

**LWL–Bau- und Liegenschaftsbetrieb**  
**LWL-Museum Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop**  
**Neubau Besucherzentrum und Aufzugsanlage Denkmal**  
**Nichtoffener Wettbewerb nach RPW 2013, 01 – 06/2023**





**LWL–Bau- und Liegenschaftsbetrieb  
LWL-Museum Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop  
Neubau Besucherzentrum und Aufzuganlage Denkmal**

**Dokumentation**

**Nichtoffener Wettbewerb nach RPW 2013**

**LWL–Bau- und Liegenschaftsbetrieb  
LWL-Museum Zeche Nachtigall  
Neubau Besucherzentrum**

Übereinstimmungsvermerk AKNW: W 04/23

Ausloberin **Landschaftsverband Westfalen-Lippe**  
LWL-Bau- und Liegenschaftsbetrieb

Warendorfer Str.24  
48145 Münster

Betreuung **Schopmeyer Architekten BDA**

Am Dill 1  
48163 Münster





**1. Preis**  
**ACMS Architekten GmbH**  
Wuppertal  
**wbp Landschaftsarchitekten**  
Bochum



**2. Preis**  
**Habermann.decker.architekten PartGmbH**  
Lemgo  
**Planergruppe GmbH**  
Essen



**3. Preis**  
**planbar.architektur**  
Aachen  
**Reepel Schirmer Landschaftsarchitektur**  
**GBR**  
Düren



**Eine Anerkennung**  
**ATELIER BRÜCKNER GmbH**  
Stuttgart  
**Chora blau Landschaftsarchitektur**  
Hannover



**Eine Anerkennung**  
**Schnoklake Betz Dömer Architekten**  
**Part GmbH**  
Münster  
**OTTL.LA Schöberl Hövelmann GbR**  
München

<b>Aufgabenbeschreibung und Ziel</b>	<b>05</b>
<b>Das Museum und der Museumsbetrieb</b>	<b>05</b>
<b>Die Neuplanung / Aufgabe und Ziel</b>	<b>06</b>
<b>Planungshinweise</b>	<b>08</b>
<b>Nachhaltigkeit</b>	<b>10</b>
<b>Termine Realisierung</b>	<b>11</b>
<b>Baukosten und Wirtschaftlichkeit im Betrieb</b>	<b>11</b>
<b>Beurteilungskriterien</b>	<b>11</b>
<b>Wettbewerbsverfahren</b>	<b>12</b>
<b>Impressionen aus dem Preisgericht</b>	<b>16</b>
<b>Ergebnisse</b>	<b>18</b>
<b>Impressum</b>	<b>84</b>

## Aufgabenbeschreibung und Ziel

Neubau Besucherzentrum/Eingangsgebäude incl. Entwicklung eines Konzeptes für die Gestaltung der ca. 240 m langen bestehenden Wegeverbindung zwischen PKW-Parkplatz (WSA) und dem neuen Eingangsgebäude, sowie eine barrierefreie Erschließung zur Überwindung des Höhenunterschieds (ca. 14 m) zwischen Unterwasser- und Oberwasser am „Alten Schiffshebewerk“ im Rahmen der IGA 2027

## Das Museum und der Museumsbetrieb

### Informationen zum Auftraggeber

Das 1979 vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) gegründete und getragene Westfälische Landesmuseum für Industriekultur ist ein Verbundmuseum an acht Orten der Industriegeschichte.

Es war das erste Museum für Industriekultur und ist bis heute das größte Industriemuseum in Deutschland. Die LWL-Museen für Industriekultur vermitteln, erforschen und bewahren die Kultur des Industriezeitalters von den Anfängen bis zur Gegenwart. Die acht LWL-Museen für Industriekultur sind die Zeche Zollern in Dortmund, die Zeche Hannover in Bochum, die Zeche Nachtigall in Witten, die Henrichshütte in Hattingen, das Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop, das Textilwerk in Bocholt, das Ziegeleimuseum in Lage und die Glashütte Gernheim in Petershagen. An allen Orten sind die Industriedenkmale die wichtigsten Exponate.

Die LWL-Museen für Industriekultur bilden mit ihrem Bestand an Gebäuden samt historischer Ausstattung sowie seinen umfangreichen Sammlungen ein „Gedächtnis der Region“. Sie sind zentraler Bestandteil des industriekulturellen Erbes in Deutschland. Mit ihrer Pionierfunktion in der Industriedenkmalpflege, ihrem spezifischen Themenspektrum und vielfältigen Kooperationen über die Landesgrenzen hinaus setzen die LWL-Museen für Industriekultur Akzente im Europa der Regionen.

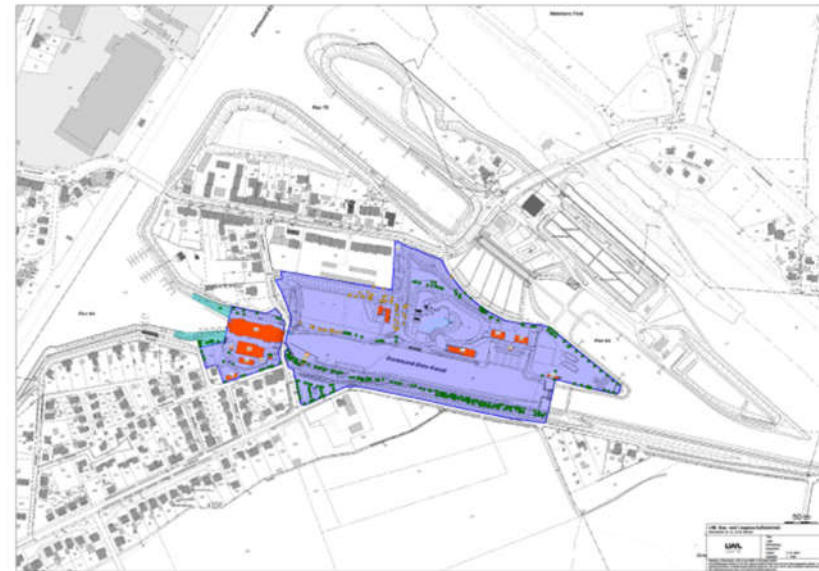
Weitere Informationen zum Industriemuseum sowie zu den acht Standorten finden Sie im Internet unter:

<http://www.lwl.org/LWL/Kultur/wim/portal/>

### Das LWL-Museum Schiffshebewerk Henrichenburg

Seit seiner Eröffnung als Standort des Westfälischen Industriemuseums im Jahr 1992 zieht das Schiffshebewerk Henrichenburg etwa 80.000 Besucher:innen pro Jahr an.

Das Museumsgelände hat eine Gesamtfläche von 83.500 Quadratmetern. Es teilt sich in 8.500 Quadratmeter am Unterwasser und 75.000 Quadratmeter am Oberwasser auf.



Lage und Umgebung des Standorts

Bisher startet der Museumsrundgang am Unterwasser. Dort befindet sich zunächst der bisherige Museumseingang mit Kasse und Shop, dann folgen das 1899 eingeweihte Schiffshebewerk mit dem Trog, in dem die Schiffe gehoben und gesenkt wurden, sowie das zur Stromerzeugung für diese Anlage gebaute Kraftwerk (mit dem Hauptteil der Dauerausstellung) und schließlich das historische Motorgüterschiff FRANZ-CHRISTIAN (mit dem Nebenbereich der Dauerausstellung).

Das Oberwasser ist bisher üblicherweise über einen Wendeltreppenturm erreichbar (alternativ gibt es auch inklusionsgerechtere, wenn auch kompliziertere Wege). Dort trifft man unter anderem auf weitere historische Binnenschiffe, das Hafengebäude (mit dem Sonderausstellungsbereich), eine als Werft genutzte Helling sowie zwei Spielplätze.

In seiner Dauerausstellung veranschaulicht das Museum die Geschichte und die Funktion des Schiffshebewerks Henrichenburg sowie den Arbeitsalltag in der Binnenschifffahrt. Das Baudenkmal fasziniert durch seine ungewöhnliche Architektur, seine

innovative Technik und seinen Fernweh evozierenden Zweck: den Transport von Schiffen mit ihrer Ladung. Von der speziellen Situation vor Ort ausgehend, sind allgemeine Aussagen über politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Zusammenhänge in einem Raum vom Ruhrgebiet bis zur Nordsee sowie in einer Zeitspanne vom ausgehenden 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart möglich. Das Schiffshebewerk Henrichenburg ordnet sich außerdem in das übergreifende Thema Warenströme/Materialfluss/Logistik ein. In seinen Sonderausstellungen kümmert sich das Museum um kulturgeschichtliche Themen zu den Aspekten Mobilität und Wasser.

### **Der Schleusenpark Waltrop**

Das LWL-Museum Schiffshebewerk Henrichenburg ist in den Schleusenpark Waltrop eingebettet. Hier befinden sich zwei Schiffshebewerke und zwei Schleusen, so dass die Gäste auf engem Raum ein Jahrhundert Kanal- und Technikgeschichte erleben können. Diese Konstellation ist weltweit einmalig.

Die Faszination des Schleusenparks Waltrop beruht wesentlich auf dem Nebeneinander von denkmalgeschützten, museal genutzten Bauwerken und modernen, bis heute der Schifffahrt dienenden Anlagen in einem großen Freigelände. Das Gebiet ist ein Aushängeschild für das Konzept der „Industriekultur“, das für den Strukturwandel des Ruhrgebiets von großer Bedeutung ist. Spätestens anlässlich der Ausrichtung der Europäischen Kulturhauptstadt RUHR.2010 hat dieser Prozess nationale und internationale Beachtung erfahren.

Gemeinsam mit der Stadt Waltrop bemüht sich das LWL-Museum um eine Attraktivierung des gesamten Areals im Zuge der IGA 2027. In diesem Zusammenhang ist der hier ausgeschriebene Wettbewerb zu sehen.

Der LWL kümmert sich dabei um folgende Bereiche:

- Erschließung des Schleusenparks Waltrop durch einen einheitlichen Ankunftsbereich für die vier Bauwerke mit Parkplatz
- Einrichtung des kostenfreien Informationszentrums „Schleusenpark Waltrop“ in der ehemaligen Ausstellungshalle des WSA an der Neuen Schleuse
- Schaffung einer schlüssigen Wegeführung für den Schleusenpark Waltrop
- Errichtung eines neuen Eingangsgebäudes für das LWL-Museum mit einem kostenfreien Informationszentrum „Wasserstraßen im Ruhrgebiet“ und einer Gastronomie

- Schaffung einer barrierefreien Wegeführung innerhalb des LWL-Industriemuseums durch einen Aufzug zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Unter- und Oberwasser
- Installierung einer Lichtinszenierung auf den vier Bauwerken

### **Die Neuplanung / Aufgabe und Ziel**

#### **Örtliche Situation**

Die beiden Geländeteile des LWL-Museums sind zu unterschiedlichen Zeiten an den Start gegangen: Das Unterwasser wurde 1992 eröffnet, das Oberwasser 1999. Seither wird nach einer Möglichkeit gesucht, diese beiden Abschnitte besser miteinander zu verknüpfen. Bisher besichtigen die Gäste zuerst die Hauptattraktion (das Alte Schiffshebewerk), ohne einschätzen zu können, was am Oberwasser noch auf sie wartet (das 400 Meter lange Hafengebäude mit der Sammlung historischer Binnenschiffe, das für Sonderausstellungen bestimmte Hafengebäude und der Wasserspielplatz). Eine sinnvolle zeitliche und räumliche Einteilung des Museumsbesuchs ist auf diese Weise nicht möglich.

Die Verlegung des Haupteingangs des Museums vom Unterwasser zum Oberwasser bindet nicht nur das Alte Schiffshebewerk besser an die übrigen drei Bauten des Schleusenparks Waltrop an. Sie steigert auch das Erlebnis des eigentlichen Museumsbesuchs: Die am Oberwasser ankommenden Gäste finden die Attraktionen des Museums in der „richtigen“ Reihenfolge vor (mit dem Alten Schiffshebewerk als krönendem Abschluss) und überschauen außerdem das Gesamtgelände, um ihren Aufenthalt planen zu können.

#### **Neues Besucherzentrum / Eingangsgebäude inklusive Zuwegung**

Zu diesem Zweck ist am Oberwasser ein neues Eingangsgebäude erforderlich. Es enthält drei Bereiche: Kasse/Shop, das Informationszentrum „Wasserstraßen im Ruhrgebiet“ und eine Gastronomie.

Die Kasse und der Shop (verbunden mit einem Personal-Raum mit WC, Lagerfläche und Tresor) sowie eine Anlage mit 20 Schließfächern bilden die Basisinfrastruktur für die Museumsgäste. Hier bietet sich auch die Möglichkeit, tagesaktuell die Führungs- und Veranstaltungsangebote des Museums zu bewerben (z.B. über einen Beamer oder Monitor). Dieser Bereich soll 130 m<sup>2</sup> umfassen.

Außerdem ist in diesem Gebäude ein kostenfreies Informationszentrum vorgesehen,

das dem eintrittspflichtigen Museumsbereich vorgelagert ist. Es widmet sich dem Thema „Wasserstraßen im Ruhrgebiet“. Der Rhein und die westdeutschen Kanäle sind von großer Bedeutung für die Wirtschaft, aber auch für den Tourismus in Nordrhein-Westfalen. Geschichte, Gegenwart und Zukunft dieser Verkehrswege faszinieren weite Kreise der Bevölkerung.

Gleiches gilt für Schiffe und Häfen. Hier werden die existierenden Anlagen vorgestellt, aber auch aktuelle Forschungsergebnisse wie z.B. der an der Universität Duisburg-Essen vorangetriebene, mit Landesmitteln finanzierte Modellversuch „AutoBin“ zur autonomen Steuerung von Binnenschiffen präsentiert. Damit wird eine Brücke zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Öffentlichkeit geschlagen. Hier findet sich auch das Wasserstraßen und Schifffahrtsamt mit Aspekten wieder, die für seine Arbeit wichtig sind (z.B. für die Gewinnung von Auszubildenden und Fachkräften). Das Informationszentrum ist nicht in erster Linie als Präsentation von Originalobjekten mit spezifischen Sicherheits- und Klimatisierungsanforderungen angelegt, sondern soll vor allem mit audiovisuellen Medien, Touchscreens und Hands-On-Stationen ausgestattet werden. Dieser Bereich soll 200 qm umfassen.

Schließlich ist ein Gastraum für eine Gastronomie (mit insgesamt außen und innen ca. 120 Sitzplätzen) geplant, der außer dem Innenbereich (mit ca. 60 Plätzen) auch je eine Außenfläche in Richtung Museum (ca. 40 Plätze) und in Richtung Oberwasser der Alten Schleuse (ca. 20 Plätze) bietet. Die Gastronomie ist so anzulegen, dass sie nicht allein den zahlenden Museumsgästen vorbehalten ist und auch außerhalb der Schließzeiten des Museums frequentiert werden kann. Sie ist für einfache Bistro-Gerichte sowie einen Café-Betrieb konzipiert, was den Aufwand für die Ausstattung der Küche in Grenzen hält. Der Gastraum soll 170 qm umfassen, die Küche (inklusive Müll- und Technikräumen sowie WC-Anlage) 100 m<sup>2</sup>.

Da das neue Eingangsgebäude über die bestehende Zuwegung und den Parkplatz des Wasserschifffahrtsamtes (WSA) erschlossen wird, entsteht in diesem Bereich eine neue Adresse zur Ankunft und Orientierung für die Besucherinnen und Besucher.

An einem ersten Informationspunkt (WSA-Pavillon), welcher nicht Bestandteil der Aufgabe ist, haben die Besucherinnen und Besucher bereits erste Information zu Besuchungsmöglichkeiten, Routen und Veranstaltungen erhalten.

Vom neuen Eingangsgebäude soll der Weg zu einer Plattform am Wasser führen, die eine direkte Sichtachse auf das Schiffshebewerk eröffnet.

Außerdem sollen neben dem neuen Eingangsgebäude drei historische Schiffe in einem "Grasmeer" an Land aufgeständert und mit Holzstegen zu einem abwechslungsreich erlebbaren Ensemble verbunden werden.

Auf diesen Holzstegen können die Besucherinnen und Besucher entlangflanieren, um die Schiffe aus einer erhöhten Perspektive wahrzunehmen.

Die Wandung eines dieser Schiffe, des Eimerkettenbaggers PORTA, soll so aufgeschnitten werden, dass die Besucherinnen und Besucher die gut erhaltene Dampfmaschine im Schiffsrumpf entdecken können.

Zur weiteren Orientierung ist es erforderlich, die bestehende Wegeverbindung (ca. 240 m) vom Parkplatz zum neuen Eingangsgebäude so zu gestalten, dass die Besucher:innen und Besucher sich eindeutig orientieren können, mit Räumen zum Verweilen und Erleben. In diese Wegeverbindung sollen auch Infostelen zu den Bauwerken im Schleusenpark integriert werden.

Die Neubaumaßnahme umfasst etwa 630 m<sup>2</sup> Nutzfläche.

Die Fläche des möglichen Planungsgebietes beträgt ca. 3.400 m<sup>2</sup>

Die Länge der bestehenden Zuwegung (Parkplatz WSA-neues Eingangsgebäude) beträgt ca. 240 lfm.

### **Barrierefrei Überwindung zwischen Ober- und Unterwasser (Aufzug)**

Das Gelände des LWL-Industriemuseum wird durch die 14 Meter hohe Geländestufe, dem das Schiffshebewerk seine Existenz verdankt, in zwei Teile geteilt. Daraus ergeben sich erhebliche Probleme bei der Barrierefreiheit, die im Rahmen des Verfahrens gelöst werden sollen. Der derzeitige Hauptweg für die Besucherinnen und Besucher führt über die schmale und steile Wendeltreppe in einem der Oberhaupt-Türme. Wer diese Passage nicht bewältigen kann, muss nach dem Lösen der Eintrittskarte an der Kasse eine Straße überqueren, und sich per Fernbedienung vom Kassenspersonal ein Tor öffnen lassen, welches zu einem Fußweg mit barrierefreier Rampenanlage führt. Für Gäste mit Mobilitätseinschränkungen, aber auch für Familien mit kleinen Kindern, ist die derzeitige Zugangssituation daher äußerst unbefriedigend.

Der Transfer zwischen Ober- und Unterwasser soll durch den Bau eines Aufzugs verbessert werden, der räumlich getrennt vom Denkmal errichtet wird. Dieser Zugang erlaubt es, das Schiffshebewerk aus einer ungewöhnlichen Perspektive zu betrachten und das „Heben“ selbst zu erfahren, was den Erlebniswert steigert.

Der Aufzug soll in der Lage sein, mindestens 12 Personen gleichzeitig zu befördern.

Ein Start- oder Zielpunkt des zum Aufzug führenden Wegs könnte die historische Be-

sucherterrasse nördlich der Oberhaupttürme sein. Der genaue Standort des Aufzugs soll aber nicht vorgegeben werden, sondern Ergebnis des Wettbewerbs sein. Wichtig ist, dass die Verortung und die Gestaltung des Aufzugs mit dem Denkmalschutz vereinbar sind.

Die Fläche des möglichen Planungsgebietes, wo eine barrierefreie Erschließung planbar ist, beträgt ca. 5.700 m<sup>2</sup>, wobei die zu planende Fläche sich auf den gewählten Standort mit den dazugehörigen Anbindungen/Erschließung bezieht.

## Freiraumplanung

Besondere Herausforderungen der Freiraumplanung:

- Zuwegung vom Parkplatz (WSA) bis zum neuen Eingangsgebäude
- Ankunfts- und Aufenthaltsbereich
- Schnittstellenlösungen zwischen eintrittspflichtigem und nicht eintrittspflichtigem Bereich
- Außengastronomie
- Anlieferungsbereich Gastro + Ausstellung
- Wegführung und Gestaltung in Verbindung mit der neuen barrierefreien Erschließung zwischen Oberund Unterwasser

## Planungshinweise

### Baurechtliche Einordnung / Planungsrechtliche Voraussetzungen

Im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Waltrop ist das Museumsgelände aufgeteilt in den Bereich 'sonstiges Sondergebiet' (§ BauNVO) SO11.1 „Schleusenpark Waltrop“-Industriemuseum/Anlagenkomplex für kulturelle Zwecke.

Dieser Bereich beinhaltet den Bereich Unterwasser incl. dem Alten Schiffshebewerk, sowie Teilbereiche entlang des Kanals am Oberwasser.

Der zweite Bereich ist als Grünfläche (Parkanlage) ausgewiesen und beinhaltet große Bereiche des Oberwassers incl. des Planungsgebietes für das neue Besucherzentrum.

Die Flächen des Wettbewerbsgebietes liegen nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes bzw. einer Satzung. In diesen Fällen wird die Zulässigkeit des Bauvorhabens nach den §§ 35 (Bauen im Außenbereich) Baugesetzbuch beurteilt.



Planausschnitt Flächennutzungsplan  
 1. Planungsbereich Neues Eingangsgebäude  
 2. Planungsbereich barrierefreie Erschließung Oberwasser-Unterwasser

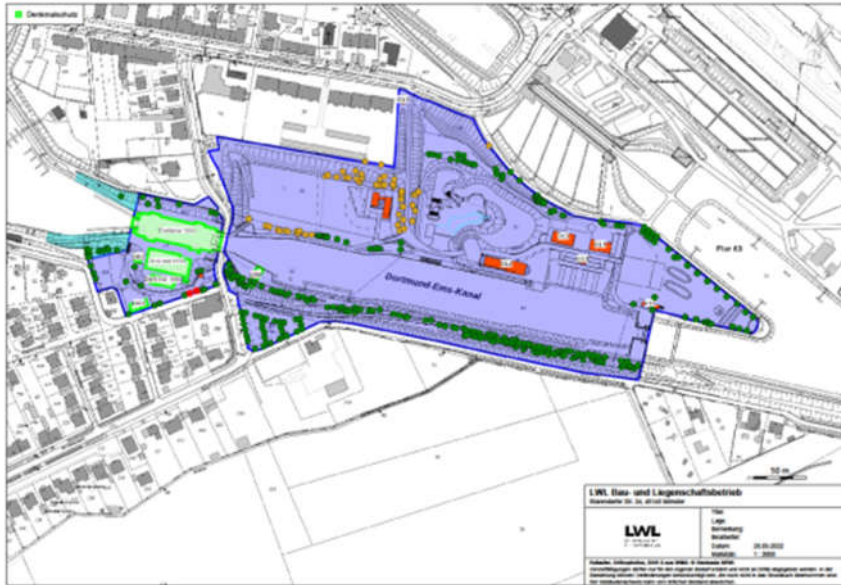
## Denkmalrechtliche Belange

Da das Museumsgelände des LWL-Museums Schiffshebewerk Henrichenburg geprägt ist durch ein Nebeneinander von denkmalgeschützten und museal genutzten Bauwerken, ist auf die Belange des Denkmalschutzes besondere Rücksicht zu nehmen.

Zum Denkmalumfang gehören folgende Gebäude (grüne Schraffur):

- 001 Altes Schiffshebewerk
- 002 Altes Maschinenhaus
- 003 Verwaltung
- 004 WC-Anlage (Eingangspavillon)
- 005 Kohlebunker
- 006 Gerätehaus
- 008 Ablassbauwerk





Gerade im Zuge der Planungen für eine barrierefreie Erschließung vom Oberwasser zum Unterwasser im Bereich der historischen Schleusenanlage ist ein besonderes Augenmerk auf die denkmalrechtlichen Belange zu legen. In diesem Bereich ist das Erscheinungsbild einer neuen baulichen Anlage immer in Bezug auf die denkmalgeschützte Bausubstanz zu sehen.

Die Gebäude und technischen Anlagen des ehemaligen Schiffshebewerkes Henrichenburg sind ein hervorragendes Beispiel für die Ingenieurbaugeschichte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Die Anlage ist aus technisch-historischen und baukünstlerischen Gründen als technisches Baudenkmal von internationalem Rang und überörtlicher Bedeutung einzustufen.

Neue Bauwerke sind mit Rücksicht auf die historische Bausubstanz und das Erscheinungsbild der Denkmale zu planen, das heißt sie dürfen weder aufgrund ihrer Dimensionen noch durch ihre Gestaltung unverhältnismäßig in den Vordergrund treten. Vielmehr ist auf eine gestalterische Anpassung an den Bestand hinzuwirken, ohne dabei

zu historisieren.

Für sämtliche Maßnahmen am Denkmal oder in dessen engerer Umgebung ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis nach § 9 Denkmalschutzgesetz NRW erforderlich.

#### Höhenentwicklung und Abstände

Im Planungsgebiet des neuen Eingangsgebäudes verläuft eine 220-kV-Leitung mit einem 2 x 24,00 m = 48,00 m breiten Schutzstreifen, welcher Beachtung finden muss. Die Firma Amprion GmbH erteilt folgende Auflagen im Bereich des Schutzstreifens:

- Das geplante Gebäude erhält eine Höhe von maximal 10 m über EOK.
- Das Gebäude erhält eine Bedachung nach DIN 4102 „Brandverhalten von Baustoffen und Bauteilen“, Teil 7.
- Auf einer Fläche mit einem Radius von 20 m, gemessen zu den örtlich sichtbaren Fundamenten des Mastes R3, dürfen keine baulichen Anlagen errichtet und keine unterirdischen Leitungen verlegt werden.

#### Ausgleichsflächen am Oberwasser

Im Zuge der Herrichtung des stillgelegten Oberwasserabschnittes und der Errichtung baulicher Anlagen (Hellinganlage mit Werftkran, Werkstatt, Hafenanlage mit Güterschuppen und Infrastruktur) in den 90er Jahren war ein Ausgleich für die Eingriffe in die ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten gefordert.

Im Bereich des Wärterhäuschens ist eine Obstwiese angelegt worden, welche als Ausgleichs- und Ersatzfläche dient und in das Kataster bei der unteren Landschaftsbehörde aufgenommen worden ist.

Des Weiteren befinden sich Regenwasserteiche auf den Ausgleichsflächen, welche mit Zuleitungen durch das Planungsgebiet gespeist werden.

Das Planungsgebiet des neuen Eingangsgebäudes befindet sich angrenzend an diese Ausgleichsfläche und beansprucht auch einen Flächenanteil der Ausgleichsflächen.

Für den Fall, dass durch die Neuplanung des Eingangsgebäude Bereiche der bestehenden Ausgleichsflächen herangezogen werden, ist es erforderlich, entsprechende Ersatzmaßnahmen mit Abstimmung des Kreis Recklinghausen zu treffen.

#### Bestand auf dem Plangebiet

Historische Lagerhalle Gebäude Nr.14:

Die historische Lagerhalle, welche unmittelbar an das Planungsgebiet des neuen Eingangsgebäudes angrenzt, ist im Jahre 2003 an dem jetzigen Standort wiederaufge-

baut worden.

Die Halle ist mit Mitteln der Stadterneuerung finanziert worden und hat eine Zweckbindungsfrist von 20 Jahren. Diese Bindefrist endet mit Ablauf des Jahres 2023.

Da der Gebäudekörper im unmittelbaren Eingangsbereich des neuen Eingangsgebäudes steht, wäre eine Verlagerung der historischen Lagerhalle möglich, wenn es die gestalterische Aussage erforderlich macht.

Ein neuer Standort wäre in diesem Falle immer in Verbindung mit der Werkstatt (Nr. 13) zu suchen, da die Arbeitsabläufe dies erforderlich machen.

