzonen eingebettet werden.

Die entstehenden Rasenflächen im Bereich der Vorzonen unterstreichen die gewünschte offene Gestaltung der straßenräumlichen Wirkung.

Hinsichtlich des Flächenbedarfes ist bei einem Versiegelungsgrad von 80% für die Retentions- und Behandlungsanlage eine Fläche von ca. 15% des Gesamtgrundstückes zu berücksichtigen.

Schlussbemerkung



Hier soll sich der Kreis zu den Ausführungen in der Einleitung schließen:

Gestaltungshinweise, erst recht, wenn sie als Vorgaben geregelt werden, müssen flexibel anzuwenden sein.

Nicht vorhergesehene, mit den Gestaltlinien nicht erfasste gute Lösungen müssen möglich bleiben, solange sie den beabsichtigten Gestaltungszielen insgesamt entsprechen.

Quellennachweis



Klaus Bossemeyer, Münster,
S. 10

Flughafen Münster Osnabrück
GmbH
Titelseite

Herbstreit Landschaftsarchitekten,
Bochum und
Planungsbüro Hahm, Osnabrück
S. 26 , S. 28, S. 36 Mitte r., u.l,
o.l,

Wolters Partner, Coesfeld,
S. 7, 18, 20, 22, 24, 30, 34, 36
Mitte l., o.r., u.r., S. 38,

AirportPark FMO
Geschäftsstelle

Tecklenburger Straße 8
D-48565 Steinfurt

Telefon + 49-0-2551-692700
Telefax + 49-0-2551-692779
e-mail info@airportpark-fmo.de
Internet www.airportpark-fmo.de