## **Sonstiges**

Besondere Erwartungen:

- Attraktivierung des Aufenthaltes
- Optimale Orientierung
- Identifikation mit dem spezifischen Ort und seinen Themen
- Ganzheitliches Erlebnis
- attraktive und variierende Blickbeziehungen

Besondere Hinweise:

- Im Bereich der Planungsgebiete befinden sich diverse Ver- und Entsorgungsleitungen, die im Zuge der Planung nach Erfordernis und unter Auflagen überbaut oder verlegt werden müssen
- Für die Planungsgebiete liegen keine aktuellen Bodengutachten vor. Folgende Ersteinschätzungen kann aus Sicht des Bauherrn aber getroffen werden:

Der geplante Standort des Eingangsgebäudes am Oberwasser ist baugrundtechnisch vermutlich relativ unkritisch. Es ist zwar mit Auffüllungen zu rechnen, aber für das neue Gebäude sind keine außergewöhnlich hohen Lasten zu erwarten.

Der Standort für eine Aufzugsanlage im Übergangsbereich Ober- und Unterwasser stellt sich vermutlich komplizierter dar. Zum einen ist hier die Untergrundsituation durch die steile Böschung schwierig und zum anderen sind die Grund- / Sickerwasserverhältnisse nicht eindeutig. Im Rahmen der späteren Beauftragung der Planungsleistungen wird auch die Erstellung eines Baugrundgutachtens durch den Bauherrn vorgenommen.

## **Nachhaltigkeit**

Der LWL ist als Körperschaft des öffentlichen Rechts den Grundsätzen der Nachhaltigkeit verpflichtet. Dementsprechend sollen auch die Bauprojekte des LWL-BLB nachhaltig erstellt werden. Bereits in der frühen Planungsphase sind anspruchsvolle Zielvorgaben zum energieeffizienten und nachhaltigen Bauen zu berücksichtigen. Vom Auslober werden zukunftsweisende Entwurfskonzepte erwartet, die mit einem möglichst geringen Einsatz von Energie und Ressourcen die höchstmögliche Gesamtwirtschaftlichkeit, Behaglichkeit, Gebrauchstauglichkeit und Architekturqualität erzielen. Für den Neubau des Infozentrums soll ein Nachhaltigkeitszertifikat der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) e.V. in der Kategorie Gold (Erfüllungsgrad mind. 65%) angestrebt. Alle zugelassenen Arbeiten werden vom Preisgericht insbesondere nach nachfolgenden Gesichtspunkten beurteilt.

### **Erschließung und Barrierefreiheit:**

Ver- und Entsorgung, Qualität der Fahrradabstellplätze, Erkennbarkeit Haupteingang, interne Wege. Das öffentliche Gebäude und die Freiflächen sollen zu 100% barrierefrei sein.

### **Flächenversiegelung/ Biodiversität**

Es wird eine möglichst geringe Flächenversiegelung angestrebt. Im Erläuterungsbericht ist der Versiegelungsgrad und ggf. Ausgleichsmaßnahmen zu benennen. Die nicht versiegelten Flächen sollen neben attraktiven Aufenthaltsflächen für eine heimische, standortgerechte und naturnahe Bepflanzung genutzt werden, um die Biodiversität zu fördern. Eine in das architektonische Gesamtkonzept integrierte Dach- und/oder Fassadenbegrünung ist erwünscht.

### **Energiebedarf und Emissionen**

Für das Besucherzentrum wird Klimaneutralität über den gesamten Lebenszyklus angestrebt. Dazu muss das Gebäude im Betrieb eine klimapositive Bilanz aufweisen, um die mit der Herstellung verbundenen Emissionen über den gesamten Lebenszyklus zu kompensieren. Im Erläuterungsbericht werden Angaben zur entwurfsbedingten Minimierung des Energiebedarfs und zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen erwartet. Ebenso sollen Vorschläge zur Energiebedarfsdeckung mit am Standort gewonnenen erneuerbaren Energien (z.B. Integration von PV-Flächen) gemacht werden.

### **Baustoffe, nachwachsende Rohstoffe, Dauerhaftigkeit**

Bei der Auswahl der Baustoffe, insbesondere für das Tragwerk und die Gebäudehülle soll ein möglichst geringer Anteil „grauer Energie“ für die Herstellung ebenso berücksichtigt werden, wie die Dauerhaftigkeit der Materialien für eine möglichst lange Nut-



zungsdauer.

Nachwachsende oder sekundäre Rohstoffe und kreislaufgerechte Materialien und Konstruktionen sind zu bevorzugen. Nichttrennbare Kompositbaustoffe und/oder verklebte Konstruktionen sind zu vermeiden.

## **Wirtschaftlichkeit**

Um geringe Lebenszykluskosten sicher zu stellen, sind konzeptionelle Angaben zur Energiekostenminimierung und zur Senkung von Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten zu machen. Konstruktionen oder Baustoffe, die am Ende eines Lebenszyklus hohe Rückbau- und Entsorgungskosten verursachen würden, sind zu Vermeiden. Die Wirtschaftlichkeit der Unterhaltspflege ist in Bezug auf Materialwahl und Konstruktion sowie Zugänglichkeit der Reinigungsflächen ist zu berücksichtigen.

## **Komfort und Gesundheit**

Es sind gut einsehbare und übersichtliche allgemeine Flächen (Eingangsbereiche, Erschließungswege) geplant.

Kommunikation ist zu fördern. Eine hohe Aufenthaltsqualität der Besucher- und Mitarbeiterbereiche wird erwartet. Zur Sicherung von guter Tageslichtqualität bei gleichzeitiger thermischer Behaglichkeit ist ein moderates Verhältnis zwischen opaken und transparenten Flächen in der Fassade zu beachten. Es werden intelligente Lösungen für den baulichen Sonnenschutz erwartet.

## **Geforderte Leistungen**

- Erläuterungsbericht zur Nachhaltigkeit (max. 1 DIN A4-Seite) (s. dazu auch Hinweis Teil 1, Pkt. 7.8)
- Kenntnisnahme SNAP Erfassungsbogen Energie (Hinweis: Die Inhalte werden erst relevant zur nachwettbewerblichen Einschätzung der Preisträgerentwürfe, s. Pkt. 9 (Anlage 3.10). Das Ausfüllen ist nicht erforderlich.

## **Termine Realisierung**

Die IGA 2027 wird im April 2027 eröffnet. Es ist geplant, die Baumaßnahme bis zur Eröffnung der IGA 2027 fertig zu stellen.

## **Baukosten und Wirtschaftlichkeit im Betrieb**

Im Rahmen der Anforderungen erwartet der Auslober kostengünstige Lösungen. Die Wirtschaftlichkeit bei der Unterhaltung und dem Betrieb der Anlage sind der Zeit

entsprechend zu beachten.

Der Auslober beabsichtigt, die prämierten Arbeiten einer Kostenberechnung durch ein unabhängiges Ingenieurbüro unterziehen. Das Ergebnis wird in die Entscheidung zur Vergabe weiterer Planungsleistungen einfließen.

Dies gilt in gleicher Weise für die nachwettbewerbliche Einschätzung der Preisträgerentwürfe auf die Aspekte der Nachhaltigkeit durch ein externes Beratungsbüro.

## **Beurteilungskriterien**

Die Arbeiten sollen vor allem beurteilt werden in Hinsicht auf (Die Auflistung stellt keine Rangfolge dar):

- Programmerfüllung (Umsetzung der Konzeption, Leistungen)
- Städtebauliche Qualität der Planung
- Architektonische Qualität der Planung
- Freiräumliche Qualität der Planung
- Funktion und Nutzung
- Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsaspekte bei der Errichtung und im Betrieb
- Realisierbarkeit, Wirtschaftlichkeit bei der Erstellung und Unterhaltung
- Position / Funktion / Konstruktion der Aufzuanlage am Schiffshebewerk

Hinweis:

Über im Auslobungstext explizit benannte Punkte hinaus bestehen keine Ausschlusskriterien.

## Wettbewerbsverfahren

### Auslober

#### **Landschaftsverband Westfalen-Lippe**

LWL-Bau- und Liegenschaftsbetrieb  
Warendorferstr. 24  
48145 Münster

### Wettbewerbsteilnehmer

#### **ACMS Architekten GmbH**

Friedrich-Ebert-Str. 55  
42103 Wuppertal  
mit

#### **wbp Landschaftsarchitekten GmbH**

Nordring 49  
44787 Bochum

#### **behet bondzio lin architekten GmbH Co.KG**

Hafenweg 26 b  
48155 Münster  
mit

#### **SAL Landschaftsarchitektur GmbH**

Hansaring 25  
48155 Münster

#### **ATELIER BRÜCKNER GmbH**

Krefelder Str. 32  
70367 Stuttgart  
mit

#### **chora blau Landschaftsarchitektur**

Hanomaghof 2  
30459 Hannover

#### **crayen bergedieck clasing architekten**

Stapenhorststr. 112  
33615 Bielefeld  
mit

#### **freiraum plus Landschaftsarchitekten**

Wiedenhofstr. 60  
47798 Krefeld

#### **DEEN ARCHITEKTEN PartGmbH**

Kerßenbrockstr. 30  
48147 Münster  
mit

#### **Freiraumkonzept Landschaftsarchitekt**

Amtmann-Ibing-Str. 5  
55805 Bochum

#### **Habermann Architekten & Ingenieure**

Am Kirchplatz 1  
03238 Finsterwalde  
mit

#### **EVERGREEN landschaftsarchitekten PartG mbB**

Schweriner Str. 50a  
01067 Dresden

#### **habermann.decker.architekten PartGmbH**

Slavertorwall 15  
32657 Lemgo  
mit

#### **Die Planergruppe GmbH**

Heinickestr. 44-48  
45128 Essen

#### **Johannes Pellkofer Architektur**

Rheinaustr. 30  
68163 Mannheim  
und

#### **Bürolang architektur design**

Tübinger Str. 77/1  
70178 Stuttgart  
mit

**studiofutura GbR**

Glogauer Str. 6  
10999 Berlin

**planbar.architektur**

Lothringerstr. 61  
51070 Aachen

mit

**Reepel Schirmer Landschaftsarchitektur GbR**

August-Klotz-Str. 16d  
52349 Düren

**RKW Architektur +**

Tersteegenstr. 30  
40474 Düsseldorf  
mit

**KRAFT.RAUM. Landschaftsarchitekten**

Wiesenstr. 51, Haus 36  
40549 Düsseldorf

**Schnoklake Betz Dömer Architekten Part GmbB**

Hafenstr. 63 – Haus 1  
48153 Münster  
mit

**Müller Dams Landschaften**

Rheinstr. 10  
49090 Osnabrück

**ARGE SERO & Kollektiv B Architekten**

Ludwigstr. 12b  
04315 Leipzig  
mit

**Grieger Harzer Dvorak Landschaftsarchitekten**

Skalitzer Str. 68  
10997 Berlin

**Spital-Frenking + Schwarz Architekten**

Steuerstr. 21  
59348 Lüdinghausen  
mit

**BUERO N - Hellmuth Neidhardt**

Inselstr. 6  
44143 Dortmund

**Weischer Architekten**

Platenstr. 20  
50825 Köln  
mit

**MERSMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN**

Dahlienstr. 10  
47800 Krefeld

**Zweering Helmus Architekten PartGmbB**

Kleinmarschierstr. 45  
52062 Aachen  
mit

**3PLUS FREIRAUMPLANER**

Bendstr. 50  
52066 Aachen

**Preisgericht**

Sachpreisrichter

LWL-Kulturdezernentin

**Dr. Barbara Rüschoff-Parzinger**

Münster

LWL-Kulturdezernat

**Wolf-Daniel Gröne-Holmer**

Münster

## Sachpreisrichter (Fortsetzung)

LWL-Landesrat

**Urs Fabian Frigger**

Münster

Vorsitzende des Bauausschusses - LWL

**Ursula Ecks**

Rietberg

Fraktionsmitglied CDU Landschaftsversammlung LWL

**Marcus Morten Pufke** (bis 17.00 Uhr)

Dorsten

Fraktionsmitglied SPD Landschaftsversammlung LWL

**Dieter Gebhard**

Gelsenkirchen

Fraktionsmitglied Bündnis 90 / Die Grünen

Landschaftsversammlung LWL

**Peter Liedtke**

Herne

Bürgermeister der Stadt Waltrop

**Marcel Mittelbach**

Waltrop

## Stellvertretende Sachpreisrichter

Fraktionsmitglied Bündnis 90/Die Grünen Landschaftsversammlung LWL

**Andreas Neumann** (vertritt Herrn Mittelbach ab 16.30 Uhr)

Steinfurt

## Fachpreisrichter

Architekt BDA

**Prof. Dr. Volker Droste**

Oldenburg

Architekt BDA

**Christoph Ellermann**

Lüdinghausen

Architektin

**Dagmar Grote**

Ahaus

Architekt und Betriebsleiter LWL-BLB

**Matthias Gundler**

Münster

Architektin BDA

**Prof. Annette Hillebrandt**

Köln

Architekt

**Achim Pfeiffer**

Essen

Architekt BDA

**Prof. Johannes Schilling**

Köln

Landschaftsarchitekt BDLA

**Klaus Schulze**

Soest

Stadt Waltrop Amtsleiterin Planungsamt

**Andrea Suntrup**

Waltrop

### **Stellvertretende Fachpreisrichter**

Architektin BDA

**Friederike Backhaus-Abdelkader**

Münster

Stadt Waltrop

**Yunus Han**

Waltrop

Landschaftsarchitekt BDLA

**Christian Jürgensmann**

Duisburg

LWL BLB Referatsleiter Ref. 13

**Michael Tümmers**

Münster

### **Sachverständige Berater (ohne Stimmrecht)**

LWL Kulturabteilung Referatsleitung

**Dr. Cornelia Bauer**

Münster

LWL-Museen für Industriekultur, Direktorin

**Dr. Kirsten Baumann**

Münster / Dortmund

LWL BLB Projektleitung

**Dirk Große Kogge**

Münster

Stadt Waltrop Denkmalschutzbeauftragte

**Jacquelin Rümenapp**

Waltrop

LWL-Museum Schiffshebewerk Henrichenburg, Museumsleiter

**Dr. Arnulf Siebeneicker**

Waltrop

Fraktionsmitglied FDP - FW-Fraktion Landschaftsversammlung LWL

**Arne Hermann Stopsack**

Hemer

Berater Inklusion und Barrierefreiheit

**Guido Frank**

Stellv. Vorsitzender des Ausschusses für Stadtentwicklung und  
Wirtschaft

**Theodor Hemmerde** (bis 13:00 Uhr)

Waltrop

### **Gäste**

Wissenschaftliche Volontärin LWL

**Sophia Sökeland**

Waltrop

LWL-BLB Projektleitung

**Brigitte Faust**

Münster

### **Vorprüfung und Verfahrensbetreuung**

Architekt BDA

**Stefan Schopmeyer**

Münster

Architektin

**Kati Dee-Schopmeyer**

Münster

Architekt Landschaftsarchitekt Büro Schopmeyer

**Michael Hüging**

Münster

IMPRESSIONEN AUS DEM PREISGERICHT





## Besucherzentrum 1.Preis Aufzuganlage Anerkennung

### ACMS Architekten GmbH

Architekt Olaf Scheinpflug  
Wuppertal

Mitwirkende:

Evgeniya Suverina, Christina Sonnborn,  
Franziska Maahs

### wbp Landschaftsarchitekten GmbH

Landschaftsarchitektin Christine Wolf,  
Landschaftsarchitektin Rebekka Junge  
Bochum

Mitwirkende: Rachel el Amine



### Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll

Besucherzentrum

Der klare, großzügige Baukörper verortet sich in Fluchtrichtung des Schiffshebewerks und ist gleichzeitig sehr präsent gegenüber der Zugangsseite vom Schleusenplatz.

Unter einem kräftigem, ringsum zwei Meter vorspringendem, Dach entwickelt das Gebäude nach allen Seiten eine hohe Transparenz und bietet vielfältige innenräumliche Beziehungen zum umgebenden Landschaftsraum.

Ein Durchstich teilt das Gebäude in der Mitte. Hier findet man die getrennten, gut zugänglichen Eingänge zum Kasen- Ausstellungsbereich und zum Gastronomiebereich. Von hier aus führt auch eine Freitreppe direkt auf eine Dachterrasse, wo die Besucher ein interessanter Ausblick über die gesamte Umgebung erwartet.

Die Freianlagen sind, einschließlich der Anordnung und Präsentation der Schiffe, sowohl differenziert wie auch im größeren Zusammenhang gut durchdacht. Sie bieten eine hohe Erlebnis- und Aufenthaltsqualität.

Die inneren Funktionen und Zugänglichkeiten sind gut organisiert und räumlich klar gegliedert.

In architektonischer Hinsicht handelt es sich um eine sowohl angemessene als auch selbstbewusste Lösung, welche gezielt einen neuen attraktiven Ort im erfahrbaren Zusammenhang mit dem großmaßstäblichen industriell geprägten Ensemble schafft.

Die dargestellte Konstruktion und das Nachhaltigkeitskonzept ermöglichen grundsätzlich eine nachhaltige und wirtschaftliche Umsetzung. Hier wäre eine konsequente Weiterentwicklung auch im Hinblick auf das Tragwerk erforderlich.

Das Entwurfskonzept bietet einen in jeder Hinsicht gelungenen Beitrag zu der gestellten Aufgabe.

Die Verfasser bieten vor dem Eingangsgebäude einen angemessen großen Auftakt- und Sammelplatz an, von dem aus man in die beiden Gebäudeteile sowie auf das begehbare Dach des östlichen Gebäudeteils gelangt. Von dort aus ergibt sich eine sehr zu begrüßende, und spannende Rundumsicht über wesentliche Teile der Gesamtanlage des Schiffshebewerks und seiner Umgebung.

Südlich des Gebäudes schließt sich eine gut proportionierte Platzfläche an, in deren Mitte sich eine Grünfläche mit beschattenden Bäumen befindet. Die Sitzstufen zum Wasser sind gut platziert und angemessen dimensioniert. Insgesamt entsteht auf dem Platz eine hohe Aufenthaltsqualität an richtiger Stelle.

Der östliche Teil der Halbinsel ist als Gräsermeer ausgebildet, in dem die Ausstellungsschiffe sehr gut nachvollziehbar entlang einer linearen Steganlage 'angelegt' haben.

Außenanlagen und Gebäude sind formal und funktional harmonisch aufeinander abgestimmt.

Aufzuganlage

Der Aufzug ist konzipiert als ein - eine größere Entfernung überbrückender - Schrägaufzug. Er entwickelt Bezüge zum industriell geprägten Kontext und hat das Potential, eine besondere Besucherattraktion darzustellen. Hier stellt sich allerdings die Frage nach der Angemessenheit und Praktikabilität einer solchen Lösung.





LAGEPLAN DES WETTERWISSENSZENTRUMS BESUCHERZENTRUM | M 1:500

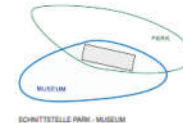


BESUCHERZENTRUM - EINGANGSSITE



WEG ZUM BESUCHERZENTRUM

Der Neubau schafft neben einem attraktiven Zugang auf das Museumsgelände mit dem herausragenden Denkmal der Industriekultur, eine trachthaltige Anlaufstelle im Schiffswerkpark von Wert mit wertvoller historischer Anbindung im Umfeld der Site.  
**Adresse schaffen:** Die Besucher und Besucherinnen erreichen das neue Besucherzentrum über den markantesten Zugangsweg und den Schiffsweg. Wie die Ostküste auf dem Museumsgelände, ist das Besucherzentrum **gerade zum Oberwasser** des Schiffwerkes ausgerichtet. Seine einfache Profilkurve schafft eine selbstverständliche und leichte Orientierung zwischen öffentlichen Schiffswegen im Norden und Museumsgelände im Süden.  
**Ausstrahlung, verorteten und intensive weichen:** Die Nutzung des Regals in zwei Ostküstenteile ermöglicht einen neuen Blick auf das Museumsgelände und die angrenzenden Binnengewässer im Schiffswerk. Die neuartigen Besucher zonen werden in das Museum **gezogen** und können sich an dieser Stelle orientieren, so sie rechts Katas und Informant, links der Gabelkreuzung im Schiffswerk oder gerade auf die Dammstraße zeigen. Der **schwebende Blick** von der Aussichtsplattform über das Museumsgelände und die Schiffen bis auf die Oberwasser von Schiffe und Hebewerk schafft Orientierung und Lust auf die Erkundung des Industriestandorts.  
**Das Besucherzentrum ist horizontal auf dem Dach** verortet. Es entsteht in seiner Form und Farbe in die Mäntel der ausgestellten Schiffe und schwimmt, wie diese, auf dem Oberwasser. Das **unterwasser** Ostküstenteile translatiert das **Wissen** des Daches und der Schiffe.



SCHNITTSTELLE PARK - MUSEUM



AUSSENWAUM IM BESUCHERZENTRUM

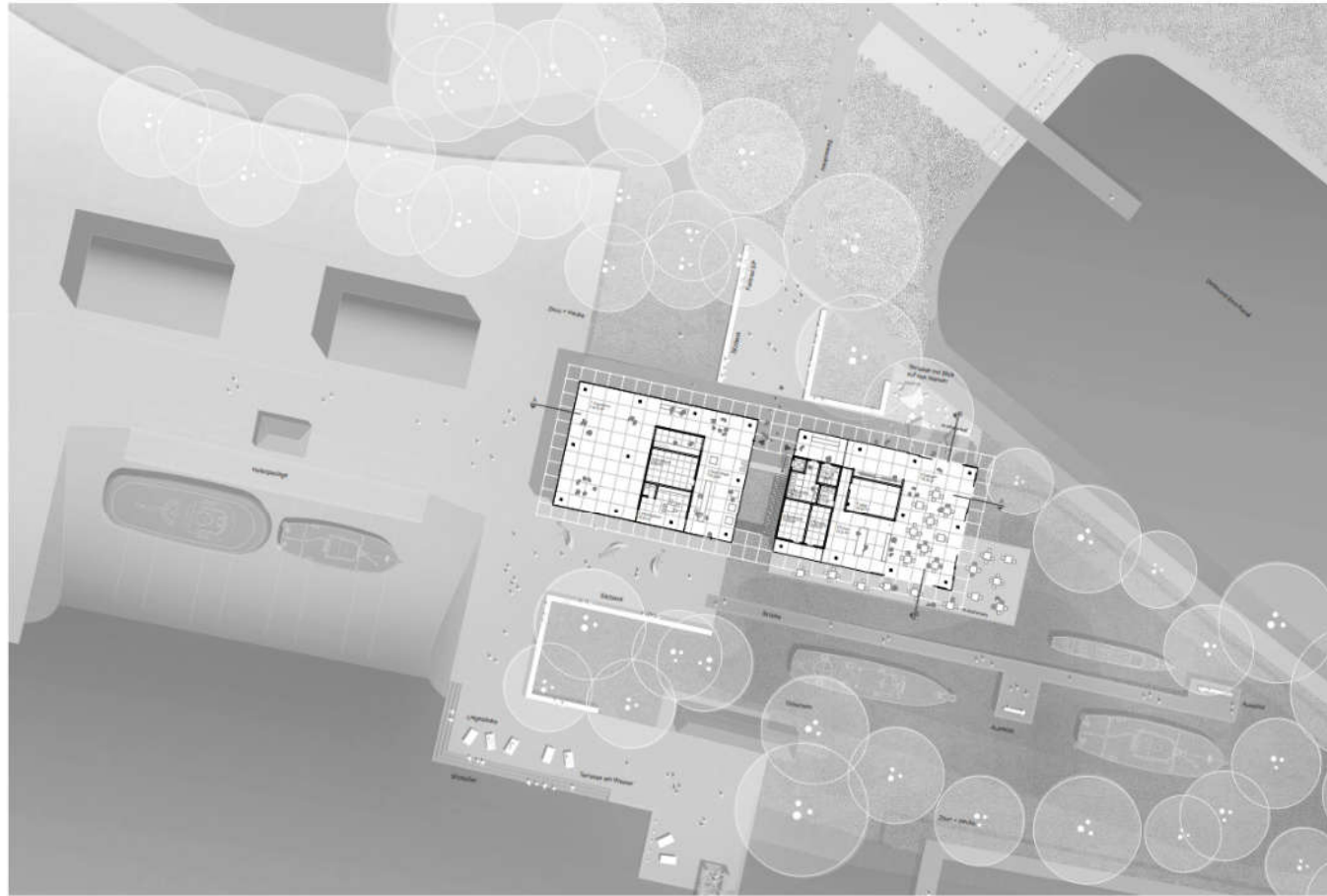


SCHNITTSTELLE ENTWICKELUNG - ENTWICKELUNGSBEREICH

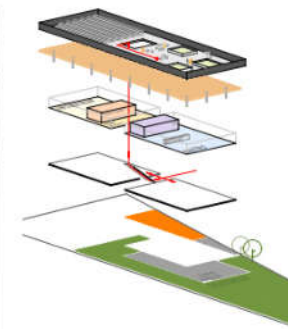
**Zusammenkommen, genießen, schlafen:** Mit einer einfachen Grundstruktur wird ein Haus für unterschiedliche Zielgruppen geschaffen. Von privaten Stille werden auf kurzen Weg die wesentlichen Funktionen an den Übergang zwischen öffentlichem und unterirdischem Bereich erreicht. Die Gastronomie hat ebenfalls verortete Spätagelänge Innen und Außenflächen an den Wegen des Schiffswerks ab, besetzt sich ansonsten aber auch orientiert auf das Gebäude des Museums mit einer darüber schwebenden Terrasse. Grundfläche öffentliche Schiffswegungen verbindet dieses Schichten bei entsprechender Witterung und schaffen einen kulturell wichtigen Ort im Schiffswerk. Die **öffentliche Aussichtsplattform** auf dem Dach gilt nicht nur Orientierung mit Blick auf die anliegenden Gewässer, sondern ist auch spezielles Unterwasser- und Landwasser mit Blick auf die Oberwasser der Gabelkreuzung. Auch die **Industrie** ist der Öffentlichkeit des Schiffswerks zugewandt und weist einen direkten Bezug mit Blick zur Hebung des Museumsgeländes auf.

**Freizeitszenario:** Das „Schiffswerk“ führt von Café und Parkplatz in den Schiffswegpark und zum Hebewerk. Der großzügige Fußweg überbrückt dabei auch die **taktile Führung**. Die Ostküste des Beckens der alten Schiffwerkhalle aufgeführt, werden neben einer **Lichtkammer**, zwei bis drei kleine Plätze mit **Informanten** (z. B. aus Corntoren, links zu den Weg begleitenden Schiffswerkswasser) und **Informanten** angereicht. **Wasser** Platz, das historische Portalkorb, der **Blick** und von der Eingangsseite im Aufstieg auf die Aussichtsplattform. **Schiffe** eine spannende Anfrage von **Kästen** und **Angewandter** entlang des Weges für Jung und Alt.  
**Die im Hebewerk verorteten getragenen, bautechnischen Eingänge** bilden einen Abschluss der eher landschaftlich geprägten Punktefläche im **Dammwasser**. **Viele Sitzmöglichkeiten** in **Nachbarschaft** zur Außenfläche mit **Anbindung** an den **Wald** und **Fußweg** und **Ausblick** auf das Oberwasser erzeugen eine **aktive Einbettung**.  
**Der Bereich südlich des Hebewerks** - der **Baumgarten** - ist ein **Brückenschlag** zwischen dem Besucherzentrum, der **Hebung** mit dem technischen **Ufer** und **Anlagen**, dem „**Dammwasser**“ mit dem **Schiffen** und dem **historischen Schiffswerk** anhalten. Die **Besucher** innen **beten** auf dem **Platz** und bekommen einen **Überblick** der **angrenzenden Anlage**. **Gründliche** Sitz- und **Chais** haben einen **Blick** an **Wasser** schaffen **Verortungen** und ermöglichen **Ausblicke**. Die **Hebung** wird **nach** **Damen** durch die **Einbindung** der **Einbauten** und dem **neuen Besucherzentrum** **gefördert**. Die **Gebäude** mit dem **Ausgangspunkten** verbindet hier **Landwirtschaft** und **Industrie** im **Übergang** zur **Landschaftsplanung**. Die **Schiffe** werden über **Stige** mit **Aufwehungen** **erhalten**.

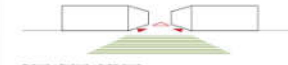




GRUNDRISS ERDGESCHISSE | M 1:200



FUNKTIONVERTEILUNG



ZUGANG | ENGGANG | DURCHGANG



VERDÄNKUNG | DURCHSICHT



ANALOGIE SCHIFFSLUFT



THEMA: HEBEN



NORDANSICHT | M 1:200



OSTANSICHT | M 1:200



SÜDANSICHT | M 1:200



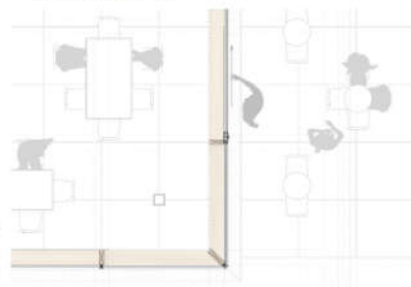


FAßDREHSCHEIT - BESUCHERZENTRUM | M 1:25

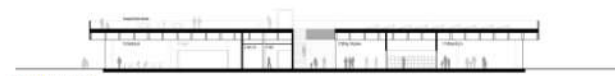
TELSICHT - BESUCHERZENTRUM | M 1:25

**Dachstuhl**  
 Stütztragwerk 40 x 20 cm  
 Ankerbolzen 30 mm, Abstand 100 mm  
 Sparrenabstand 20 cm, nur unten  
 Balkenabstand 10 cm, nur unten  
 Deckensystem 1 cm, 10 x 10 cm, Verklebung im 50 cm Abstand  
 Stützanker 40 x 20 cm, Abstand 100 mm, nur unten  
 Stützanker 20 x 10 cm, Abstand 100 mm, nur unten  
 Stützanker 10 x 5 cm, Abstand 100 mm, nur unten  
 Stützanker 5 x 2,5 cm, Abstand 100 mm, nur unten

**Außenwände**  
 Platten-Riegel-Konstruktion  
 Platten 100 mm, Riegel 50 mm  
 Platten-Riegel-Konstruktion  
 Platten 100 mm, Riegel 50 mm  
 Platten-Riegel-Konstruktion  
 Platten 100 mm, Riegel 50 mm



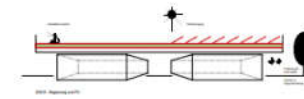
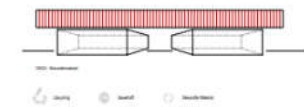
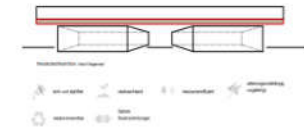
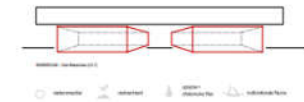
HORIZONTALER SCHNITT | M 1:25



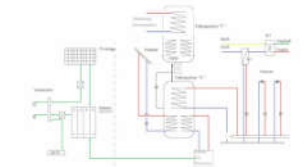
SCHNITT A-A | M 1:200



TELSICHT UND TELSCHNITT - AUFZUG | M 1:25



PRINZIPIEN DER NACHHALTIGKEIT



ENERGIEKONZEPT



SCHNITT B-B | M 1:200

### **Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll**

Besucherzentrum

Die Idee einer formalen und im Materialeinsatz reduzierten Architektur wird in einem gut proportionierten schlanken Gebäuderiegel konsequent ausformuliert. Die Positionierung entlang der nördlichen Wasserkante wirkt selbstverständlich und verspricht einen selbstbewussten Auftakt zum Museumsgelände. Das Museumsareal wird städtebaulich gut gefasst und in Szene gesetzt.

Durch seine komplette Transparenz erscheinen die Schiffsexponate im dahinterliegenden Ausstellungsbereich als Silhouetten und werden damit Teil der Fassadengestaltung. Inwieweit sich dieser Entwurfsgedanke bei der von den Verfassern vorgeschlagenen Sonnenschutzverglasung bzw. außenliegendem Sonnenschutz realistisch umsetzen lässt, wird aber kritisch hinterfragt: Ein Spiegeleffekt könnte die Leitidee des Entwurfes in Frage stellen. Auch die erforderliche Verschattung der Glasfassade ist nicht gelöst.

Der Grundriss besticht durch seine einfache, dabei gut durchdachte Raumabfolge mit interessanten Details und ist im Sinne einer langfristigen und damit nachhaltigen Nutzung flexibel bespielbar. Alle Aufenthaltsräume profitieren atmosphärisch durch die umgebenden Freiräume. Der eingestellte Kern mit den Nebenräumen zoniert den ansonsten freien Grundriss in gut proportionierte Bereiche. Infozentrum und Gastronomie werden im Norden von einer Baumreihe räumlich gehalten, nach Süden erfolgt dann der freie Ausblick auf das Museumsgelände. Das 'Schaufenster' mit der dahinterliegenden sichtbaren Gebäudetechnik passt zum Konzept und wirkt zeitgemäß.

Positiv bewertet wird auch das Erschließungskonzept, das sowohl den kurzen Weg zum Schiffshebewerk zulässt, als auch einen Durchgang durch das Infozentrum bis zur Gastronomie anbietet. Die Trennung der frei zugänglichen und zahlungspflichtigen Bereiche funktioniert gut.

Die Materialität des Gebäudes zitiert richtig und unaufdringlich die historische Konstruktion des Schiffshebewerkes und stärkt damit den Ensemblegedanken. Gewürdigt wird der Einsatz von Recyclingstahl und die Demontierbarkeit aller Elemente im Sinne einer späteren Weiterverwendung.

Die Arbeit stellt einen wertvollen Beitrag dar, der mit wenigen Mitteln die Aufgabe intelligent umsetzt.

Die architektonische Setzung verbindet sich funktional und logisch, aber auch mit großer gestalterisch-formaler Einigkeit mit dem Außenraum.

Das Eingangsdach schiebt sich über die Achse zum Schleusenplatz und schafft so einen gut auffindbaren Zugang 'auf kurzem Weg'. Am östlichen Kopf des Gebäudes liegt die Gastronomie – der Auslobung folgend, extra muros, kann aber zusätzlich eine neu geschaffene kleine Picknickwiese für die Allgemeinheit versorgen.

Die drei Schiffe liegen wohlgeordnet im Gräsermeer vor der Südfassade - optimal im Blickfeld. Sie werden durch einen Steg als Rundweg sinnvoll erschlossen, die wechselnde Breite erlaubt das Gehen ebenso wie einen Aufenthalt zum Betrachten oder zur Vermittlung von Informationen.

Neben dem gut integrierten Bestand sorgen zahlreiche neue Bäume für Schatten und Kühle. Aussagen zur Materialität werden vermisst. Der öffentliche Weg um die Insel bleibt erhalten.

## **Besucherzentrum 2. Preis Aufzuganlage 1. Rundgang**

**habermann.decker.architekten PartGmbH**

Prof. Dipl.-Ing. André Habermann, Dipl.-Ing. Christian  
Decker  
Lemgo

Mitwirkende:  
Malen Schmidt, Julius Gudera

Fachberater:  
Akustik, Energie, Bauphysik:  
Prof. Dipl.-Ing. Volker Huckemann, Salzkotten

**Die Planergruppe GmbH**  
**Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt AKNW**

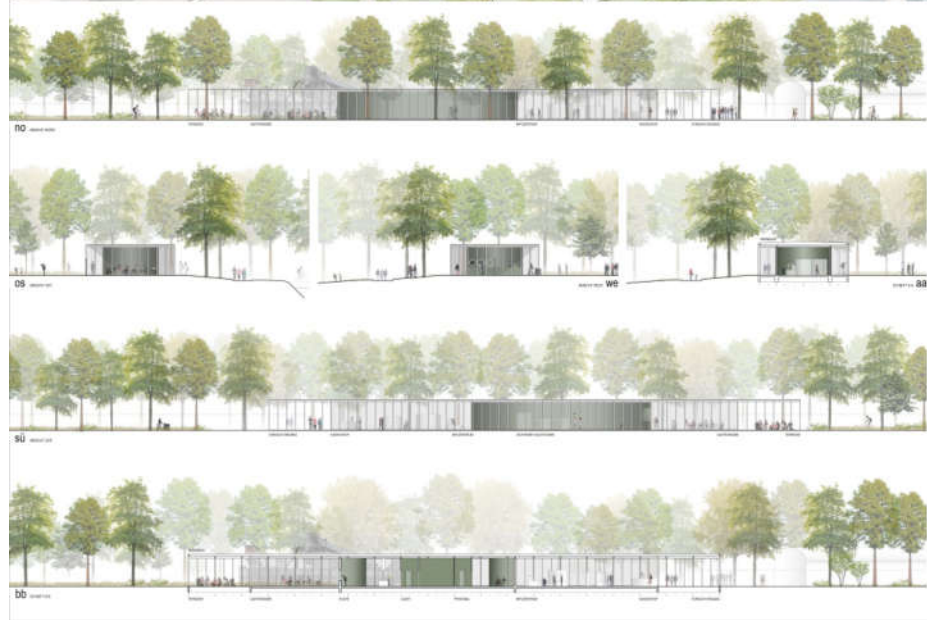
Thomas Dietrich  
Essen

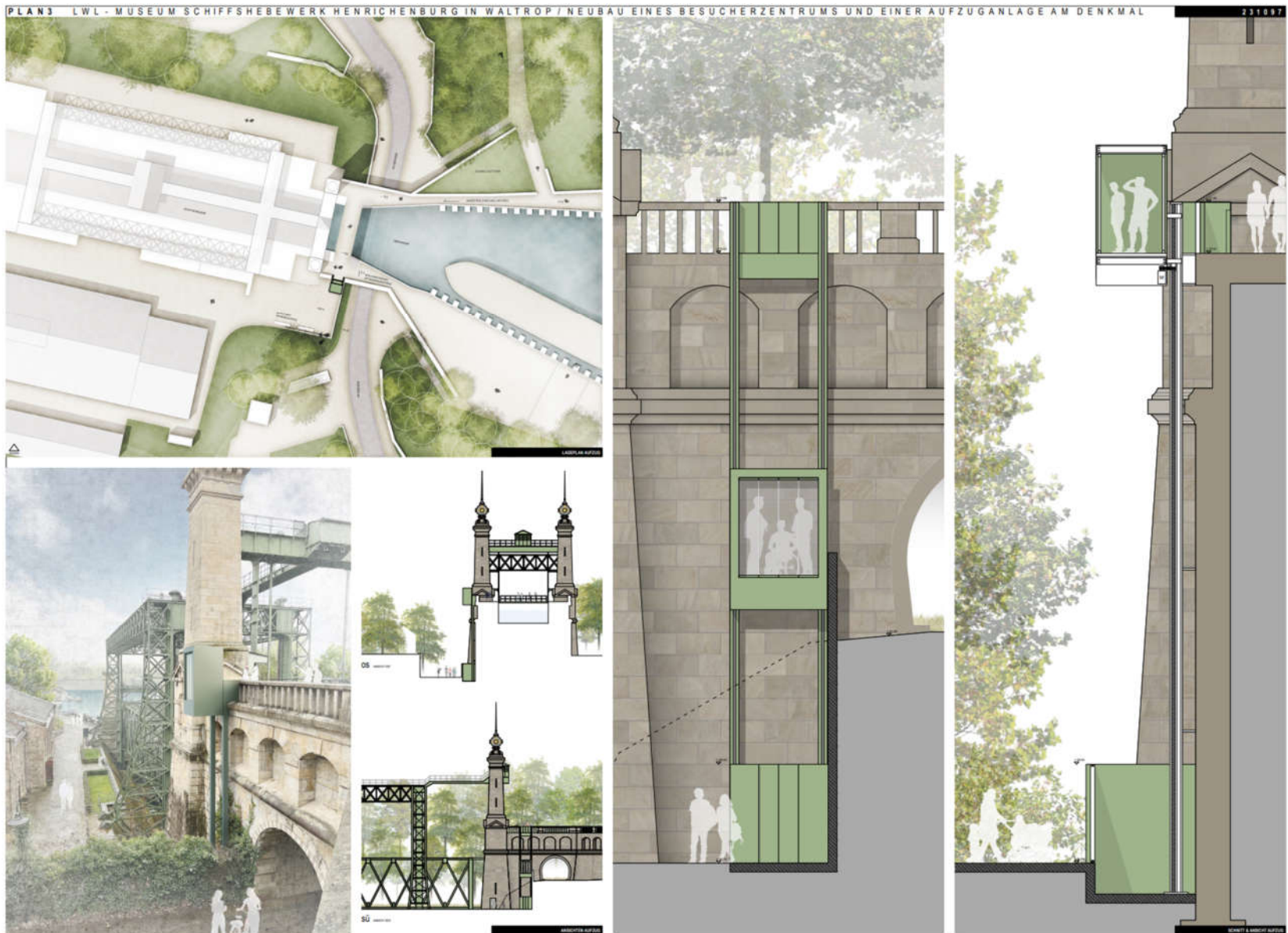
Mitwirkende:  
Kerstin Wagener













### **Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll**

Besucherzentrum

Das Gebäude nimmt die nordöstliche Uferkante des Oberwasserbeckens auf, dadurch wirkt seine Anordnung zunächst selbstverständlich: Der Weg führt direkt auf das Gebäude zu. Umso unverständlicher, dass es dann jedoch keine erkennbare Eingangsgeste entwickelt.

Durch seine Lage gelingt eine Überleitungsgeste von der Inselfspitze über die Helling zur Werft.

Allerdings wird das Potenzial der großen Außenanlage nur wenig genutzt.

Das Raumprogramm ist erfüllt. Der von Nord-Osten kommende Erschließungsweg wird in das Gebäude verlängert und separiert das Infozentrum, das sinnfällig mit Ausblick zum Museumsbereich orientiert wird. Die Ausrichtung der Gastronomie nach Osten zur Inselfspitze und den Großexponaten erscheint zunächst einleuchtend, allerdings wird sehr wenig Außenfläche für die öffentlich zugängliche Gastronomie angeboten.

Dass die Bezahlbesucher nach dem Museumsbesuch das Gebäude bis zur Gastronomie durchschreiten müssen ist nicht optimal, sehr wohl wird aber zusätzlich ein Außenkiosk für Erfrischungen im Bezahlaußenbereich angeboten. Die Gebäudefigur mit der dominanten Dachkonstruktion verspricht zunächst einen großzügigen Hallenraum, dieser wird jedoch durch die zweigeschossig eingebauten Nebenräume in der Raumwirkung gestört.

Die konzeptionelle Herleitung der Dachkonstruktion aus dem Holzschiffsbau kann an diesem Ort der Industriearchitektur nur bedingt nachvollzogen werden. Dennoch werden der Konstruktionsansatz selbst, die Oberlichtsituation und die sich aus dem Skelettbau wie selbstverständlich ergebenden Fassaden als wohlproportioniert empfunden.

Die Dachkonstruktion mit Begrünung und PV-Anlage ist gut überlegt, ebenso das Regenwassermanagement und die Möglichkeiten zu Querlüftung/ Nachtauskühlung. Ob die Holzfassadenteile – in Anlehnung an den Grünton der Stahlbauteile der Industriebauten - farbig lasiert werden müssten, darf hinsichtlich Nachhaltigkeit, Materialgerechtigkeit und Pflegeaufwand hinterfragt werden. Die Bodenplatte aus Stahlbeton wird kritisch hinterfragt.

Die Realisierbarkeit wird nicht angezweifelt, gleichwohl wird in der großen Raumhöhe ein Einsparpotenzial (auch für den Heizungsaufwand im Betrieb) ohne zu große Einbußen in der Raumwirkung vermutet.

Die Außenanlagen sind grob unterteilt in eine große, befestigte Fläche und ein 'Grasmeer', in dem sich die drei Schiffsexponate befinden. Während die Position der befestigten Fläche südliche des Zugangs plausibel erscheint, wirkt ihre formale Ausprägung an den Rändern willkürlich und wenig nachvollziehbar. Aussagen zur Materialität sowie zur Ausstattung fehlen.

Das westlich angrenzende 'Grasmeer' mit den eingebetteten Schiffen greift eine bereits existierende Idee auf und entwickelt sie weiter. Allerdings wirkt die Positionierung der Schiffe zufällig und ohne Bezug zu den Wasserflächen.

Die geschwungene Steganlage mit der Kreisform am Ende vermeidet eine Sackgassensituation, lässt aber ebenfalls keinen formalen Zusammenhang zum Ort erkennen.

Insgesamt bietet die Arbeit eher oberflächliche Lösungsansätze für die Außenanlagen an.

## **Besucherzentrum 3. Preis Aufzuganlage 1. Rundgang**

**planbar.architektur**

Krämer Faber Architekten PartmbB

Dipl.-Ing. Architekt Heiko Faber

Aachen

Mitwirkende:

pvma-pfeifer.volland.michel.architekten GmbH,

Architekt Ben Michel, Aachen

Arnaud Charoy, Luka Hausschild, Sophie Haux

Fachberater:

Energie und Nachhaltigkeit: Reese Ingenieure,

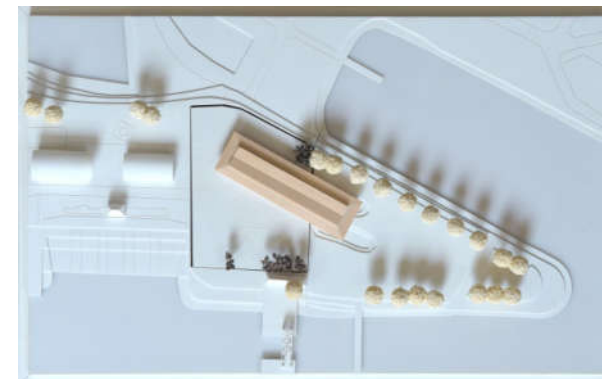
Herr Wilken

mit

**Reepel Schirmer Landschaftsarchitektur GbR**

Landschaftsarchitekt Michael Reepel

Düren



## Neubau Besucherzentrum und Aufzugsanlage am Schiffshebewerk Henrichenburg, Waltrop

■ □ □ □ 100425

### Neukonzeption des Besucherzentrums und einer Aufzugsanlage für das LWL-Museum Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop

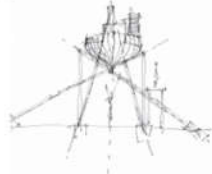
#### Lattische Besucherzentrum

Im Ortskern von Waltrop steht die Errichtung eines neuen Besucherzentrums, das am öffentlichen Gastronomieplatz, ein Informationszentrum sowie einen prägnanten und erlebnisreichen Museumseingang ermöglicht. Der ursprüngliche Baukörper definiert eine neue städtebauliche Situation als sich selbstbestimmend in das historische Schiffshebewerk einfügend. Eine handwerkliche Tradition wird so im konstruktiven Prinzip des Schiffbaus weiterentwickelt.

Unser Ansatz orientiert sich einer einseitigen typologischen und stilistischen Zuordnung. Seine Verankerung im Ort ist vor allem durch die spezifische Anfertigung des Grundrisses, verflochtenen Holzelemente sowie einer atmosphärischen Inszenierung des Lichts zum Ort gewahrt. So soll das neue Eingangsgebäude sich in Individualität, Qualität und Materialität der bestehenden Werftbebauung einfügen, sich gemäß interpretieren, aber

gleichzeitig auch einen eigenständigen architektonischen Ausdruck finden. Ziel ist es, die neue Adresse als Teil des städtebaulichen Kontextes zu verankern und angrenzenden Schiffshebewerk und Museumsbereich „leben“ zu lassen.

Ein weiteres überzeitliches Gedächtnis der Industriekultur im Ruhrgebiet findet somit in der Formsprache des neuen Eingangsgebäudes seine Entsprechung und folgt dem Leitbild des Ruhrgebietes „Strukturwandel an der Spitze“.



Lattische Schiffshebewerk Henrichenburg  
Blick



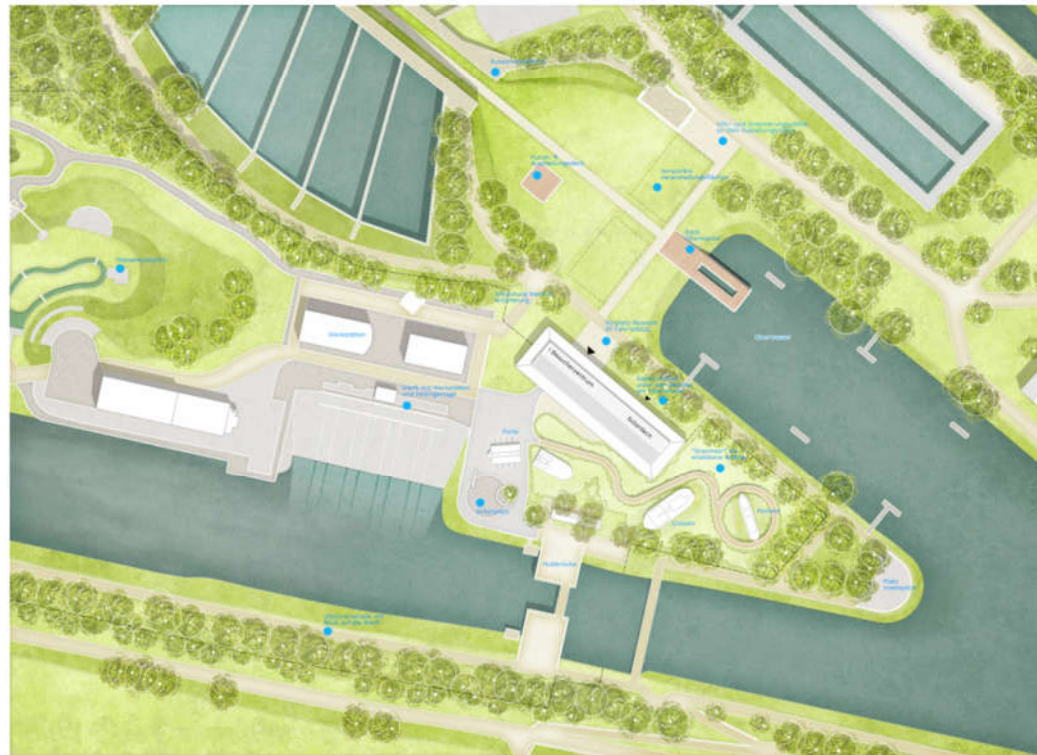
Referenzfotos, Symetrie und Maßstäblichkeit  
des traditionellen Schiffbaus



Perspektive im Besucherzentrum  
Blick



Ansicht Nord  
10/2020



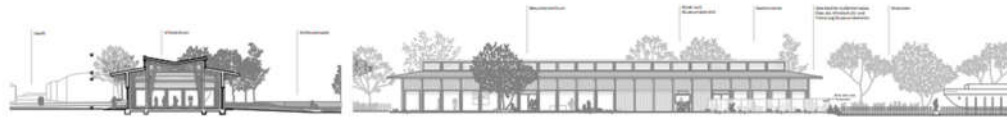
Lageplan Besucherzentrum  
im KOB genehmigt

# Neubau Besucherzentrum und Aufzugsanlage am Schiffshebewerk Henrichenburg, Waltrop

100425

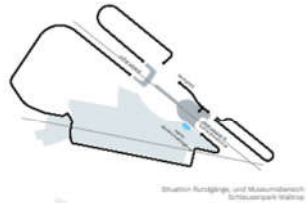


Schnitt 04  
M 1:200

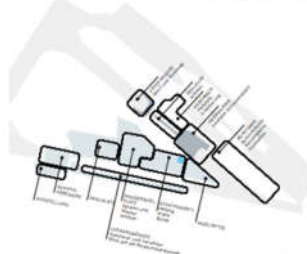


Schnitt 45  
M 1:200

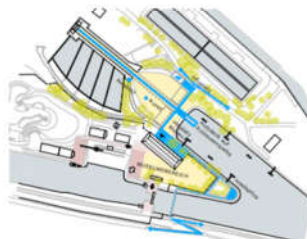
Schnitt 52  
M 1:200



Bestandssituation und Museumsbereich  
Schiffshebewerk Waltrop



Bezeichnungen der Park- und  
Museumsbereiche

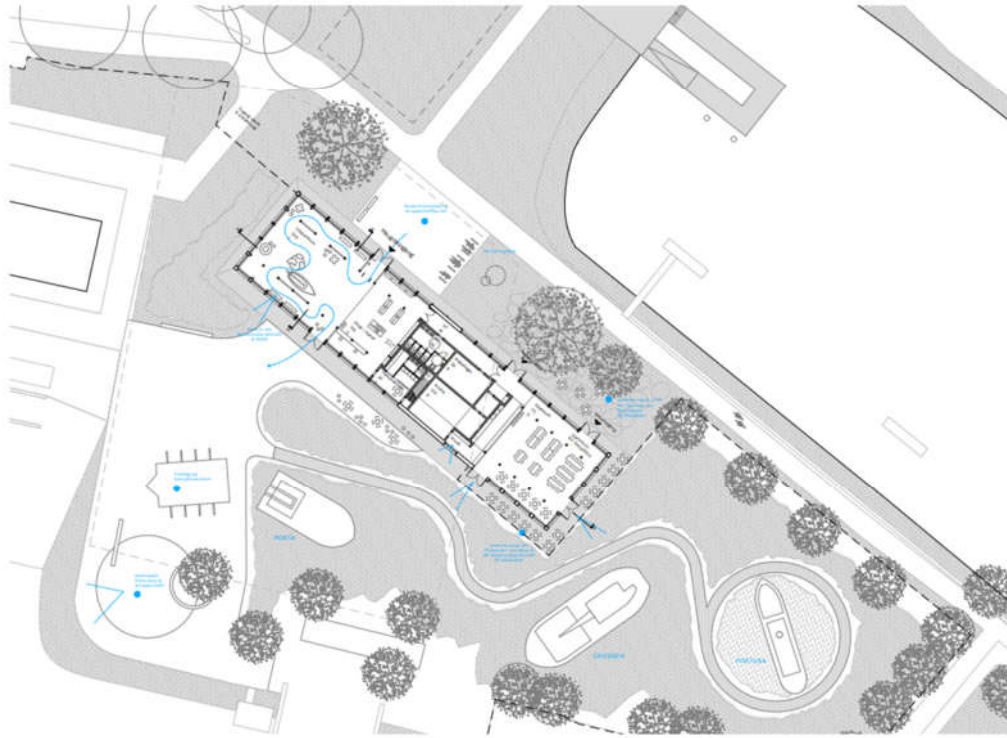


Gesamtkonzept

**Städtebauliches Konzept**  
Wichtigste Aufgabe ist es, bei dem geplanten Standort und der architektonischen Bauweise eine ganzheitliche, architektonische zu entwickeln. Hier stehen die Baugruppen die Sprache der Industrie und der umliegenden Stadt auf die architektonische und ihre Funktion der Stadtstruktur (große Fläche) angepassten Oberfläche begleitet von selbstverständlich die Überformung. Auf diese Weise gelangt eine angemessene Einbettung des Bauwerks in die Stadt von Natur her (Schiffshebewerk), so wird die Ursprungsfunktion des Schiffshebewerks bewahrt.

**Platzraum**  
Der Schiffshebewerk Waltrop entwickelt sich zu einer geschlossenen Landschaft, die zentrale Räume miteinander verbindet. Das neue Zentrum in der Mitte des Schiffshebewerks ermöglicht eine hohe Informationsaufnahme und die direkte Zueignung zum Thema der Anlage. Der Platzraum wird durch diverse Wege und Vegetation zu Ober- und Unterwasser eine wichtige Rolle spielen. In diese Vision im Rahmen der U+M 2017 für die umliegende Anlage wird durch folgende vier Maßnahmen erreicht:

1. Sicherung des vorhandenen Bestandes, Überformung des Bestandes und Schiffshebewerks sollen durch geringe Eingriffe gestärkt werden. Zukunftsorientierte Gestaltung die auch nach der U+M 2017 den Raum stabilisiert.
2. Wachstum - durch einen geringen Eingriff wird die Begrünung und Begrünungen mehr Raum geschaffen werden. Die Kugelformenplanung wird in Flächen erhalten und zu einem lebendigen Bereich entwickelt.
3. Vertiefen - die Tragfähige Gesamtstruktur werden die richtigen Plätze und ein neues ein Gesamtbild erreicht, so entsteht eine klare Orientierung.
4. Erhöhen - die öffentlichen Räume und Plätze werden zu gestalten das attraktive Angebote & Synergie entstehen.

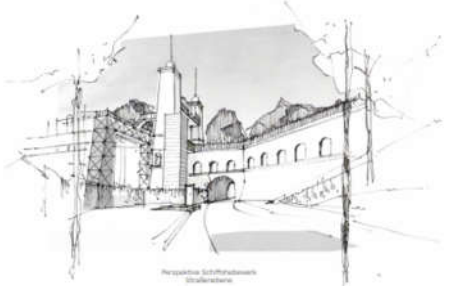


Entwurfphase: Besucherzentrum am  
Schiffshebewerk Waltrop, Gesamtplan



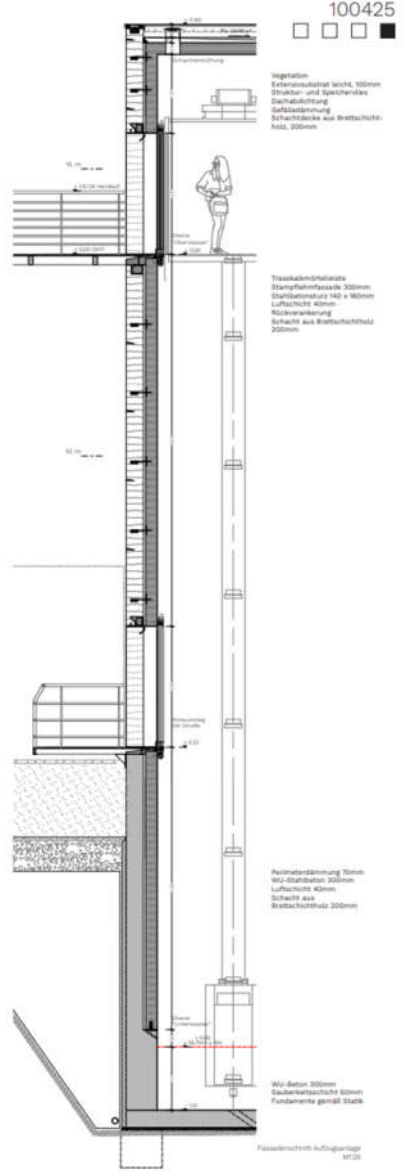
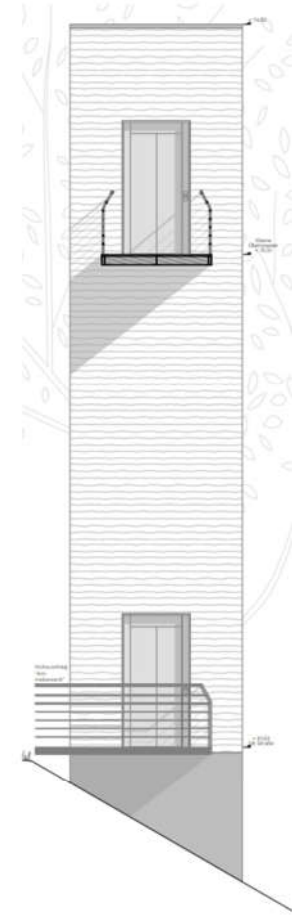
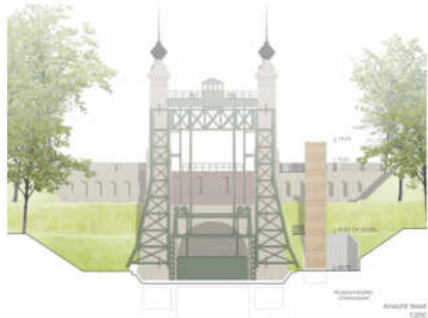
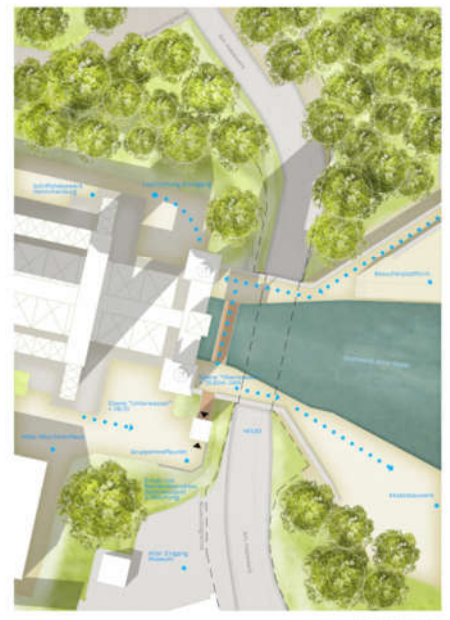
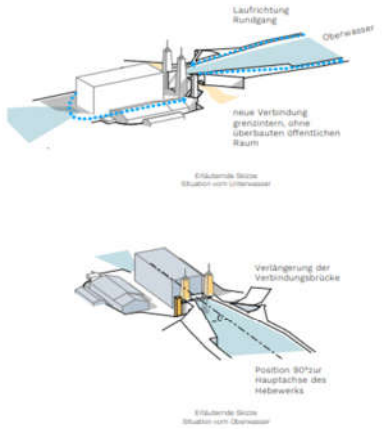


**Neubau Besucherzentrum und Aufzugsanlage am Schiffshebewerk Henrichenburg, Waltrop**



**Aufzug**  
 In der Hochwasserlage der Niedrigwasserlage erheben wir einen freistehenden Aufzug mit zentralisiertem Einstieg in die städtebauliche Umgebung vor und erhalten damit das bestehende Bild und die Wahrnehmung des Schiffhebewerks in seinem Bestand.  
 Die Aufzugsanlage wird im südlichen Bereich verortet. Dieser Standort ist vom Überwasser, vom Unterwasser und aus dem Ausstellungsgelände leicht aufzufinden. Die Orientierung und Verortung ist mit den historischen Bauwerken und Anlagen wie die Aussichtsplattform auf der Nordseite sowie eine weiche Reliefform einflussreich.  
 Die südliche Vierung ermöglicht einen Blickwinkel aus der Festschiffung des Hebewerksgebäudes, ohne das Erscheinungsbild der öffentlichen Stadteräume zu beeinträchtigen. Die Wahrnehmung bei Unterwasser auf der Straße des Hebewerks bleibt erhalten.

Der Aufzugschacht wird als Holzelement gestaltet und übersteigt 13,80 m Höhenunterschied. Die neue Höhenanforderung ist einen zusätzlichen Nachtrag notwendig um eine Höhenkonformität zu erreichen. Ein Notabgang wird auf dem Gelände einbezogen und über ein Treppensystem durch die bestehenden Zaunanlage einfließt, konstruktiv einsteigt im Bereich der Blöschung einer Geländeerhebung, auf der eine selbsttragende Stumpfbohrung errichtet wird. Die architektonische Ausdruck der Aufzugsanlage wird geprägt durch einfache in sich selbstverankernde und robuste Strukturen. Das sich nachfolgenden Welter der Stumpfbohrung bildet eine schräge und natürliche Stoffe, die als neuer Raum in die denmalgeschichtliche Elemente integriert wird und sich an deren Festigkeit orientiert.



## Besucherzentrum Anerkennung Aufzuganlage Anerkennung

### ATELIER BRÜCKNER GmbH

Prof. Eberhard Schlag, Architekt  
Stuttgart

Mitwirkende:

Pamela Resuli, Luis Duarte, Kathrin Eva Seitz,  
Jan Schreiber, Julia Zambrzycki

Fachberater:

Nachhaltigkeit+ Energie: ee-concept, Prof.Dr.-Ing. Arch.  
Angèle Tersluisen, Darmstadt

Tragwerk: knippershelbig, Thorsten Helbig, Stuttgart  
mit

### chora blau Landschaftsarchitektur PartGmbH

Dr.-Ing. Landschaftsarchitekt Marcus Cordes  
Hannover

Mitwirkende:

Benjamin Georg Butz, Xu Han, Johannes Brinkmann,  
Stefanie Andrea



## Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll

Besucherzentrum

Die Arbeit hat dahingehend ein Alleinstellungsmerkmal unter den Wettbewerbsbeiträgen, als dass das in Nord/Süd-Richtung formulierte Gebäude die östliche Hafenspitze von dem westlichen Museumsgelände fast vollständig abriegelt. Dadurch eröffnet sich die Chance, die Hafenspitze, bei Weglassen des Uferzaunes, als zusammenhängende und öffentlich nutzbare Freifläche umzuwidmen. Die Situation wird im Preisgericht kontrovers diskutiert, da in der Folge die Hauptexponate, die 'Schiffe im Gräser-meer', weiter westlich und ohne direkten Bezug zum projektierten Eingangsgebäude und auf ungeeigneter Fläche verortet werden. Sie geraten dadurch ins Abseits.

Ein Übergang aus dem Empfangsgebäude auf das eher 'ruppig' wirkende Hafen-Werksengelände erfolgt direkt ohne das Erleben und die filternde Wirkung eines Grünraumes. Die Fläche der Ostspitze steht in der Museumskonzeption dafür nicht mehr zur Verfügung.

Das Empfangsgebäude als eingeschossiges Gebäude mit Satteldach stellt sich von dem konstruktiven Gefüge, den funktionalen Abläufen und der architektonischen Ausformulierung angemessen dar. Der Empfang im Norden führt über den Ausstellungsraum, vorbei an den dienenden Funktionen und der Gastronomie zu einem attraktiven Plateau mit Aufenthaltsqualitäten direkt am Wasser. Die geforderten Funktionen und deren Größenordnungen aus dem Raumprogramm sind gegeben. Nutzungen der Gastronomie außerhalb der Öffnungszeiten des Museums sind aufgrund des direkten Zuganges und einer einfachen Abtrennung zum Museumsgelände möglich. Der Weg über den Schleusenplatz auf den Eingang des neuen Gebäudes, vorbei an dem 'vereinsamten' Schiff und über Plattformen und Plätze, wirkt auch aufgrund der Richtungswechsel ein wenig konstruiert.

Soweit erkennbar und dargestellt, könnte die Holzrahmenkonstruktion mit der äußeren Holverkleidung die angestrebten Nachhaltigkeitsaspekte in der Errichtung erfüllen. Auch im Betrieb könnte durch die kompakte Bauweise und den angestrebten EG-40-Standard der Nachweis gelingen.

Die Massen- und Flächenwerte liegen im Vergleich zu den Arbeiten der übrigen Wettbewerbsteilnehmer im unteren Bereich, sodass eine wirtschaftliche Umsetzung des Projektes zu erwarten ist.

Insgesamt ein spannender Wettbewerbsbeitrag der zu intensiven Diskussionen angeregt hat.

Durch die Baukörperstellung wird eine Trennung der Inselfspitze vorgenommen. Der so entstehende große öffentliche Freiraum dient dem Abstellen von Rädern, dem ökologischen Ausgleich und soll Angebote für eine Picknickwiese ermöglichen. Fehlende Sozialkontrolle und mangelnde personelle Kapazitäten für die Reinigung der Fläche lassen Zweifel an der Anziehungskraft dieses Ortes aufkommen.

Das raumgreifende Gebäude wird an den Giebelseiten mit neuen Platzsituationen noch gestreckt und gerät so formal in Konkurrenz zum geplanten Schleusenplatz, aber auch zum Platz auf dem Absperrbauwerk. Durch Verlagerung der Schiffsexponate in das Gelände hinein verliert der Eingang seine Attraktion und so wird die Atmosphäre auf die eher ruppigen Qualitäten der Helling beschränkt. Dem Besucher wird damit nicht gedient.

Mit dem Baumbestand wird sorgsam umgegangen, neue Schattenspenden werden vermisst.

### **Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll**

#### Aufzuganlage

Der Vorschlag zur barrierefreien Überwindung der Höhendifferenz zwischen Ober- und Unterwasser wirkt in seiner zurückhaltenden Gesamtkomposition angemessen gegenüber dem denkmalgeschützten Schiffshebewerk. Die parallel zum Hebewerk weit spannende Stegkonstruktion hält einen wohltuenden Abstand und erlaubt neue, attraktive Sichtbeziehungen zum Denkmal. Durch den gewählten Abstand wird eine visuelle Beeinträchtigung auch beim Blick von der Straße „Am Hebewerk“ weitgehend minimiert.

Die Verschiebung des Aufzugsschachtes weit in den nördlichen Hang erfordert, wie auch die Spannweite des Steges, einen relativ hohen baukonstruktiven Aufwand. Die Ausstiegsmöglichkeit auf Straßenniveau ist aus Gründen der Zutrittskontrolle kritisch zu bewerten



## DER MUSEUMSPARK

104176



ERSCHLIESSUNG

ZONIERUNG UND GRENZVERLÄUFE

AUFENTHALTSBEREICHE UND SICHTBEZIEHUNGEN

MODUL PEGELSTAND - Orientierungselement, Informationsträger und Sitzmöbel

### POSITIONIERUNG & GESTALTUNG

Das Schiffbauereck Hanserburg stellt zu dem sehr UML-Museum für Industriekultur, liegt aber durch die besondere Dimension und statische Bauweisestruktur heraus. Ingeplant ein Museumskomplex ist mit seinen industriellen Strukturen. Eine ergibt die vorliegenden Umwelt und demnach für die vorhandenen Strukturen.

Das neue Museumskomplex markiert den Zugang zum Gelände für die BesucherInnen, die Planung des Bestehenden im Schiffsbereich, in und folgt in der Anordnung der Gebäude. Es stellt eine zentrale und komplementäre Verbindung mit dem Kanal und dem Oberwasser dar, die an die Bewegung der Schiffe erinnert, die die Schiffe zwischen in Bewegung zu sein und zwischen Schiffsbauereck werden ein langgestrecktes Gebäude entstehen, welches die beiden Kanäle miteinander verbindet, die auf allen Seiten, hier zum Schiffbauereck führen.

Die der Schiffbauereck „Zum neuen Hafenbau“ kommt einen langgestreckte Dreiecksform annehmen, bestehend aus Schiffsbau und in der Süden angrenzenden Hofanlagenbereich, über aktuelle Strukturen zum neuen Eingang des Museumskomplexes. Vor dem BesucherInnen entlang die BesucherInnen und Besucher sind die Plätze zwischen Kanal-Anlagenbau und Alte Schiffbauereck angestrichene Plattform mit Blick auf die zur optimalen in die Wasser angrenzende, historische „Licht“ „Licht“, über auch ein Aufhängende, übergründete Kanal- und Radfahren-Bühnen Plattform führt über zum Museumskomplex, wo jetzt die Verbindung zum BesucherInnen befindet. Die in dem Museumskomplex bestehende, angestrichene Plattform integriert die vorhandenen Bereiche vor dem Eingang.

In der Spitze des Langhauses nimmt der Haupteingang auf die Bestandsgebäude des Museumsparkes. Auch besteht es die Verbindung zwischen den beiden Kanälen, die jeweils zur Alten Schiffe und zum Schiffbauereck führen.

GRUNDRISS 1:500



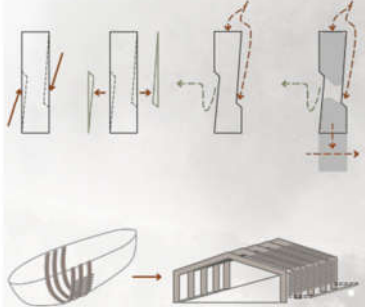
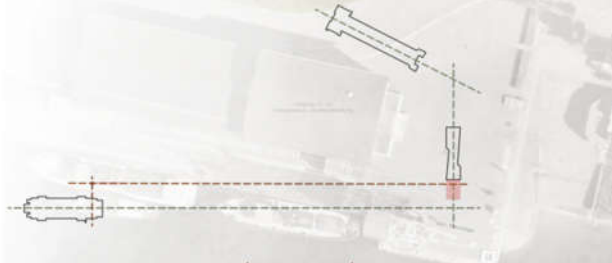
PARKANSICHT 1:500







GRUNDRISS | 200



**NUTZUNG & ERSCHLIESSUNG**

BesucherInnen betreten den Neubau über den südwestlichen, vertikalen Eingang zum Shop- und Cafébereich, welcher eine direkte Verbindung zum Zugang zum Museumsparkplatz über den Zugang zum Restaurant und die Terrasse am Wasser.

Entlang der Ostfassade verläuft die Hauptverkehrsachse zum westlichen Eingang des Besucherzentrums. Eine ein- bis zweigeschossige Decke für FahrerInnen verbindet die in den angrenzenden Bestandsbauten angelegten und durch räumliche Hebelwirkung angelegte Fahrradabstellplätze.

Die im südlichen Teil des Besucherzentrums befindliche Gemeinschafts- und Aufenthaltsfläche durch eine Abfolge von Terrassen bis zum Ufer des Museumszentrums überbrückt. An der Brückung stellt sich der Terrassenbereich zum Wasser hin ab und Terrassen über Stützen bilden attraktiven Aussichtspunkt mit Blick auf das alte Schiffsbauwerk. Über Holzgangsysteme ist das Museumsgebäude von diesen Terrassenbereichen abgetrennt. Als Punkt zum Eingang am Wasser sind hier an Hochstrahlleuchte Öle am Wasser.

Es empfiehlt dem Gesamtteam, dass die Außenanlagen bis zum Wasser öffentlich zugänglich sind, da dieser Ort über BesucherInnen verbindet. Die Anlage soll keine räumliche Trennung der Terrassenbereiche durch Durchführungen zum „alten Schiffbauwerk“ einschleusen.

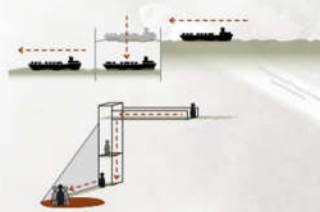
ANSICHTEN | 200



IAS SCHIFFSHEBEWERK

104176

## VERTIKALE BEWEGUNG DURCH DIE AUFZUGSANLAGE INSPIRIERT VOM SCHIFFSHEBEWERK



## ERSCHLISSUNG UND SAMMEL-/TREFFPUNKT



## LANDSCHAFTSKONZEPT

Als der auf dem Niveau des Observatoriums befindliche Bereich der Besucherzentrale wird sich dem Zugang für einen Spazierweg mit Aufzug am Platz am Bahnhof und Teilbereich anschließen. Er ist mit unterschiedlichen Achsen und Informationsmaterialien ausgestattet und bildet den Auftakt für den Wissenswandel zum Observatorium. Auf dem ersten Level führt sich in die Richtung umgebenen Aufzug am Gang auf einer Passerelle, die zugleich mit dem Aufzug, im 10. Stock des alten Schiffshebewerks befindlichen Treppentritt verbindet. Auch dieser Platz fungiert einerseits als Treffpunkt und Sammel-, der Raum für Informationsvermittlung bietet.

Ein weiteres Gestaltungselement des Innenraums sind Holzdecken, die sich von der Brücke in der oberen Ebene bis zum Ausgang in der unteren Ebene erstrecken. Die Materialität findet sich in allen neuen Eingangs- wie im Parkierung, bei den Plattformen der Parkstation, bei dem Besucherzentrum und im Bereich der Aufzüge, so dass ein übergeordnetes nachvollziehbares Konzept für die Eingangszone entsteht wird.

## POSITIONIERUNG UND GESTALTUNG DES AUFZUGS

Der Aufzugsbereich folgt dem Antriebsprinzip des Schiffshebewerks. Die Höhenführung wird über die Besucherzentrale über eine Aufzugsperrung überwunden. Vom Neubau des Besucherzentrum aus führt der Weg zu einer neuen Brücke, die parallel zum Schiffshebewerk verläuft. Sie ermöglicht eine neue Blickwinkel sowie Formspiele auf das historische Bauwerk und endet mit dem Aufzugsbereich. Der Besucherzentrum ist ein Anknüpfungspunkt für Informationswegen im historischen Schiffshebewerk zu verstehen und selbst sich immer wieder durch Sammel- und Treffpunkte auf. Es ist mit entsprechenden Außenbänken und Informationsmaterialien ausgestattet.

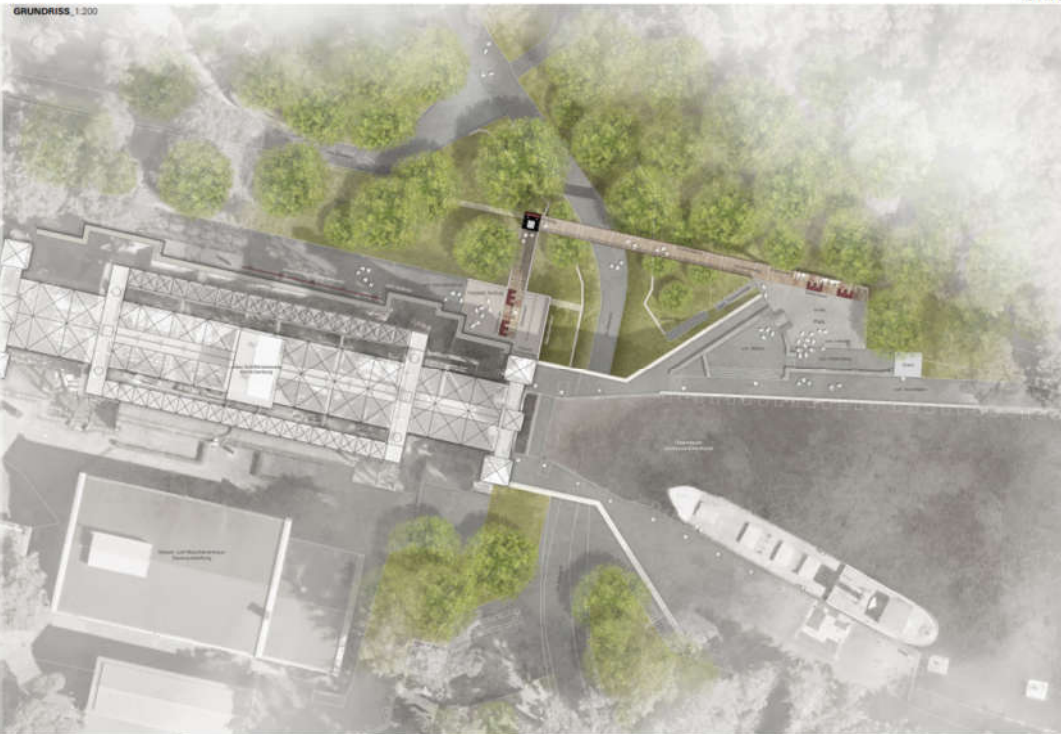
Er führt darüber eine lange Brücke, dem "Wissensweg" und erlaubt den Blick zum "Schiffshebewerk" über die Aufzugsperrung, welche die Besucherzentrale auf die untere Ebene führt. Dieser Blickpunkt der ganzen Zone wird mit Blick auf die komplette Landschaft und den Denkmalbestand integriert.

## MATERIALITÄT

Der Aufzug ist ein zentrales Gestaltungselement. Die Holzdecke sollte mit Holzmaterialien verknüpft, die einen Kontrast zu den offenen Metallstrukturen ausgleichen. Lediglich die Aufzugsperrung wird aus Aluminium gefertigt durch eine vertikale geschlossene Struktur und eine Aufhebung des Schalls, sondern und Antriebsmaterialien montiert. Die gesamte Struktur des Aufzugs bildet zudem die Möglichkeit einer Zusammenführung auf der Straßenseite, sodass die Besucher den Blick auch in diese Straße verfolgen können.

Als Material für die Korrosionsschutzwerkzeuge werden aluminiumbeschichtete Materialien verwendet. Die Holzdecke der Brücke und die Holzoberflächen des Aufzugs sind aus Carbon statt, um einen nachhaltigen Kontakt zu den historischen Strukturen des historischen Schiffshebewerks zu schaffen und die Materialität verdeutlichen.

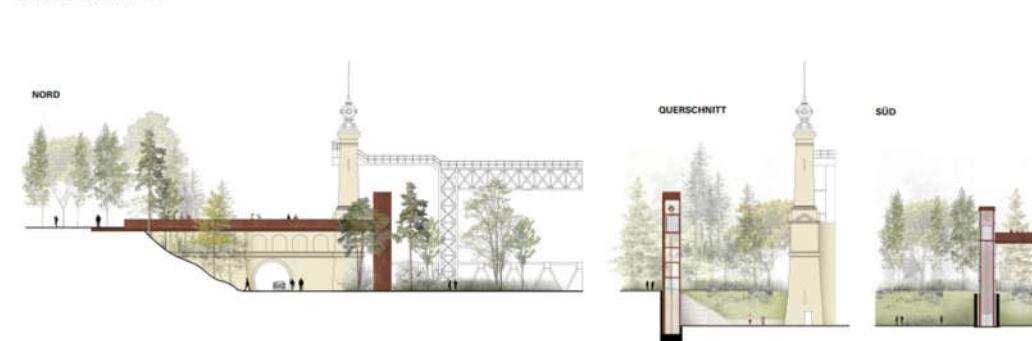
GRUNDRISS, 1:200



PERSPEKTIVE



ANSICHTEN & SCHNITTE, 1:200







## Besucherzentrum Anerkennung Aufzuganlage 1. Rundgang

### Schnoklake Betz Dömer Architekten PartGmbB

Klaus Dömer M.A. Architekt  
Münster

### Müller Dams Landschaften

Dipl.-Ing. Mirja Müller-Dams  
Osnabrück

Mitwirkende:

Valeria Schorege, Rieke Ahaus, Kristina Weber

### Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll

Besucherzentrum

Der Entwurf beschreibt das Eingangsgebäude als Ort des Schleusens, des Übergangs in das Museum. Die Positionierung des Gebäudes quer zur Wegerichtung der Besucher ist somit schlüssig gewählt. Auf eine klare Bezugnahme zu den ortsprägenden linearen Uferkanten wird jedoch verzichtet. Stattdessen sucht das Gebäude eine Analogie zu den im Grasmeeer richtungslos 'treibenden' Museumsschiffen.

Das Raumprogramm wird erfüllt. Die klare Trennung der Gastronomie vom Museumseingang schafft funktionale Vorteile. Unabhängige Öffnungszeiten sind gut umsetzbar. Andererseits ist eine für die BesucherInnen ebenfalls wünschenswerte Verbindung beider Nutzungen nur über den Außenraum oder den zentralen Sanitärbereich möglich. Die Positionierung des Küchenbereichs am östlichen Ende des Gebäudes verhindert hier, wo sich das Gebäude mit seiner Dachform zur Landschaft hin öffnet, einen möglichen Außenbezug. Am westlichen Ende wird diese Öffnung durch die Positionierung des Ausstellungsraums besser genutzt. Es ist jedoch nicht ganz verständlich, dass die städtebauliche Anordnung des Gebäudes dazu führt, dass sich diese Öffnung nicht zum Museumsgelände, sondern zu dem Bereich hinter der Lagerhalle orientiert.

Die Zugangskontrolle ist nicht erkennbar gelöst. Sowohl aus dem Ausstellungsbereich als auch aus der Gastronomie gibt es direkte Wege in den Museumsbereich, die nicht am Kassensbereich vorbeiführen.

Die äußere Form des Gebäudes macht die beiden Hauptfunktionen gut ablesbar. Die flach gegeneinander geneigten Dachflächen lassen zudem gut die Nutzung durch Photovoltaik zu. Auch die Führung des Regenwassers in eine gemeinsame Rigole ist gut thematisiert.

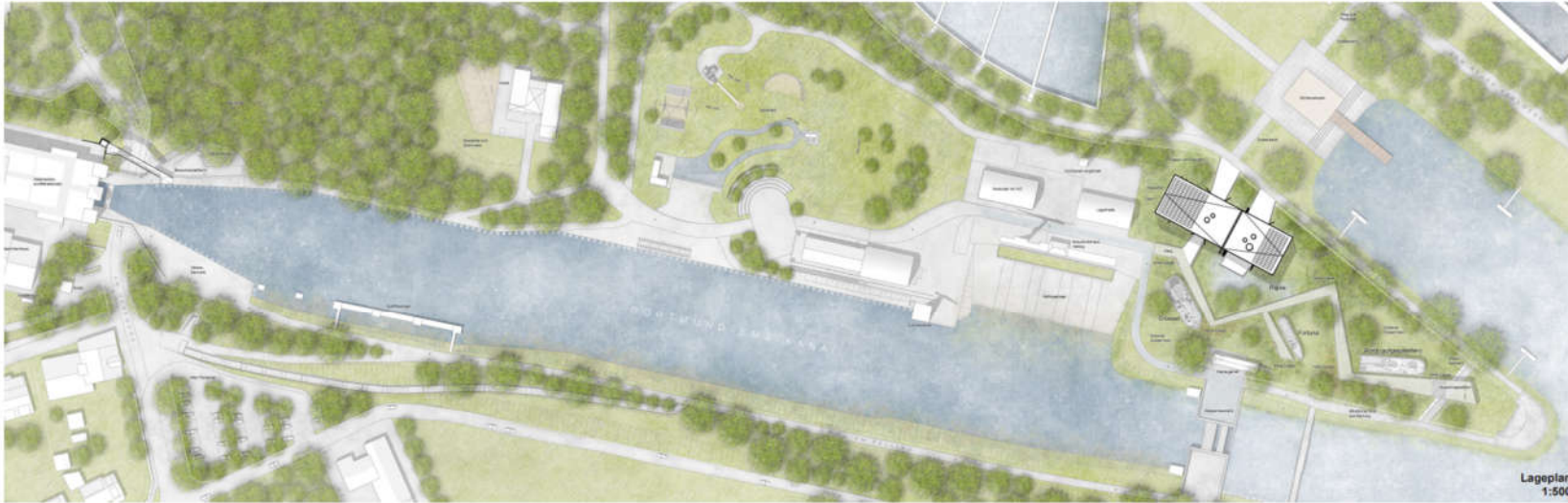
Die von der Verfasserin gewollte Assoziation mit Schiffskörpern wird nicht eingelöst. Das Gebäude ist zwar auf Schraubfundamenten aufgeständert, das Schwimmen im Grasmeeer wird dadurch jedoch nicht erzählt. Das Fassadenmaterial stellt eine Analogie zu den metallenen Schiffen der Binnenschifffahrt her. Es bleibt zu diskutieren, ob das bei Schiffen eigentlich hart bekämpfte Rosten des Metalls bei der Gebäudefassade zugelassen werden sollte. Das nur 1,2 mm starke Wellblech des Daches dürfte jedenfalls nicht lange der Korrosion widerstehen.

Die Konstruktion erscheint grundsätzlich nachhaltig geplant. Das Prinzip der reversiblen Fügung wird gut durchgehalten. Die Verwendung von Holz für die Hauptkonstruktion und der Verzicht auf ein Gründungsbauwerk aus Beton werden begrüßt. Die schon erwähnte Vergänglichkeit der äußeren Fassadenbekleidung müsse jedoch überprüft werden. Ein überdimensionaler Blitz in Form eines ansteigenden Steges besetzt die Landzunge auf der ganzen Länge; daran aufgefädelt sind – eher zufällig platziert – die Schiffsexponate. Auch wenn der Ausblick am Ende Trost spendet, der Steg bleibt eine Sackgasse. Der öffentliche Weg um die Spitze bleibt unangetastet.

Die Platzierung des Baukörpers im Freiraum und seine unmittelbaren Wegeanbindungen werden kontrovers diskutiert.

Bäume werden erhalten und ergänzt und sorgen für Schatten und Aufenthaltsqualität.



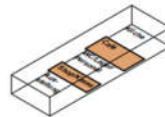


Lageplan 1:500

**Konzept.** Das Raumprogramm wird in einem länglichen, eingeschossigen Volumen organisiert. Das neue Eingangsgebäude ist bewusst als Ort des Übergangs in das Museum konzipiert. Der Shop mit Kasse agiert als Schleuse, die den Besucher aufnimmt und in das Museum überführt. Gleiches gilt für den Gastraum der Gastronomie. Die räumliche Trennung von Gastronomie und Museumseingang erlaubt einen voneinander unabhängigen Betrieb ohne auf Synergien wie gemeinsame Haustechnik oder WC-Anlagen zu verzichten. Die für alle Besucher freie Ausstellung wird über den Eingangsbereich erschlossen, sodass die BesucherInnen bereits einen ersten Eindruck vom Museum erhalten, der Interesse wecken soll. Über ein großes Schaufenster im Ausstellungsraum haben die BesucherInnen einen Blick auf die historischen Schiffe im Museum, welcher die Neugierde weiter steigert. Durch räumliche, konstruktive und formale Anleihen werden die Themen des Museums für die BesucherInnen bereits mit dem Eintritt in das Museum erlebbar. Über Stäge betritt man das Gebäude, das eine räumliche Schleuse darstellt. Die Form des Baukörpers soll Assoziationen mit Schiffen erzeugen. Luken und Klappen definieren Eingänge und Ausblicke. Die Fassade ist mit rohen Stahlblechen verkleidet und unterliegt einem natürlichem Alterungsprozess. Von anfänglich glänzend silbern bis abtrocknend rot-braun. Dem Freilagenkonzept folgend ist das Gebäude so den historischen Schiffen zuzuordnen.

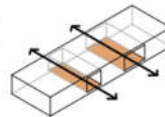
**Freilagen.** Die MuseumsbesucherInnen werden bereits am Parkplatz abgeholt und mit dezenter Bepflanzung logisch zum neuen Eingangsbereich geführt. Das Pflanzthema aus Gräsern und Schilf bereitet dabei auf den Aufenthalt im Museum vor und findet sich bereits im öffentlichen Bereich wieder. Gleichzeitig gibt das leitende Gräserband Hilfeleistung bei der Orientierung auf dem neuen Schleusenplatz. Die neue Eingangsituation wird durch seine Offenheit mit lockerer Bepflanzung geprägt und nimmt in Richtung Museumsabgrenzung an Höhe und Dichte zu, sodass die Trennung der Bereiche dahinter optisch verschwindet. Auf dem Gelände des Museums greift die Landschaftsarchitektur die Formsprache des Gebäudes auf und schafft durch den thematischen Industriestil eine Verbindung zum Museum. Das „Gräsermeer“ wird erweitert und integraler Bestandteil des Museumskonzeptes. Der Gedanke eines Schiffsanleger wird durch die Anordnung der Ausstellungsschiffe am Stäg verfolgt, wodurch die Schiffe in einer außergewöhnlichen Umgebung wahrgenommen werden können. Dieser endet hinter der aufgeschlossenen Porta in einer Aussichtsplattform. Das einzigartige Panorama des Dortmund-Ems-Kanals am neuen Hebewerk bietet hier eine unverwechselbare Kulisse aus einer erhöhten Perspektive. Neben dem thematisch passenden Kontext zum Industriemuseum zeichnet sich die Materialität und Konstruktion des Stäges als Stahl- und Gitterrostkonstruktion durch eine große Alltagstauglichkeit aus. Bei jeglichen Witterungsbedingungen ist diese barrierefrei zugänglich. Die Stäge bilden eine Analogie zur Aufzuganlage am Hebewerk, sodass der Museumspfad ein übergeordnetes Gestaltungsthema erhält. Sitzbänke laden zum Verweilen ein, sodass die Schiffsausstellung zu einem naturnahen Erholungsort für BesucherInnen wird. Die ehemalige Obstwiese kann in ihrer Form bestehen bleiben und bietet mit einer neuen Rigole und reichlich heimischer Bepflanzung einen idealen Lebensraum für ansässige Tierarten. Im Abstieg zum Rundgang können die BesucherInnen entscheiden, ob das Gräsermeer und die Schiffe zu Beginn oder am Ende des Besuchs erkundet werden und hat dabei die Möglichkeit, durch eine fein abgestimmte Auswahl aus farbigen und unterschiedlich hohen Gräsern zu schreiten.

#1



#1 Funktionsbereiche werden nebeneinander organisiert. Shop und Gastronomie befinden sich im Mittelpunkt.

#2



#2 Effiziente Erschließungsstruktur über Shop und Gastronomie. Beide agieren als Schleuse in das Museum.

#3



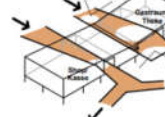
#3 Aufständern des Gebäudes für minimalinvasiven Eingriff in den Naturraum. Das Konzept des „Gräsermeer“ wird erweitert und zum integralen Bestandteil des Museumskonzeptes.

#4



#4 Einführung von Dachschrägen zur Verbesserung der PV-Nutzung und Rückführung des Regenwassers in eine Rigole. Die Rigole ermöglicht einen natürlichen Wasserkreislauf. Sie ergänzt den Naturraum nachhaltig und sorgt für eine hohe Biodiversität.

#5

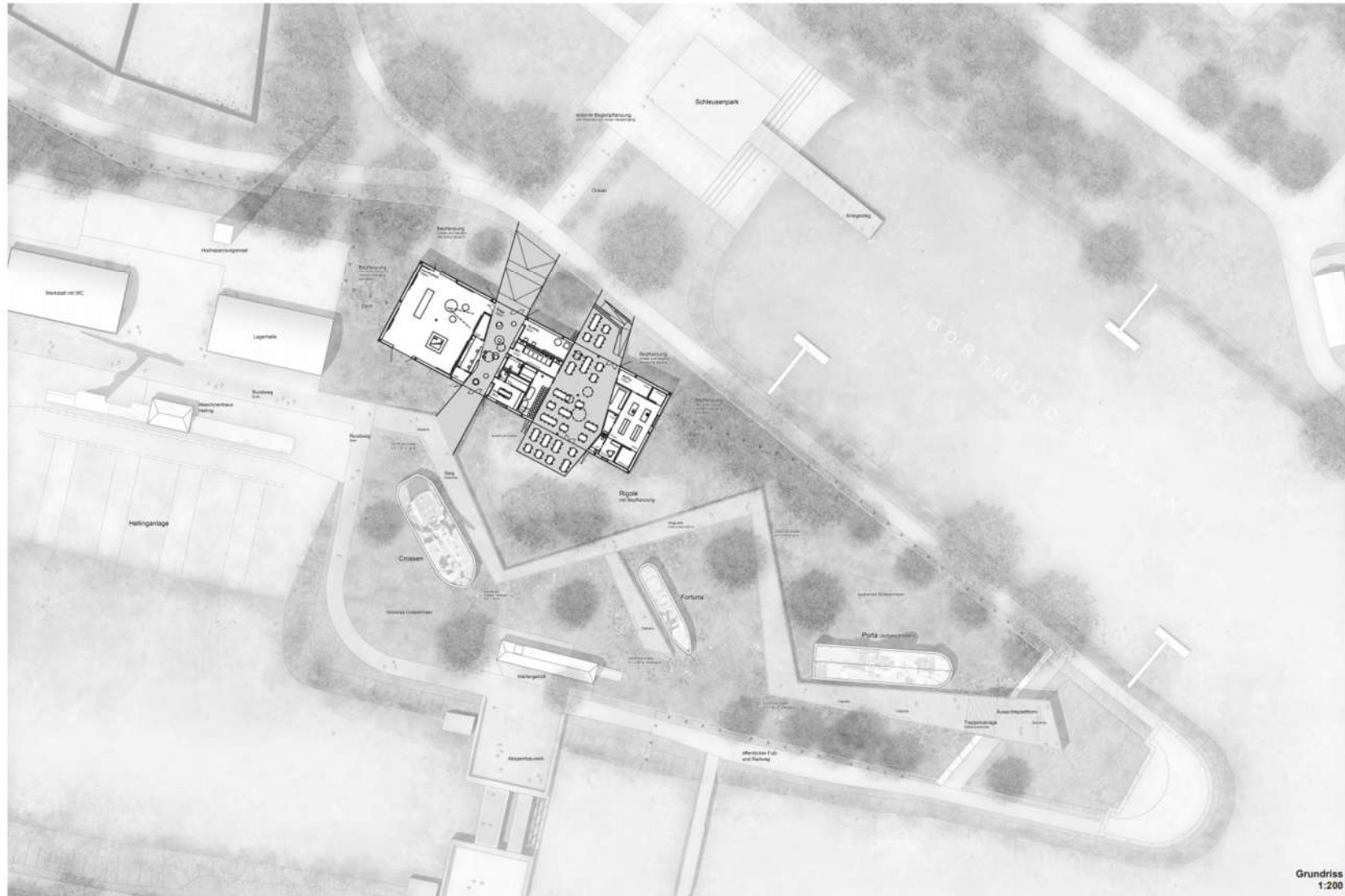


#5 Räumliche Ausformulierung zur Lenkung von Wege- und Blickbeziehungen. Eine Verengung im Shop garantiert optimale Sichtkontrolle und verstärkt das Erlebnis des „schleusens“. Eine Aufweitung im Gastraum entschleunigt und lädt zum verweilen ein.



räumliche Darstellung Eingangsgebäude und Gräsermeer





## NEUBAU BESUCHERZENTRUM LWL-MUSEUM SCHIFFSHEBEWERK HENRICHENBURG

131831



Ansicht Nord  
1:200



Ansicht Süd  
1:200



Schnitt  
1:200

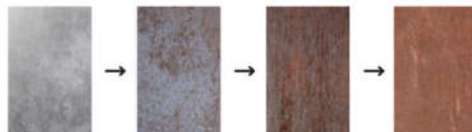


Ansicht Ost  
1:200



Ansicht West  
1:200

Wandel  
der Fassade  
mit der Zeit



Fassadenschnitt  
Detailansicht  
Detailgrundriss  
1:25



**Energiekonzept** . Die Wärmezeugung erfolgt über eine Geothermieanlage. Eine Photovoltaikanlage auf dem Dach erzeugt den für den Betrieb erforderlichen Strom. Die Anlagentechnik kann auf verschiedene Energetische Standards ausgelegt werden und ist so konzipiert, dass sie ohne Zerstörung anderer Bauteile erweitert, erneuert oder revidiert werden kann.

**Konstruktion** . Ziel ist eine möglichst CO<sub>2</sub>-neutrale und lufthygiene Konstruktion. Daher ist das Gebäude als Holzbau in Holztafelbauweise geplant. Statische Querschnitte gemäß des konsistenten Tragsystems sind integriert. Dämmstoffe sind aus Zellulose oder Holzfasern. Die Holztafelbauelemente ermöglichen eine hochgedämmte Gebäudehülle, die auf jeden energetischen Standard ausgelegt werden kann. Auf Nassgewerke wird verzichtet. Mineralische Baustoffe werden vermieden. Baustoffe auf fossiler Basis werden nicht verbaut. Der Heizstrich wird als Trockenestrich ausgeführt. Dies ermöglicht einen zerstörungsfreien Rückbau ohne Verunreinigungen durch dauerhaften Materialverbund. Beschichtungen sollen weitestgehend durch oberflächenfertige Bauteile vermieden werden. Innenwände und Oberflächen werden weitestgehend aus Holz hergestellt. Die Konstruktion weist einen äußerst hohen Grad an Vorfertigung auf. Alle Bauteile werden off-site gefertigt und lediglich on-site montiert und ausgebaut. Dies gewährleistet eine schnelle Bauzeit sowie hohe Ausführungsqualität. Das Gebäude wird auf drei Reihen von Schraubfundamenten gegründet. So bleibt der Boden weitestgehend ungestört. Durch den minimalinvasiven Eingriff kann das Gebäude rückstandslos zurückgebaut und weitestgehend wiederverwertet werden, wenn es ausgedient hat. Nicht reversible Abdichtungen und Verklebungen sind nicht erforderlich. Großzügige Rampen sorgen für einen barrierefreien Zugang. Dach und Fassade sind aus unbehandeltem Stahlblech bzw. wetterblechen. Sie werden dem Materialkreislauf für die Nutzungsdauer entnommen und danach wieder zugeführt.

### #1 Dach

- PV-Anlage
- 1,2mm Wellblech, Stahl, unbehandelt
- 60mm Lattung
- 50mm Aufspandämmung, Holzfasern
- 300mm Sparren, BSH
- 300mm Zwischensparrendämmung, Holzfasern
- 16mm OSB, dampfdicht
- 100-700 Abhangdecke, Bekleidung mit Dreischichtplatte

### #2 Außenwand

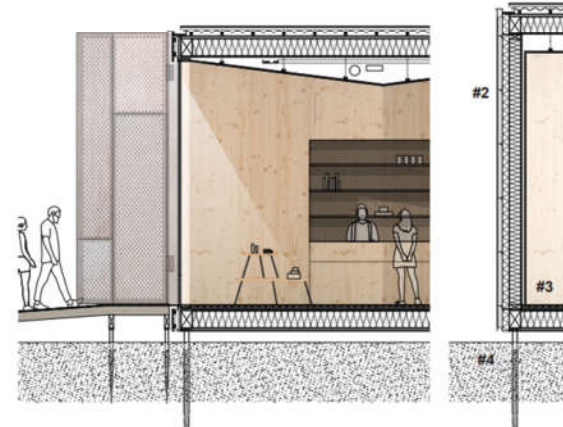
- 3mm Stahlblech, unbehandelt, verschraubt
- 80mm Unterkonstruktion Aluminium
- 120mm Holzfaserdämmplatte
- 200mm Holzrahmen, KVH
- 200mm Holzfaserdämmung
- 16mm OSB, dampfdicht
- 25mm Dreischichtplatte

### #3 Boden

- 50mm Holzfaserdämmplatte
- 300mm Holzbalkenlage, BSH
- 300mm Holzfaserdämmung
- 16mm OSB, dampfdicht
- 30mm Trittschalldämmung, Holzfasern
- 40mm Trockenestrichplatte, vorrennert
- 20mm Holzdielen, Nut und Feder, geklammert

### #4 Gründung

- Schraubfundamente, Stahl, verzinkt

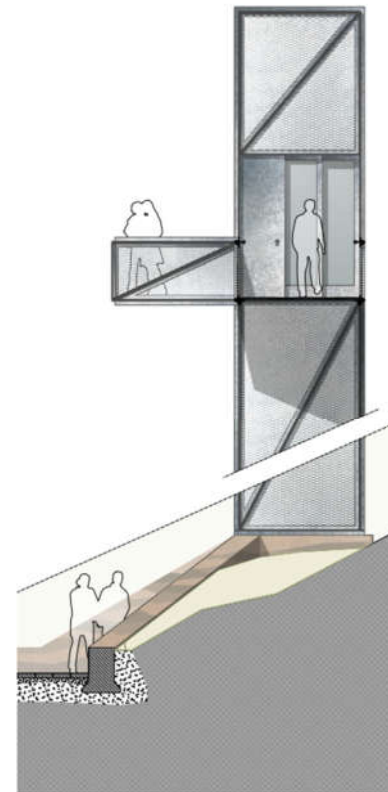
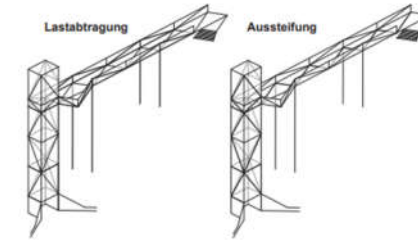
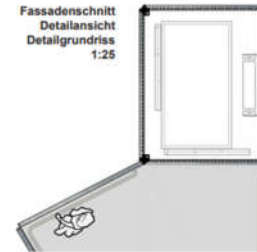
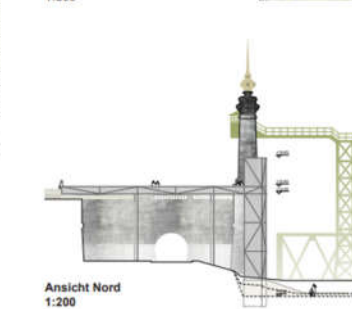
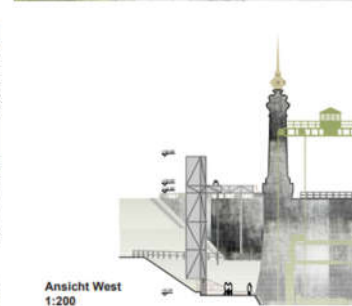




## NEUBAU BESUCHERZENTRUM LWL-MUSEUM SCHIFFSHEBEWERK HENRICHENBURG

131831

**Aufzug** - Der Aufzug an der Schiffshebeanlage wird auf nördlicher Seite platziert. Er steht abgerückt und leicht gedreht vis-à-vis zum nördlichen Turm. Auf diese Weise bleibt er eigenständig aber im Dialog mit dem Denkmal. Der Aufzug wird über eine Brücke erreicht. Beide bilden eine konstruktive und formale Einheit. Die Brücke setzt auf dem oberen Uferniveau an der Kante zur alten Besucherplattform an. So wird auch die kleine Stufenanlage neben den Rigolen barrierefrei umgangen. Von dort kann die Brücke ohne Eingriff in die historische Sandsteinbrüstung zum Aufzug verlaufen. Kurz vor dem Aufzug ergießt sich auf konstruktiv selbstverständliche Art eine kleine Aussichtsplattform, die einen Ausblick auf das Unterwasser und die Hebeanlage erlaubt. Die filigrane Stahlkonstruktion wird konsequent trianguliert. So ergibt sich ein effizientes und minimalistisches Stahlskelett, bestehend aus einem feuerverzinkten Stahlrahmen aus L-Profilen. Die L-Profile werden nach außen gedreht. Die Rahmenausschüßung aus verzinktem Streckmetall verdeckt die verbleibenden Anschlagflächen. So entsteht ein geometrisches Bild aus Linien, das den Eindruck der Filigranität noch weiter steigert. Präzision und Feinheit verleihen der Aufzugsanlage einen hohen ästhetischen Wert. Die Konstruktion ist eine zeitgemäße Neumythenbildung der Konstruktion der Hebeanlage ohne sich anzubiedern.



**Statisches System / Fügung**  
Das geometrische Grundmodul des Dreieck ermöglicht ein effizientes Tragwerk mit minimalen Querschnitten. Dreieckrahmen aus Stahl werden so miteinander kombiniert, dass sie lastabtragend und aussteifend sind. Alle Zug- und Druckglieder bestehen aus L-Profilen. Sie werden per Schraubverbindung kraftschlüssig aber reversibel zusammengefügt. Durch diese Verbindung ergänzen sich die Profile gegenseitig zu T- oder Kreuz-Querschnitten, sodass jeder Lastfall abgebildet werden kann.

**Material / Nachhaltigkeit**  
Die Konstruktion kann als temporäres Materiallager verstanden werden. Sie ist reversibel verschraubt und kann so daher vollständig zerlegt werden. Durch die Verwendung möglichst unspezifischer L-Querschnitte aus verzinktem Stahl steht einer weitestgehend baustofflichen Nachnutzung der Konstruktion nichts im Wege werden. Die L-Profile erhalten ihre Eigenschaften und Funktion indem sie smart miteinander kombiniert und arrangiert werden.

**Konstruktion**  
**Aufzugschacht und Brücke**  
- Dreieckstahlrahmen aus L-Profilen, feuerverzinkt, ausgefacht mit feuerverzinktem Streckmetall  
- Gefälle der Brücke aus Pressrosten (barrierefrei und rutschfeste 11\*33 Masche) aus verzinktem Stahl

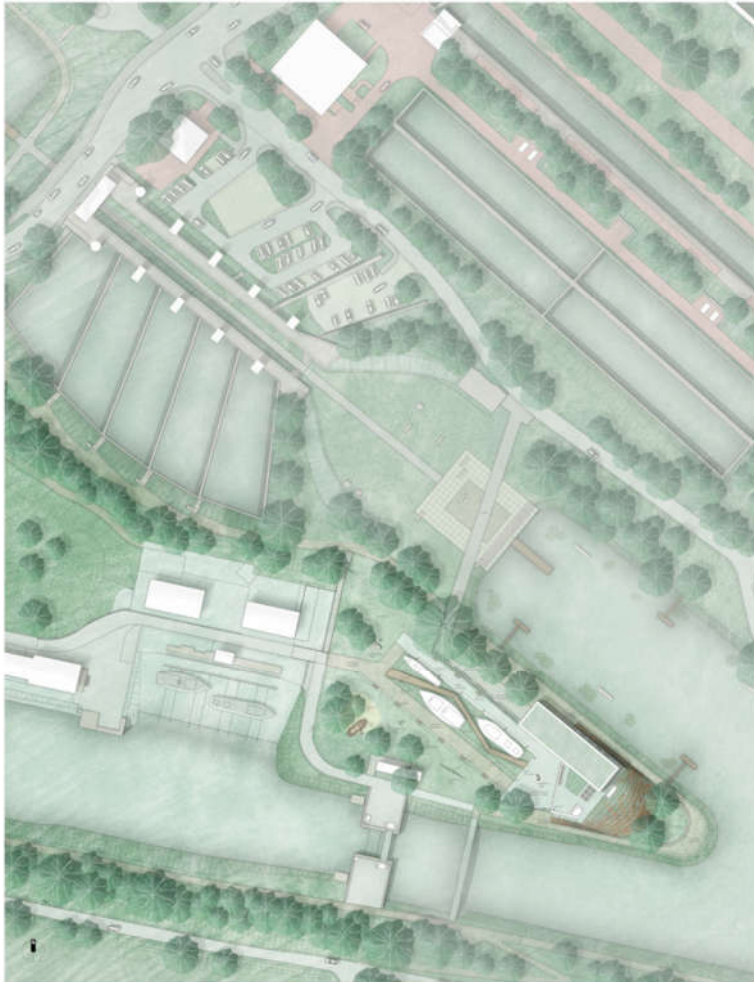
**Konstruktion Gründung und erdberührende Bauteile**  
- geschichteter Stampfbeton  
- Schotterdrainage

**Fügung**  
- kraftschlüssige Schraubverbindungen  
- Kombination von L-Profilen zu T- oder Kreuzquerschnitten zur statischen Optimierung der Druck und Zugglieder gemäß Lastfall.

- └─ Grundprofil
- ┌─ Druck- und Zugglieder
- ┌─ tragende Untergurte
- ┌─ Stützen

# ERGEBNISSE

LWL-Museum Schiffsbauwerk Herrlicherburg in Waltrop  
 Neubau eines Besucherzentrums und einer Aufzulanlage am Gelände



Lageplan "Skizzenstudium" 1:1000

**Prüfung**  
 Die U+V des Schiffbauwerkes Herrlicherburg in Waltrop ist durch eine geographische Lage gegenüber dem historischen Museumshaus geprägt. Die Nutzung des alten und neuen Gebäudes erfordert die sorgfältige umgestaltete Landschaftsplanung. Die U+V des Schiffbauwerkes ist eine zentrale Aufgabe für die Planung und Realisierung eines neuen Museumszentrums. Dabei ist die Landschaftsplanung ein zentraler Bestandteil der Realisierung des Museumszentrums.

**Bebauung / Außengestaltung / Freizeitanlage**  
 Die U+V des Schiffbauwerkes ist eine zentrale Aufgabe für die Planung und Realisierung eines neuen Museumszentrums. Dabei ist die Landschaftsplanung ein zentraler Bestandteil der Realisierung des Museumszentrums.

**Freizeitanlage**  
 Die U+V des Schiffbauwerkes ist eine zentrale Aufgabe für die Planung und Realisierung eines neuen Museumszentrums. Dabei ist die Landschaftsplanung ein zentraler Bestandteil der Realisierung des Museumszentrums.

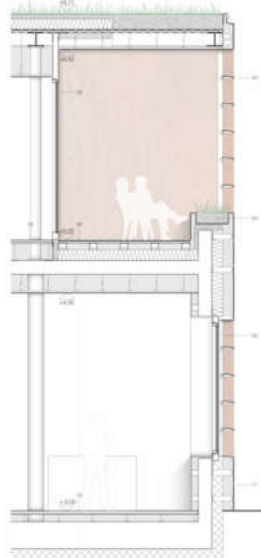
**Freizeitanlage**  
 Die U+V des Schiffbauwerkes ist eine zentrale Aufgabe für die Planung und Realisierung eines neuen Museumszentrums. Dabei ist die Landschaftsplanung ein zentraler Bestandteil der Realisierung des Museumszentrums.

**Freizeitanlage**  
 Die U+V des Schiffbauwerkes ist eine zentrale Aufgabe für die Planung und Realisierung eines neuen Museumszentrums. Dabei ist die Landschaftsplanung ein zentraler Bestandteil der Realisierung des Museumszentrums.

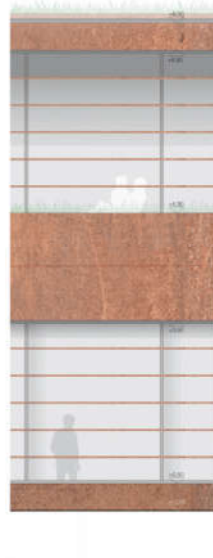


Planungsphase: Skizzenstudium

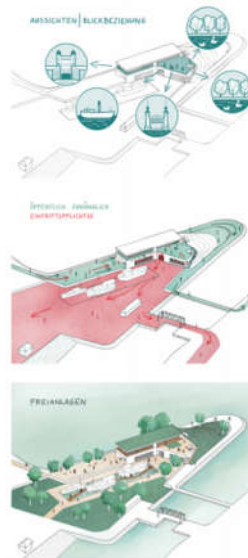
Legende	Legende	Legende
1. Besucherzentrum	2. Aufzulanlage	3. Freizeitanlage
4. Grünfläche	5. Wasserfläche	6. Zufahrtsweg
7. Parkplatz	8. Mauerwerk	9. Glasfassade
10. Holzverkleidung	11. Terrassen	12. Außenbeleuchtung
13. Bänke	14. Sitzgruppen	15. Spielplatz
16. Wasserspielfläche	17. Brunnen	18. Skulpturen
19. Kunstwerke	20. Informationspunkte	21. Servicepunkte
22. WC	23. Kasse	24. Eingang
25. Ausgang	26. Notausgang	27. Feuerlöscher
28. Erste-Hilfe-Station	29. Barrierefrei	30. Barrierefrei
31. Barrierefrei	32. Barrierefrei	33. Barrierefrei
34. Barrierefrei	35. Barrierefrei	36. Barrierefrei
37. Barrierefrei	38. Barrierefrei	39. Barrierefrei
40. Barrierefrei	41. Barrierefrei	42. Barrierefrei
43. Barrierefrei	44. Barrierefrei	45. Barrierefrei
46. Barrierefrei	47. Barrierefrei	48. Barrierefrei
49. Barrierefrei	50. Barrierefrei	51. Barrierefrei
52. Barrierefrei	53. Barrierefrei	54. Barrierefrei
55. Barrierefrei	56. Barrierefrei	57. Barrierefrei
58. Barrierefrei	59. Barrierefrei	60. Barrierefrei
61. Barrierefrei	62. Barrierefrei	63. Barrierefrei
64. Barrierefrei	65. Barrierefrei	66. Barrierefrei
67. Barrierefrei	68. Barrierefrei	69. Barrierefrei
70. Barrierefrei	71. Barrierefrei	72. Barrierefrei
73. Barrierefrei	74. Barrierefrei	75. Barrierefrei
76. Barrierefrei	77. Barrierefrei	78. Barrierefrei
79. Barrierefrei	80. Barrierefrei	81. Barrierefrei
82. Barrierefrei	83. Barrierefrei	84. Barrierefrei
85. Barrierefrei	86. Barrierefrei	87. Barrierefrei
88. Barrierefrei	89. Barrierefrei	90. Barrierefrei
91. Barrierefrei	92. Barrierefrei	93. Barrierefrei
94. Barrierefrei	95. Barrierefrei	96. Barrierefrei
97. Barrierefrei	98. Barrierefrei	99. Barrierefrei
100. Barrierefrei	101. Barrierefrei	102. Barrierefrei



Fassadenansicht 1:20



Tischnacht 1:20



Platzplan

## Besucherzentrum 2. Rundgang Aufzulanlage 2. Rundgang

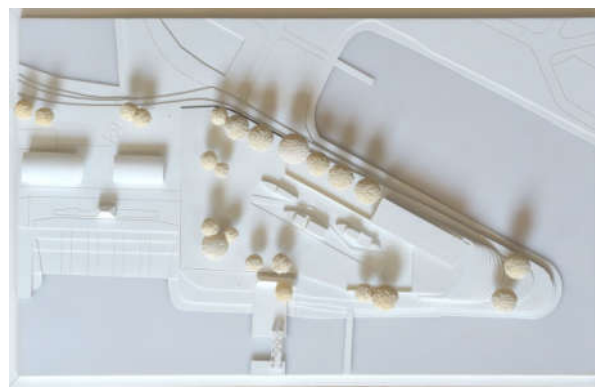
behet bondzio lin architekten  
**GmbH & Co. KG**

Dipl.-Ing. Architekt Martin Behet  
 Dipl.-Ing. Architekt Roland Bondzio  
 Münster

Mitwirkende:  
 Pavla Brinkmann, Ines Grescher, Tim Kossel  
 Fachberatende:  
 ahw Ingenieure GmbH, Prof. Dipl.-Ing. Eric Helder  
 mit

**SAL Landschaftsarchitektur GmbH**  
 Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt Stephan Bracht  
 Münster

Mitwirkende: Gregor Schütze



LWL-Museum Schiffsbauwerk Herrichenburg in Waltrop  
Neubau eines Besucherzentrums und einer Aufzuganlage am Deichwall

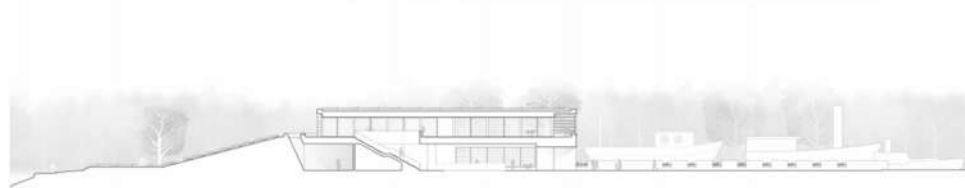
261806 ■ ■ ■



Grundriss EG 1:200



Grundriss OG 1:200



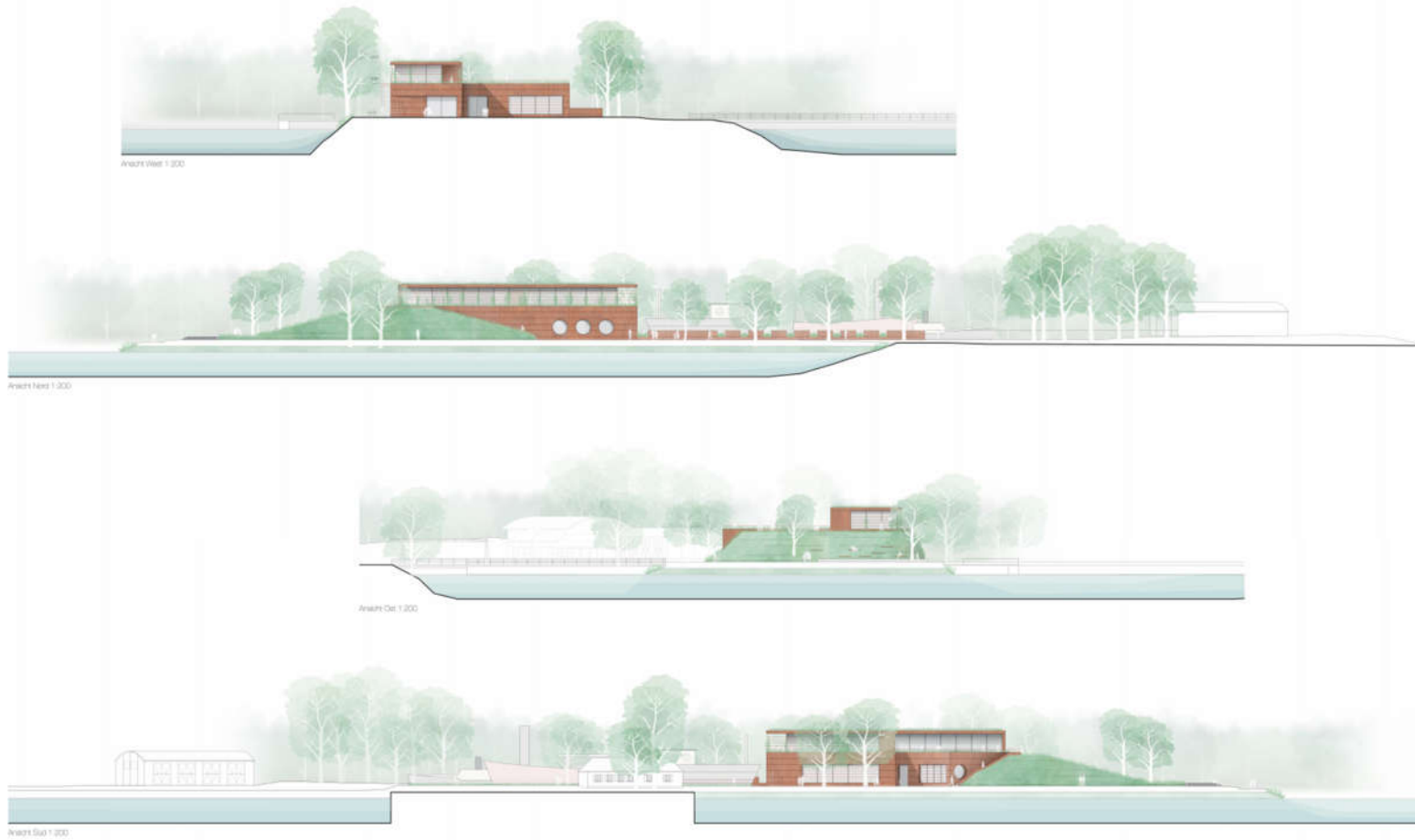
Schnitt A-A 1:200



Schnitt B-B 1:200

LWL-Museum Schiffshebewerk Henrichsburg in Waltrop  
Neubau eines Besucherzentrums und einer Aufzugsanlage am Gelände

261606





LWL-Museum Schiffshebwerk Henrichenburg in Waltrop  
Neubau eines Besucherzentrums und einer Aufzugsanlage am Dorsma

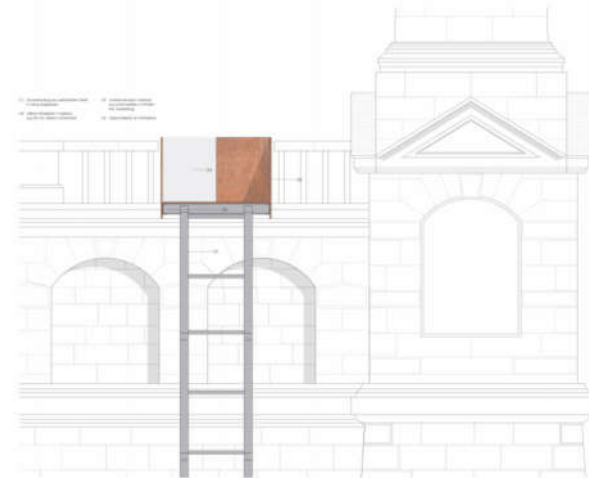
201606 ■■■



Lageplan Schiffshebwerk Unteres Wasser 1:200



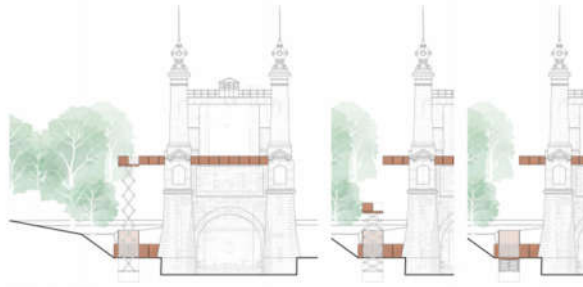
Lageplan Schiffshebwerk Oberes Wasser 1:200



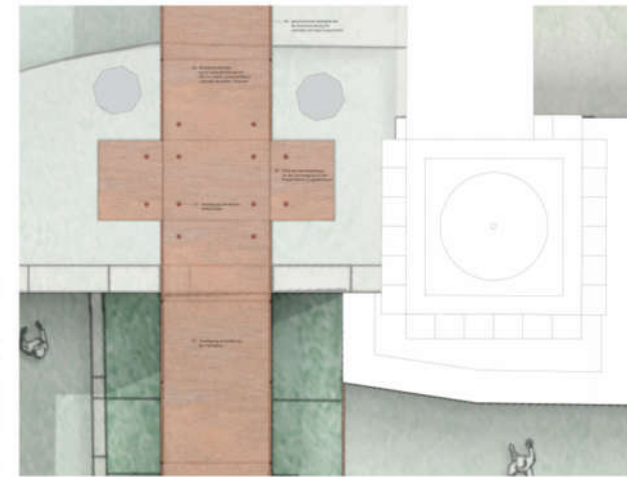
Dorsma III Aufzug 1:25



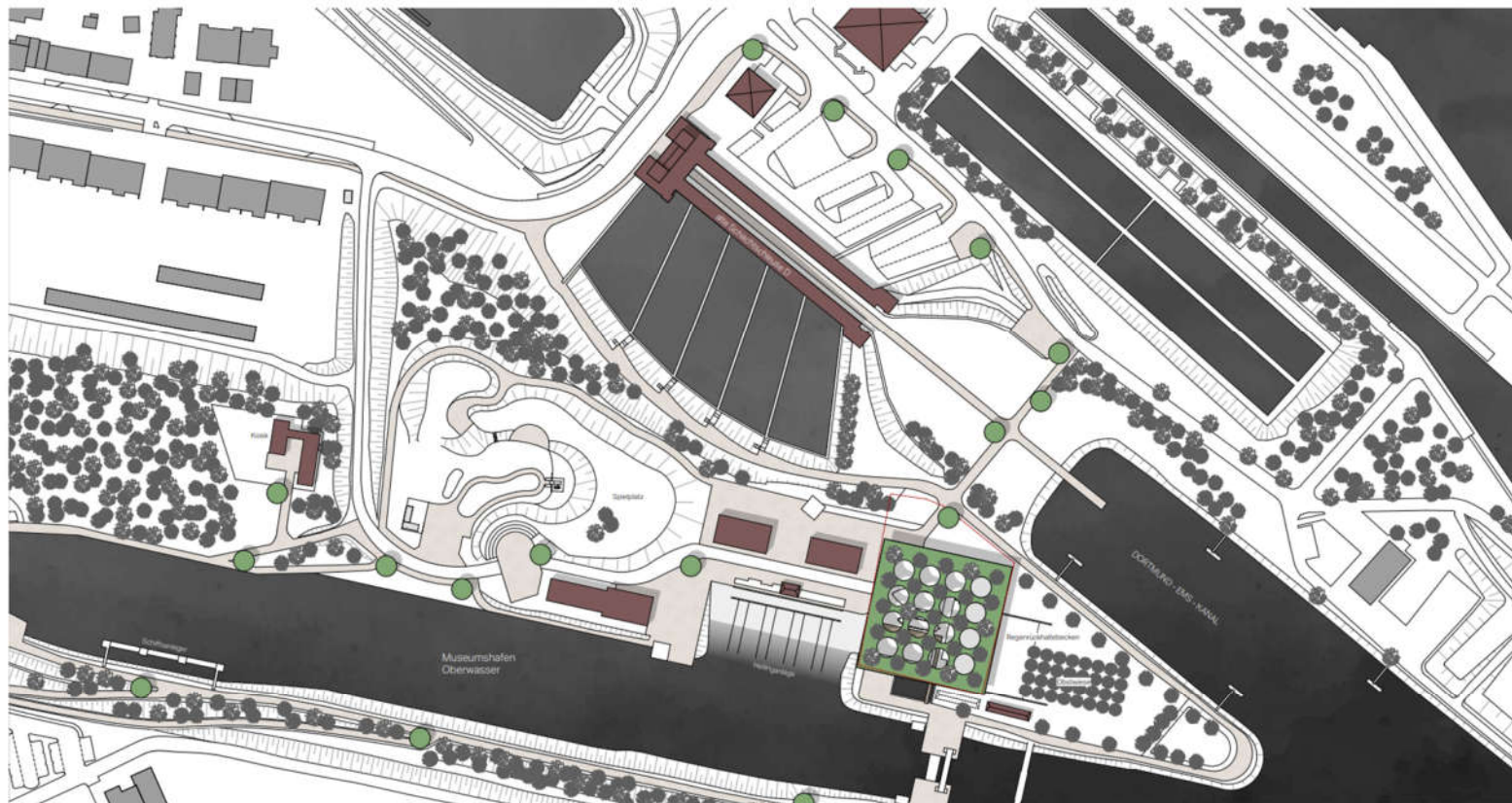
Heber III Aufzug



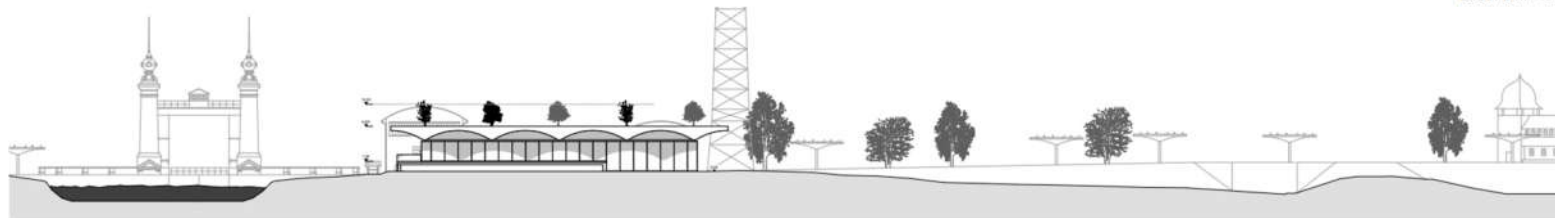
Heber II Aufzug 1:200



Dorsma II Aufzug 1:25



LAGEPLAN 1:500



ANSICHT OSTEN 1:200

## Besucherzentrum 2. Rundgang Aufzuganlage 1. Rundgang

crayen bergedieck clasing architekten

Dipl.-Ing. Architekt Philip Klasing  
Bielefeld  
mit

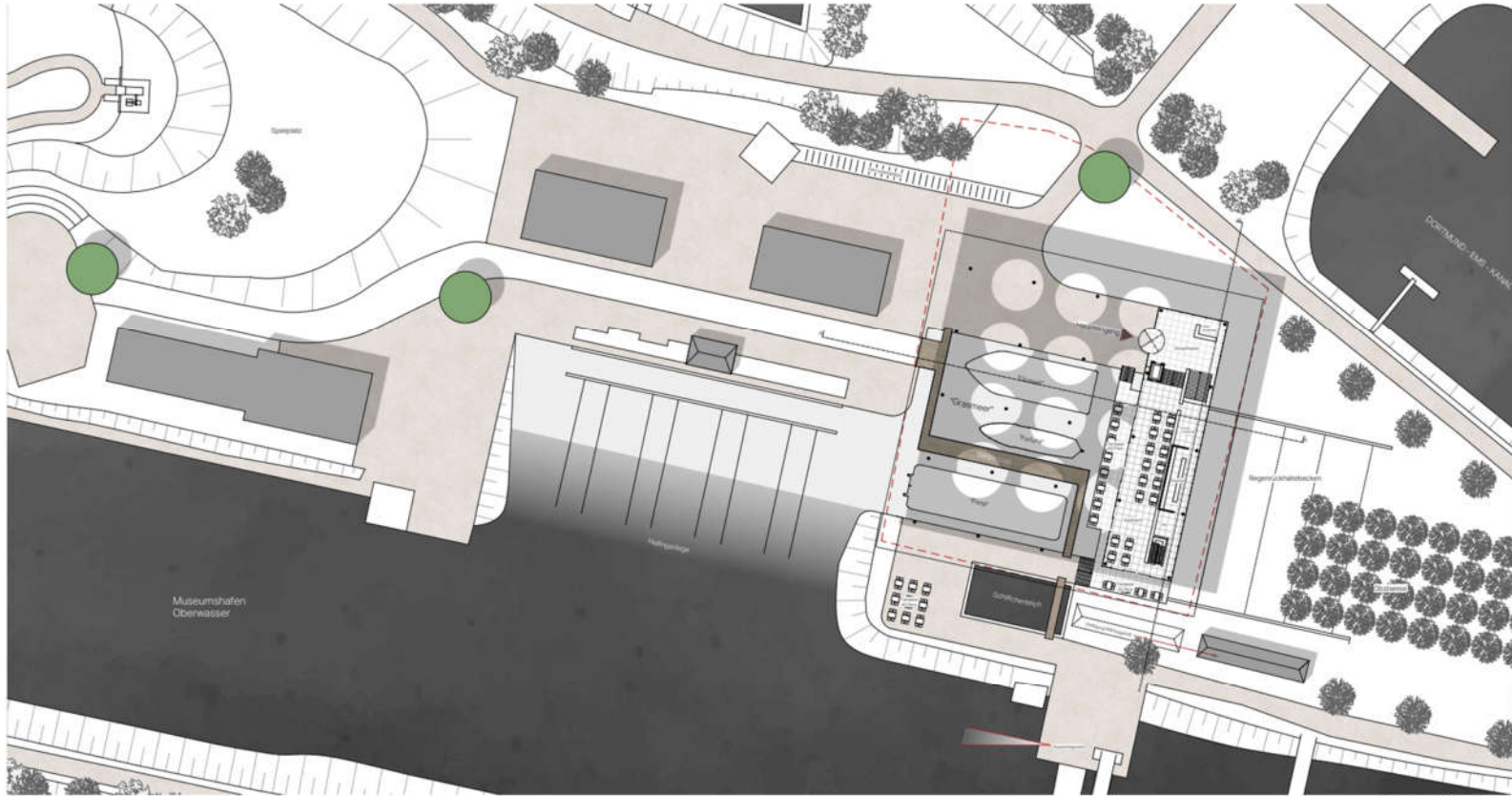
freiraumplus Landschaftsarchitekten

Stüve + Hänel PartGmbH

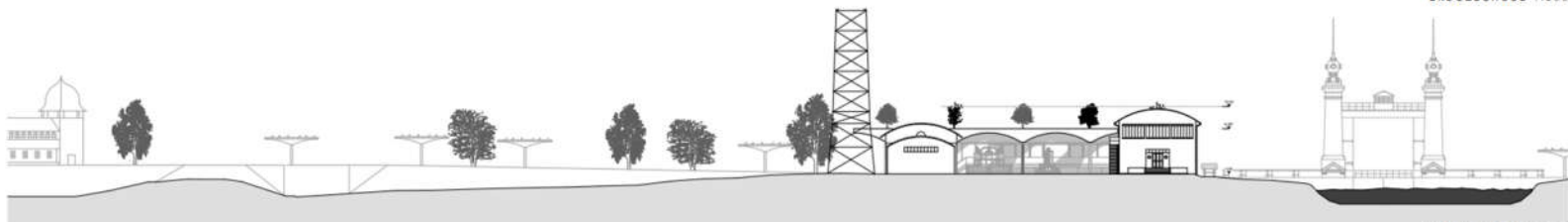
Dipl.-Ing Landschaftsarchitekt Frank Stüve  
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt Matthias Hänel  
Krefeld



LWL-MUSEUM SCHIFFSHEBEWERK HENRICHENBURG IN WALTROP - NEUBAU BESUCHERZENTRUM



ERDGESCHOSS 1:200

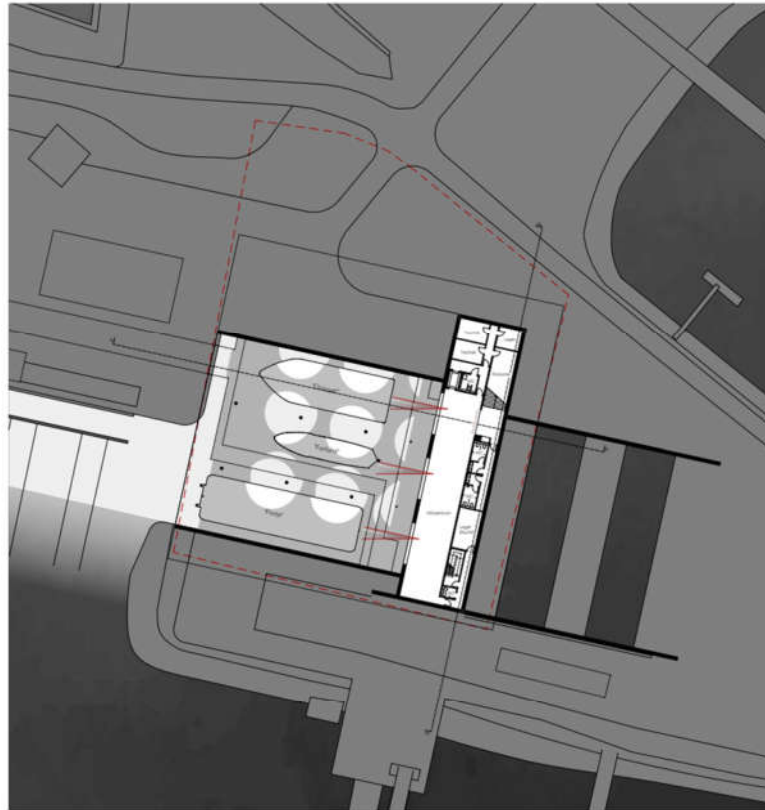


ANSICHT OSTEN 1:200

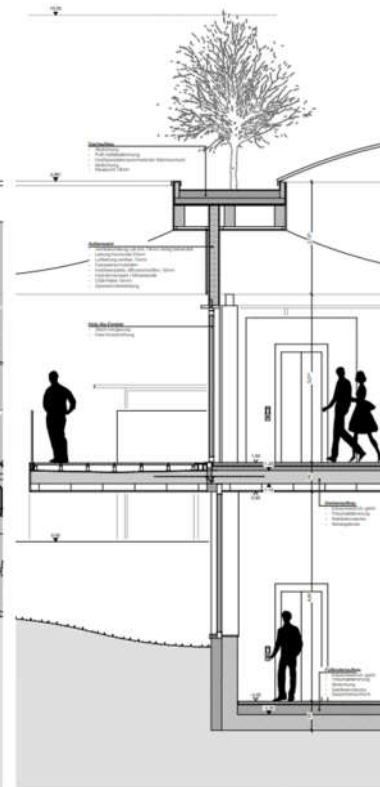
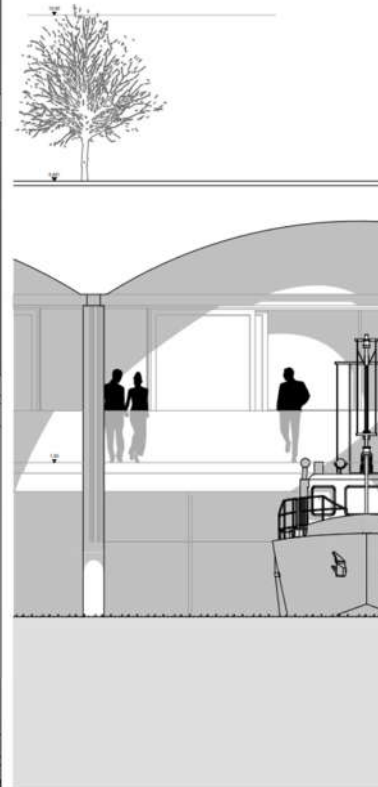


LWL-MUSEUM SCHIFFSHEBEWERK HENRICHENBURG IN WALTROP - NEUBAU BESUCHERZENTRUM

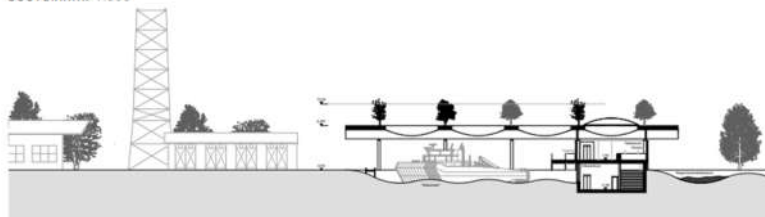
129115



SOUTERRAIN 1:200



FASSADENSCHNITT 1:25



SCHNITT A 1:200



ANSICHT SÜDEN 1:200



LWL-MUSEUM SCHIFFSHEBEWERK HENRICHENBURG IN WALTROP - NEUBAU BESUCHERZENTRUM

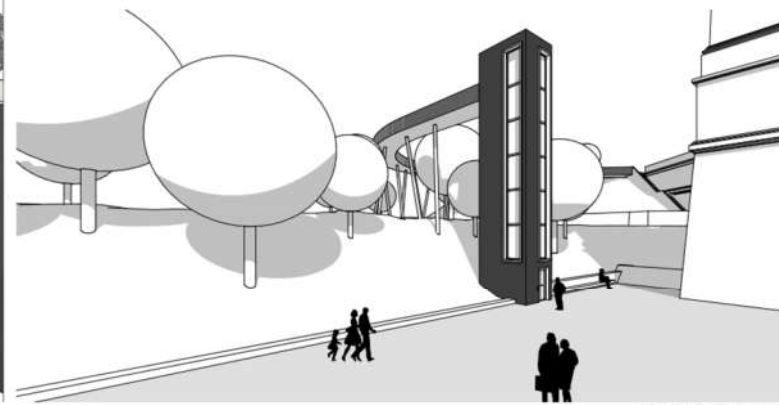
129115



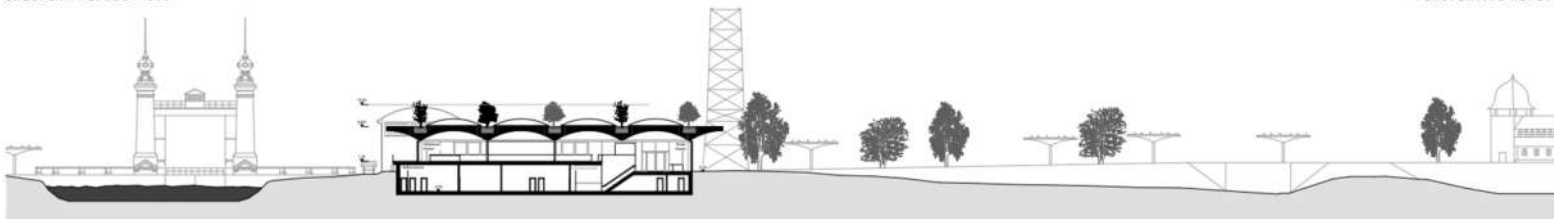
LAGEPLAN AUFZUG 1:200



PERSPEKTIVE BESUCHERZENTRUM



PERSPEKTIVE AUFZUG



SCHNITT B 1:200

### **Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll**

#### Aufzuganlage

Die gewählte Aufzugsform nimmt sich durch die verglasten Fassaden gegenüber dem Denkmal zurück. Der Zugang zum Aufzug erfolgt unspektakulär über einen Sockel im Hang zur Durchfahrtsstraße. Durch die Anbindung über eine kurze Brücke ist der Eingriff in die Bahnstrecke gering. Die Konstruktion aus Beton, Holz und Glas ist gestalterisch zurückhaltend und eine wirtschaftliche Lösung. Neben der kleinen Aufzugsfläche ist die Anbindung der Brücke direkt an den südlichen Turm des Schiffshebewerkes als schwierig anzusehen. Hier müsste in der Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde die Umsetzung nachträglich geklärt werden.

## **Besucherzentrum 2. Rundgang Aufzuganlage Anerkennung**

**ARGE**

**SERO Architekten Minkus Schröter**

**Partnerschaft mbB**

Dipl.-Ing. Architekt Felix Minkus

Dipl.-Ing. Architekt Sebastian Schröter

**Kollektiv B Architekten Keul & Gamböck GbR**

M. Sc. Architekt Dominik Keul

Leipzig

Mitwirkende: Benjamin Bachmann, Oskar Gamböck

Fachberatende: B+G Ingenieure Bollinger und Grohmann GmbH

Prof. Manfred Grohmann, Dipl.-Ing. Max Wittich, Frankfurt

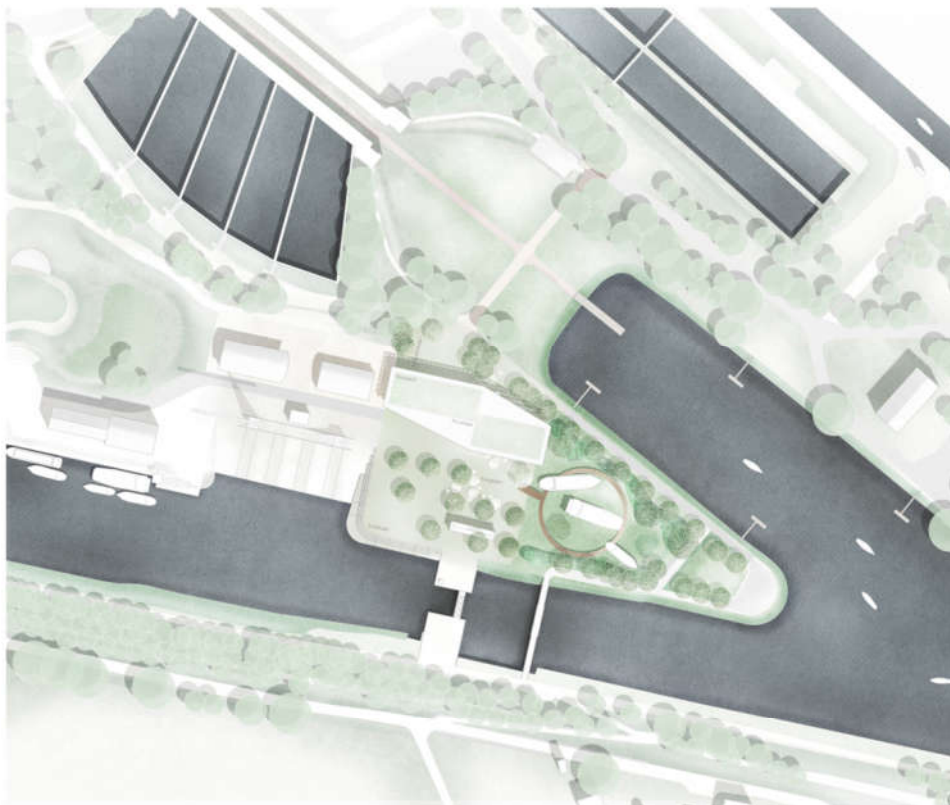
**Grieger Harzer Dvorak Landschaftsarchitekten**

Dipl.-Ing. Stefan Grieger, Dipl.-Ing. Norman Harzer

Berlin

Mitwirkende: Abu Sayeed M. Ziad





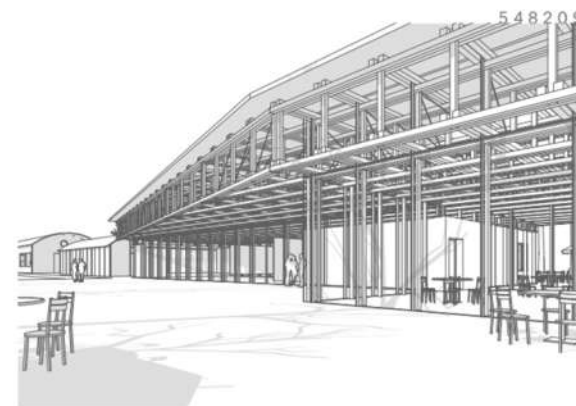
Legende Besucherzentrum 1:500



Ausschnitt Nord 1:200

Ausschnitt Süd 1:200

LWI-MUSEUM SCHIFFHEBEWERK HENNINGENBURG IN WALTROP - NEUBAU BESUCHERZENTRUM UND AUFZUGSANLAGE DENKMAL



548209

**ENTWURFSKONZEPT**

Das Konzept für Besucherzentrum und Aufzuganlage verbindet architektonische Qualität mit einer funktionalen, stoffeffizienten Konstruktion und einem nachhaltigen Materialkonzept. Die wichtigsten Konstruktionsgrößen sind die Spannweite der Spannweite der Spannweite der Spannweite.

**STRUKTUR UND FORMRÄUME**

Die Spannweite der Spannweite und der Spannweite der Spannweite sind die Spannweite der Spannweite der Spannweite der Spannweite.

Die Spannweite der Spannweite und der Spannweite der Spannweite sind die Spannweite der Spannweite der Spannweite der Spannweite.

Die Spannweite der Spannweite und der Spannweite der Spannweite sind die Spannweite der Spannweite der Spannweite der Spannweite.

Die Spannweite der Spannweite und der Spannweite der Spannweite sind die Spannweite der Spannweite der Spannweite der Spannweite.

Die Spannweite der Spannweite und der Spannweite der Spannweite sind die Spannweite der Spannweite der Spannweite der Spannweite.

Die Spannweite der Spannweite und der Spannweite der Spannweite sind die Spannweite der Spannweite der Spannweite der Spannweite.

Die Spannweite der Spannweite und der Spannweite der Spannweite sind die Spannweite der Spannweite der Spannweite der Spannweite.

Die Spannweite der Spannweite und der Spannweite der Spannweite sind die Spannweite der Spannweite der Spannweite der Spannweite.

Die Spannweite der Spannweite und der Spannweite der Spannweite sind die Spannweite der Spannweite der Spannweite der Spannweite.

Spannweite der Spannweite

Spannweite der Spannweite

Spannweite der Spannweite

Spannweite der Spannweite

Spannweite der Spannweite

Spannweite der Spannweite

Spannweite der Spannweite

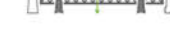
Spannweite der Spannweite

Spannweite der Spannweite

Spannweite der Spannweite

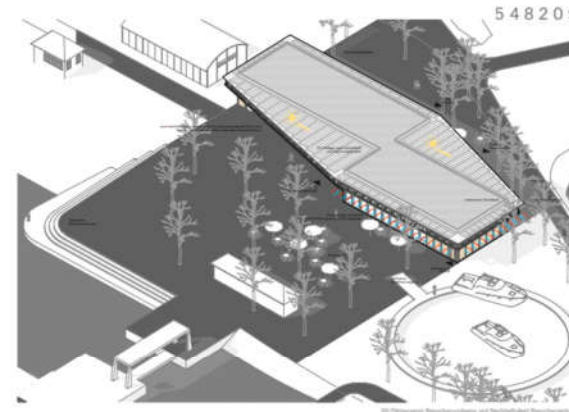
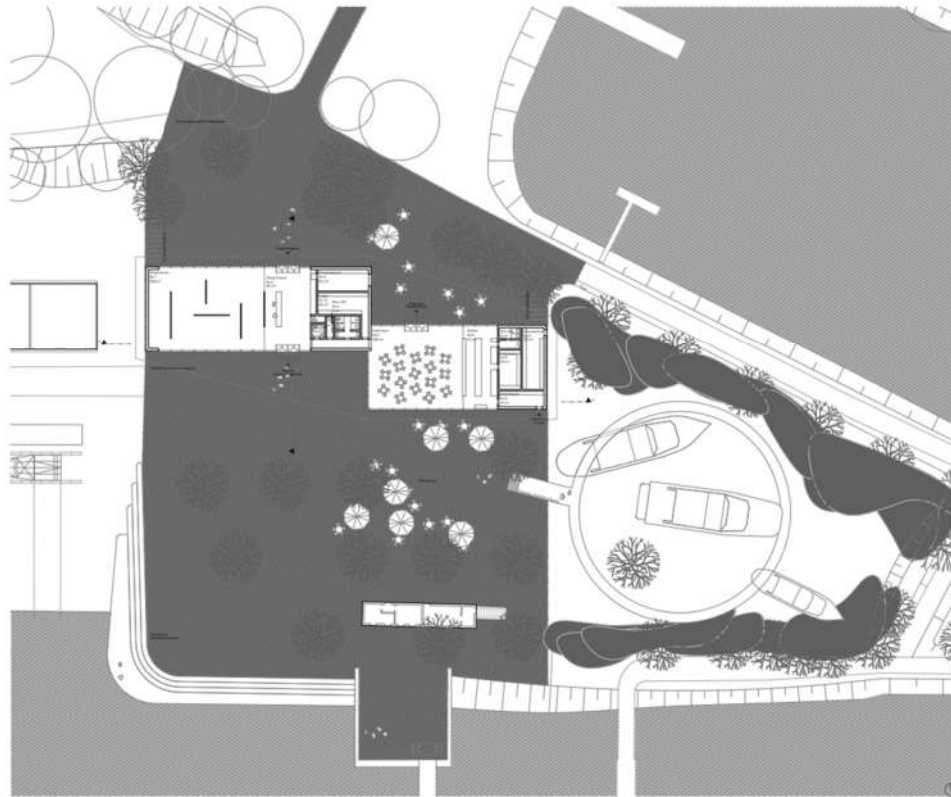
Spannweite der Spannweite

Spannweite der Spannweite



Ausschnitt Süd 1:200





548209

**BEZUGSVERHÄLTNISSCHAFT UND BARBARISCHKEIT**  
 Die Architektur ist Teil von Aufwachen der Stadt über die Grenzen der Museumsgelände. Die ge-  
 wählte Sprache ist barock und modern.

**BEZUGSVERHÄLTNISSCHAFT**  
 Durch die Beziehung zur Umgebung der Gebäude wird eine vollständige Nutzung von Museumsgelände  
 und der Umgebung ermöglicht. 10000 m² Fläche wird hier in einem 100 m x 100 m  
 Gelände genutzt. Das 2. gliedert sich in die Funktionen des Museums und der Besucherzentren  
 sowie die Fläche der öffentlichen Nutzung und der öffentlichen Nutzung.

**KONSTRUKTION**  
 Die Konstruktion des Gebäudes wird 2. Barock- und Barock- und die Höhe. Die ersten  
 drei Stockwerke der Gebäude sind eine vollständige Nutzung von Museumsgelände  
 und der Umgebung ermöglicht. 10000 m² Fläche wird hier in einem 100 m x 100 m  
 Gelände genutzt. Das 2. gliedert sich in die Funktionen des Museums und der Besucherzentren  
 sowie die Fläche der öffentlichen Nutzung und der öffentlichen Nutzung.

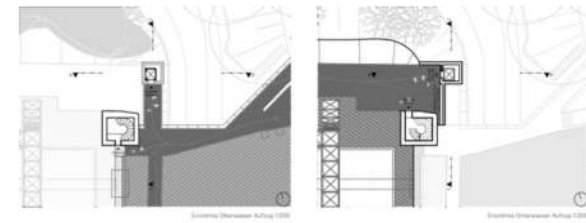
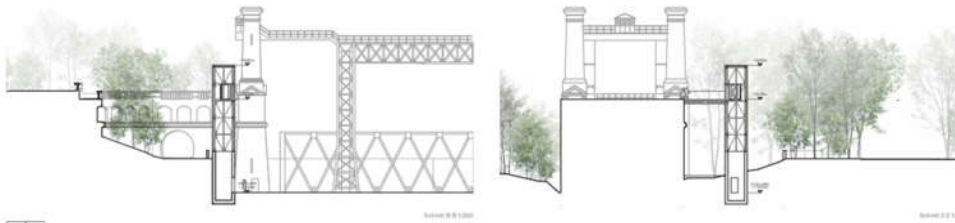
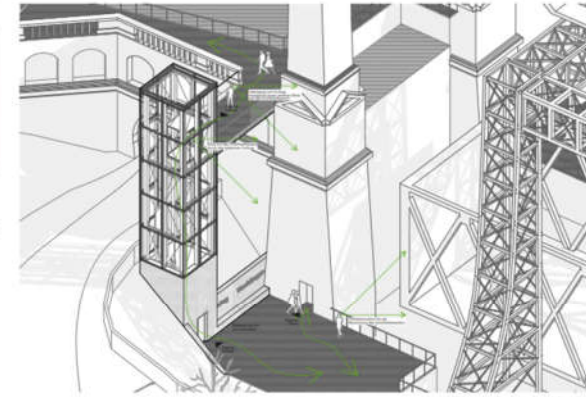
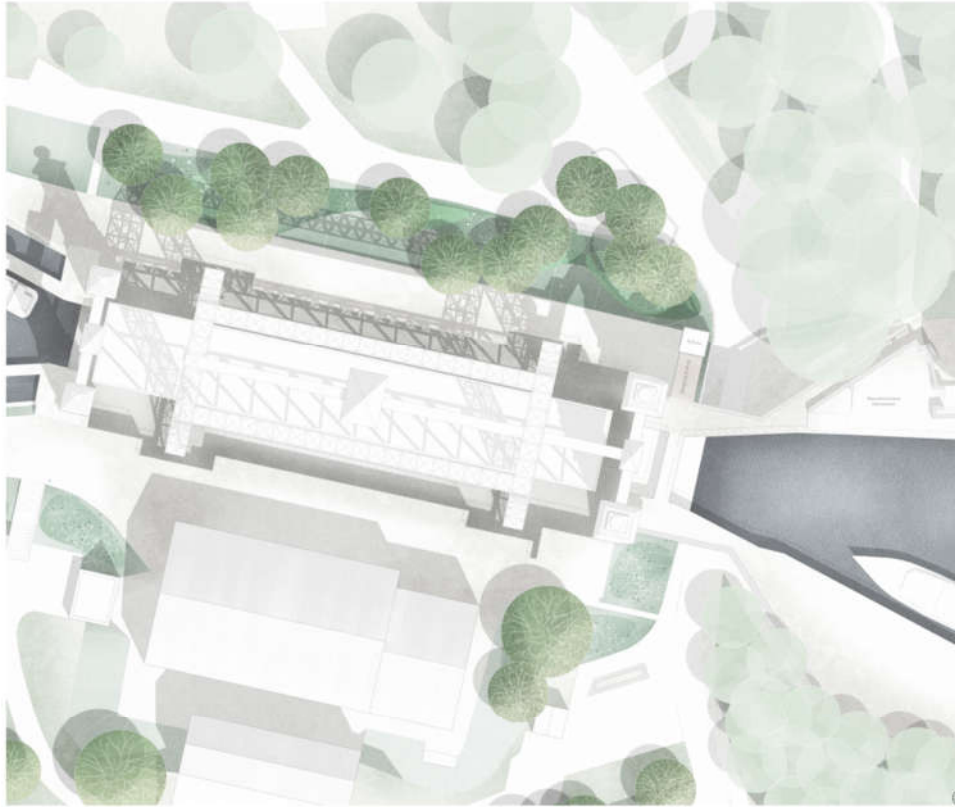
**BEWAHRUNG UND TECHNIK**  
 Die Konstruktion des Gebäudes wird 2. Barock- und Barock- und die Höhe. Die ersten  
 drei Stockwerke der Gebäude sind eine vollständige Nutzung von Museumsgelände  
 und der Umgebung ermöglicht. 10000 m² Fläche wird hier in einem 100 m x 100 m  
 Gelände genutzt. Das 2. gliedert sich in die Funktionen des Museums und der Besucherzentren  
 sowie die Fläche der öffentlichen Nutzung und der öffentlichen Nutzung.



LWI-MUSEUM SCHIFFWERK HEMRICHBURG IN WALTROP - NEUBAU BESUCHERZENTRUM UND AUFGANGS-ANLAGE DENKMAL

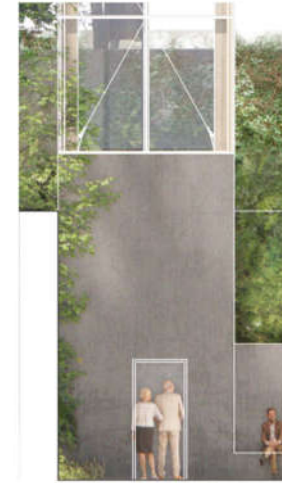
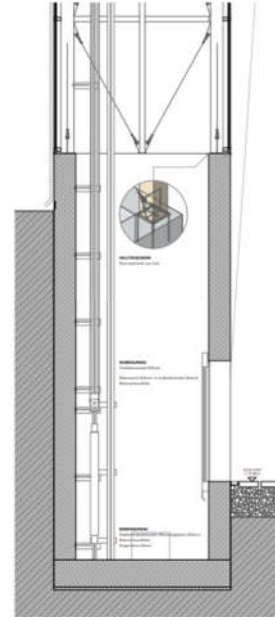
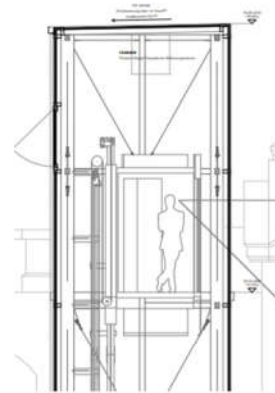
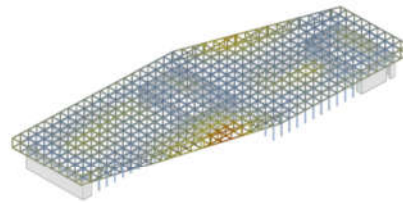
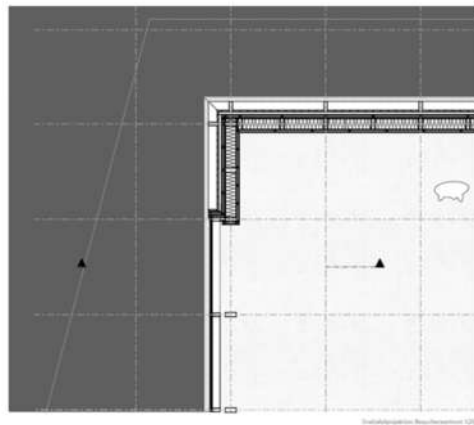
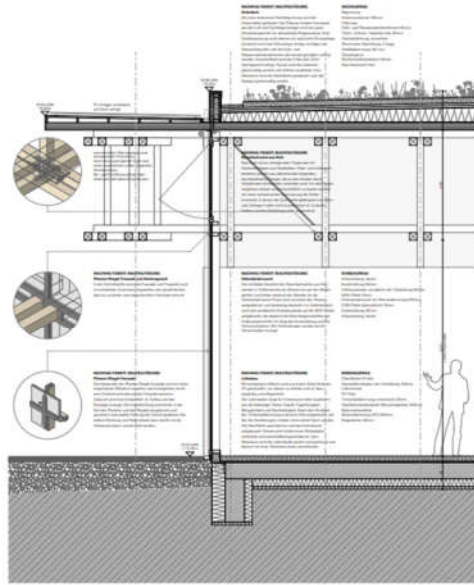
1:1000





LWL MUSEUM SCHIFFSHEBEWERK HENRICHENBURG IN WALTRUP - NEUBAU BESUCHERZENTRUM UND AUFZUGANLAGE DENKMAL

1:200



**FAZIT**  
 Die Fassade des Museums verbindet auf innovative Weise die unterschiedlichsten Materialien und Strukturen mit einer klaren, minimalistischen Ästhetik. Durch die Verwendung von Holz, Glas und Metall wird eine harmonische Verbindung von Natur und Architektur geschaffen. Die Fassade ist nicht nur ein Schutz vor den Elementen, sondern auch ein zentraler Bestandteil der Identität des Museums. Durch die Verwendung von Holz wird eine warme, einladende Atmosphäre geschaffen, die den Besuchern ein unvergessliches Erlebnis bietet. Die Fassade ist ein Meisterwerk der modernen Architektur, das die Grenzen zwischen Natur und Architektur verwischt.

## **Besucherzentrum 2. Rundgang Aufzugsanlage Anerkennung**

### **Zweering Helmus Architekten PartGmbB**

Dipl.-Ing. Architekt BDA Dirk Zweering,  
Dipl.-Ing. Architekt BDA Christoph Helmus  
Aachen

Mitwirkende:

Artiom Seleznev, Shammah Lee, Franz Plesch,  
Yohan Choi, Nicolai Brusser

### **3PLUS FREIRAUMPLANER**

Kloeters | Müller | Kastner PartGmbB  
Prof. Norbert Kloeters  
Aachen

### **Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll**

Aufzugsanlage

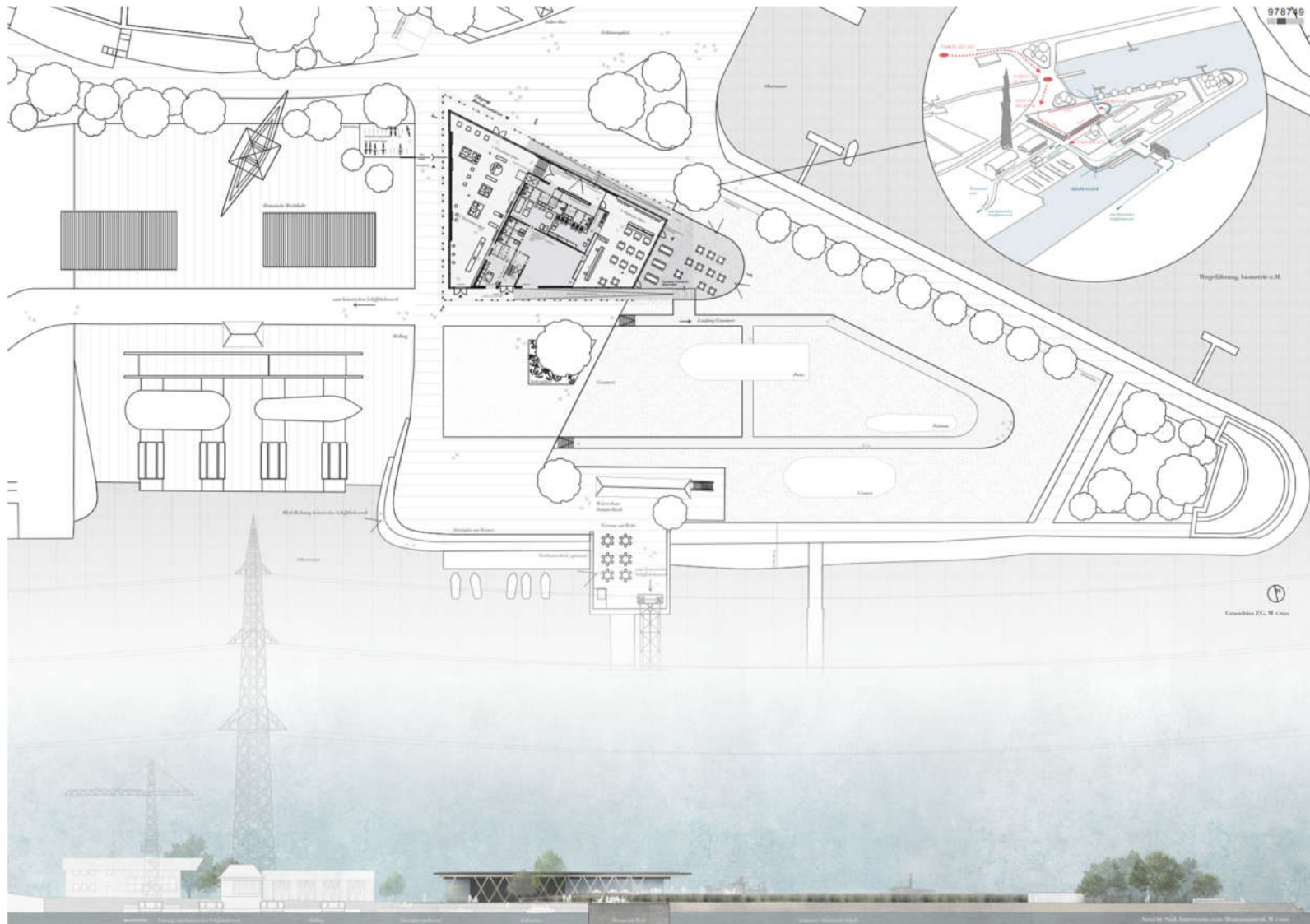
Der Aufzug ist nicht komplett vom historischen Schiffshebewerk abgerückt, setzt sich jedoch durch das moderne Erscheinungsbild ausreichend vom Denkmal ab. Die schlichte Konstruktion mit filigranem Glasgeländer-Steg überzeugt und die gewählte Materialität passt sich farblich an das historische Bauwerk an.



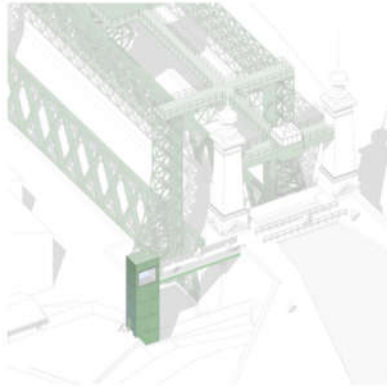




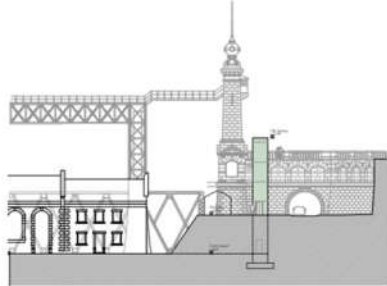




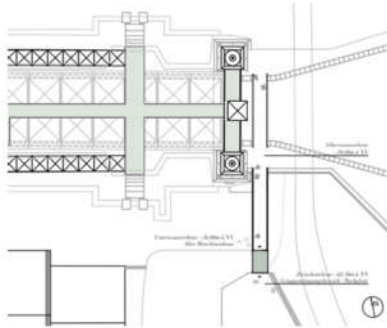




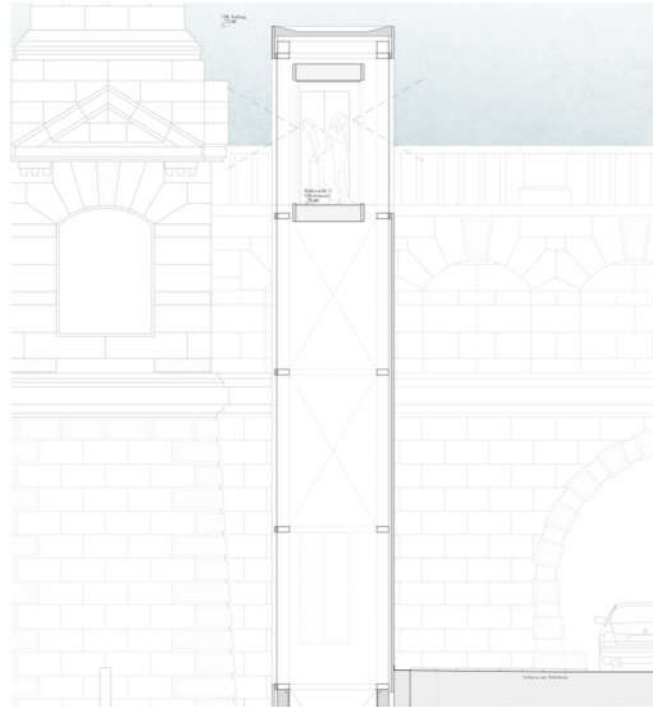
Vindumfassung Aufzug Blick aus Süden - Einzig-Zeichenlösung - Gruppen - Pickplatz



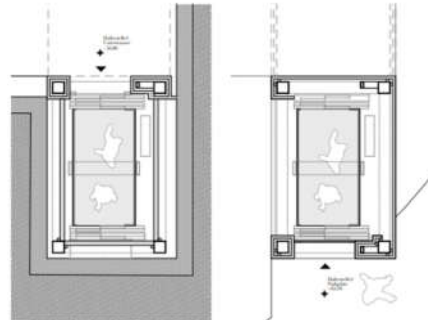
Südliche Wand, M 1:1000



Lageplan Aufzug, M 1:1000



Frontansicht Aufzug, M 1:1000



Aufzug Ebene Unterebene, Grundriss, M 1:1000



Zeichenlösung - Pickplatz - Gruppen

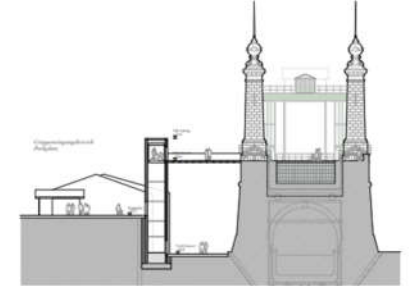
**Aufzugsanlage**  
 Die neue Aufzuganlage ist ein vertikales System, das sich an die bestehende Struktur anpasst. Es besteht aus einer zentralen Schachttür, die durch eine vertikale Führungsebene verläuft. Die Anlage ist so konzipiert, dass sie die architektonische Qualität der Umgebung bewahrt und gleichzeitig eine effiziente vertikale Verbindung zwischen den Ebenen ermöglicht. Die Schachttür ist mit einer speziellen Beschichtung versehen, die die Sicht nach außen ermöglicht und die Integration in die bestehende Fassade erleichtert.

**Eintritt**  
 Der vertikale Eingang zur Aufzugkabine ist durch eine spezielle Schachttür realisiert, die die architektonische Qualität der Umgebung bewahrt und gleichzeitig eine effiziente vertikale Verbindung zwischen den Ebenen ermöglicht. Die Schachttür ist mit einer speziellen Beschichtung versehen, die die Sicht nach außen ermöglicht und die Integration in die bestehende Fassade erleichtert.

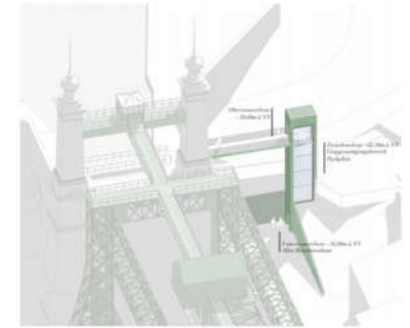


978749

Tafelhaus Aufzug Ansicht Oberwasserseite, M 1:1000

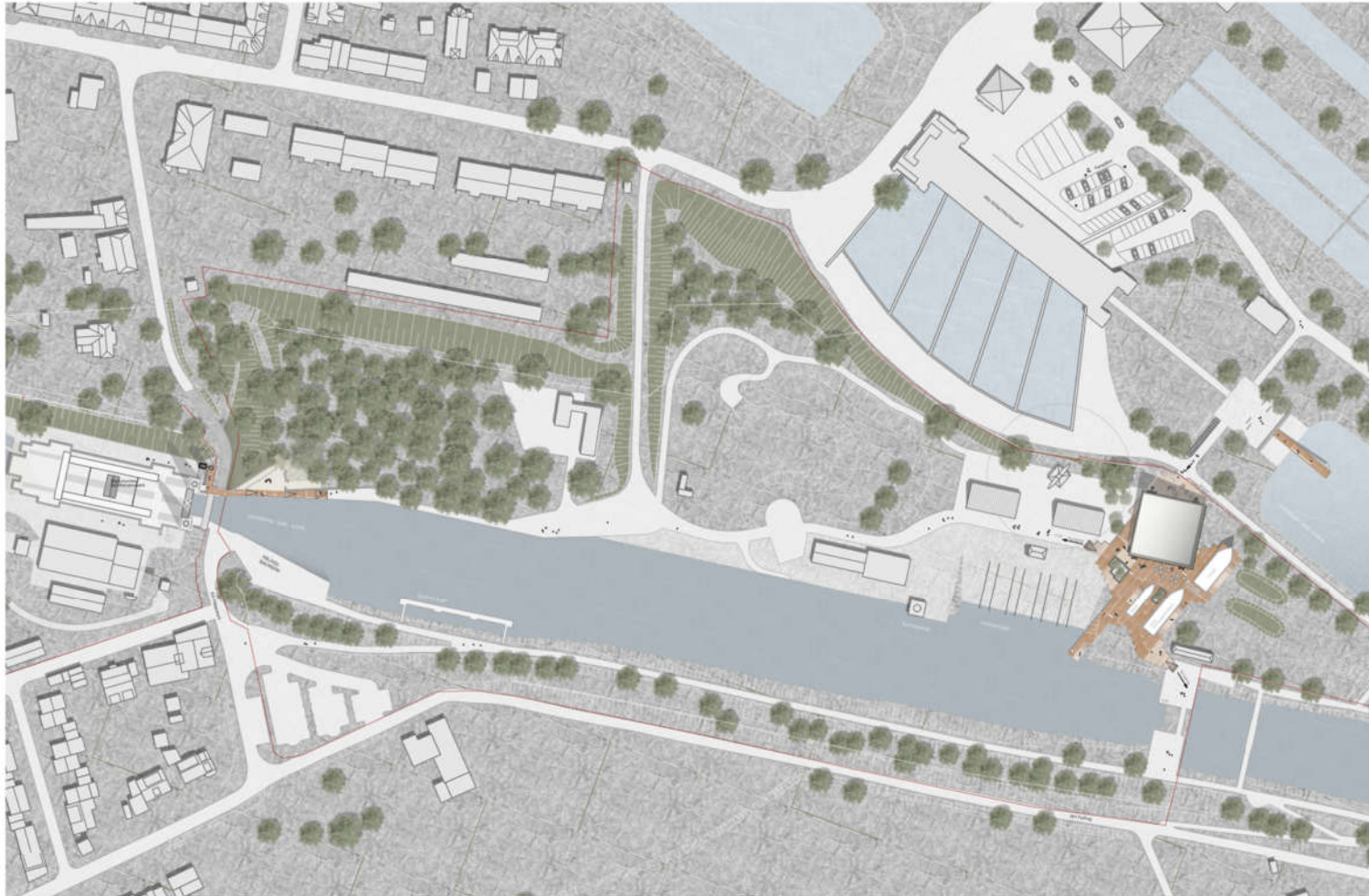


Schacht, M 1:1000



Asymmetrie Aufzug, Übersicht aller Halteebenen





## Besucherzentrum 2. Rundgang Aufzugsanlage 1.Rundgang

**Weischer Architekten**  
Architekt Simon Weischer  
Köln

Mitwirkende:  
Anna Engellandt, Anthea Dirks, Alina Weidenhaupt

**MERSMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN**  
Dipl.-Ing. Klaus Mersmann  
Krefeld





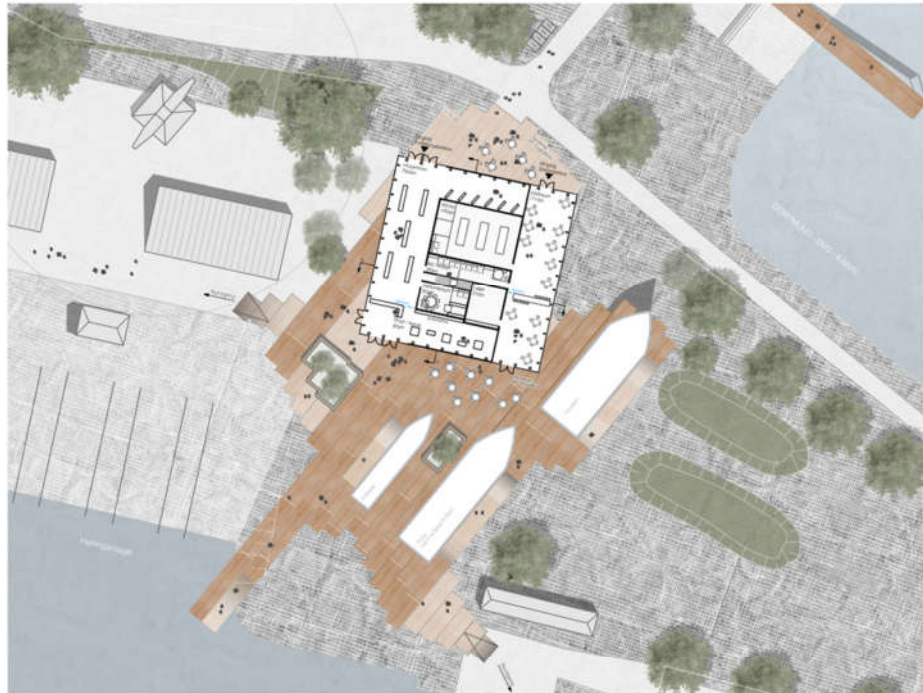
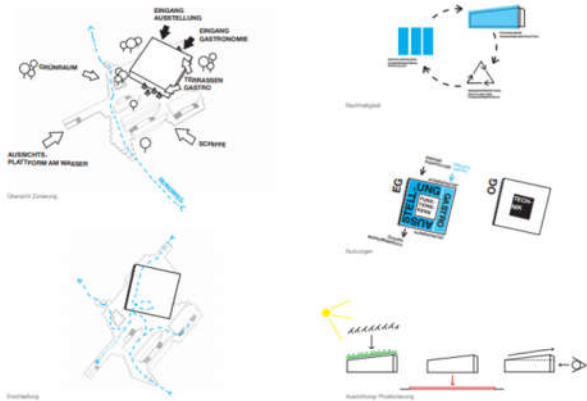
## LWL-Museum Schiffshebewerk Henrichsburg in Waltrop Neubau Besucherzentrum und Aufzugsanlage Denkmal

111996

Das Museumsgelände an der Schiffshafen-Anlage in Waltrop ist ein historisches Denkmal und wird durch den Neubau des Besucherzentrums und der Aufzugsanlage neu belebt. Die Aufzugsanlage ist ein modernes Bauwerk, das die Besucher zum Museum führt. Die Aufzugsanlage ist ein modernes Bauwerk, das die Besucher zum Museum führt. Die Aufzugsanlage ist ein modernes Bauwerk, das die Besucher zum Museum führt.



Projekt: Henrichsburg, Besucherzentrum



Architekt: Benschmann & Partner



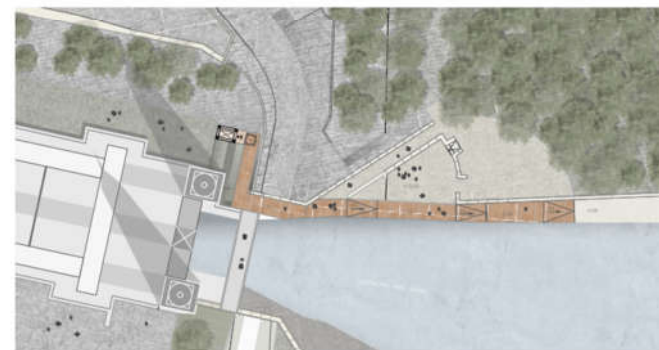
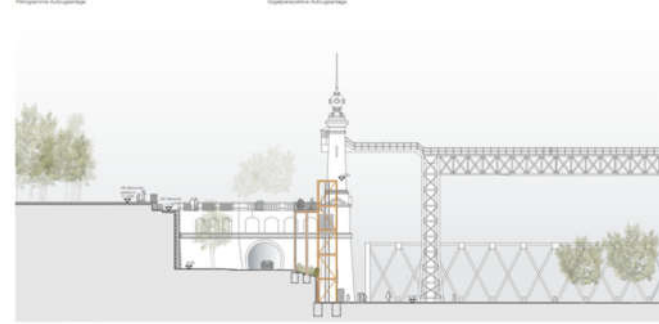
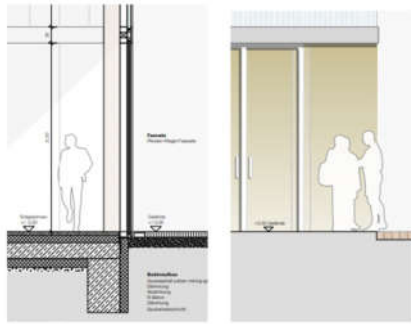
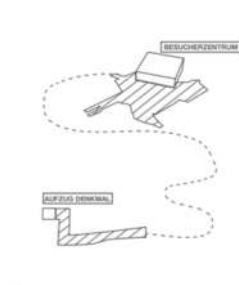
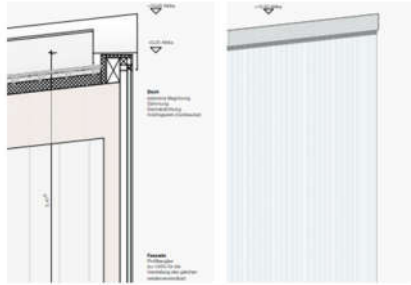
Architekt: Benschmann & Partner



Architekt: Benschmann & Partner

LWL-Museum Schiffshewerk Henrichenburg in Waltrop  
Neubau Besucherzentrum und Aufzugsanlage Denkmal

111996



## **Besucherzentrum 2. Rundgang Aufzuganlage Anerkennung**

### **Spital-Frenking + Schwarz Architekten und Stadtplaner BDA**

Prof. Oskar Spital-Frenking  
Lüdinghausen

Mitwirkende:  
Ole Spital-Frenking, Nico Wiens,  
Niklas Illner

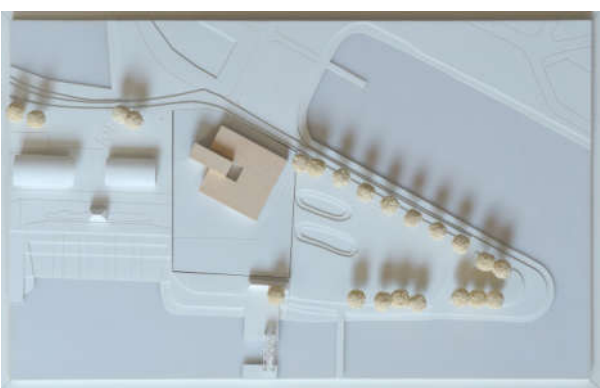
### **BUERO N – Hellmut Neidhardt**

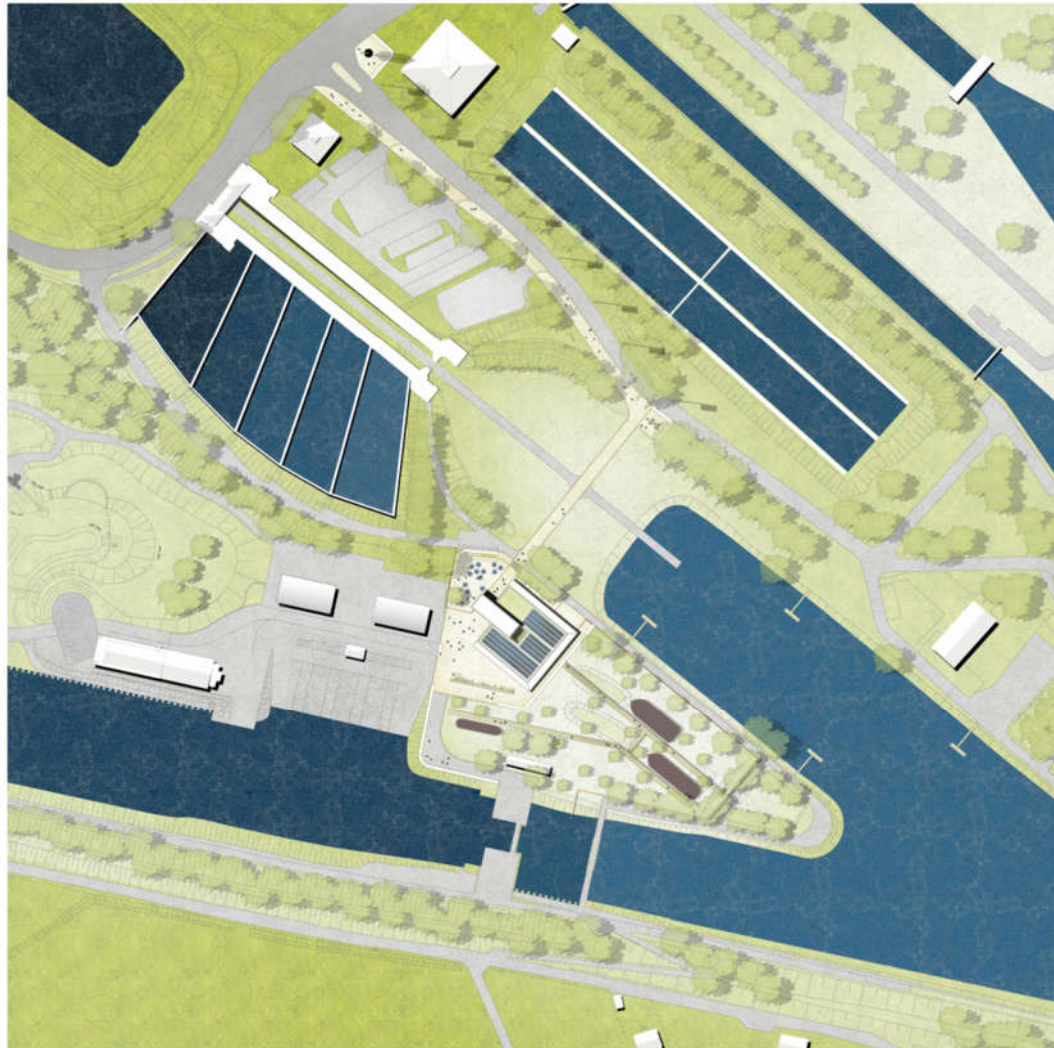
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt Hellmuth Neidhardt  
Dortmund

### **Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll**

Aufzuganlage

Der Aufzug tritt fast nicht in Erscheinung und ist nur im oberen Level sichtbar. Dadurch steht er nicht in Konkurrenz zum Denkmal. Erschlossen wird der Aufzug im unteren Bereich durch einen Tunnel. Problematisch könnten hier die hohen Baukosten und die vorhandenen Versorgungsleitungen unter der darüberliegenden Fahrbahn sein.





Lageplan Freilichtmuseum 1:500

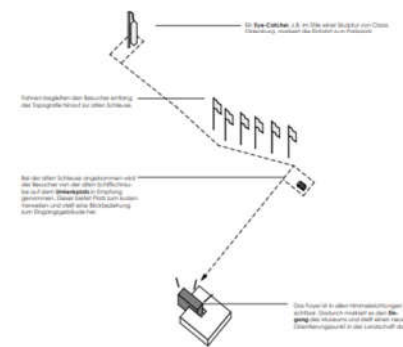
**LWL Freilichtmuseum Schiffshewerk Henrichenburg**

Das Besucherzentrum bietet in dem heterogenen Umfeld den gut auffindbaren Eingang in das Ausstellungsgelände. Die Architektur des Gebäudes ist ein flaches Dach, unter dem sich die verschiedenen Funktionen befinden. Sie wird akzentuiert durch eine hochglänzende Eingangsterrasse, in der sich der Zu- und Ausgang zum Museumsgebäude befindet. Dieser liegt in der Achse des Wegs vom Parkplatzgebäude und markiert gut erkennbar den Beginn der Museums- und Erlebnislandschaft Schiffshewerk Henrichenburg. Der Grundriss des Gebäudes ist funktional und kompakt organisiert. Drei geschlossene Baukörper für den Küchenbereich, den Personal- und Lagerbereich sind für den Service- und Technikbereich gleiches die Fläche. Restaurant und Ausstellung haben als offene Räume um die geschlossenen Baukörper und einen kleinen Innenhof. Unverschnittene thematische die Übergänge von Außenräumen zu den Innenen und schützen zudem die großflächigen Glasflächen. Die Architektur bietet eine Vielfalt von Einlässen und Durchlässen und Blickbeziehungen. Bei heterogenen Gegebenheiten wie zum Beispiel einer Vermauerung ist ein Zusammenschluss der Räume in Form eines Rundgangs möglich. Der Zugang in das Gebäude und der Ausgang in das nur mit Eintrittskarte zu beginnenden Museumsgelände liegen gegenüber. Seitlich von dem Kassenbereich, der die Besucherroute gut kontrollieren kann, in gleicher Weise kann der Shopbereich bedient und kontrolliert werden. Von dem Foyer gibt es einen direkten Zugang in den Ausstellungsbereich und zur Terrasse. Diese kann zudem unabhängig vom Foyer erschlossen werden. Die Sitzbereiche liegen zentral und sind auch außerhalb der Öffnungszeiten des Museums von der Terrasse direkt erreichbar. Die Terrasse liegt attraktiv an dem öffentlichen Rad- und Fußweg und ist für Fußgänger und Fahrradtouristen gut und einsehbar erreichbar und einsehbar. Bereiche für eine Außengastronomie, teilweise überdacht, bieten einen interessanten Blick auf die neueren Anlagen des Hefewerksbetriebs sowie in das Museumsgelände.



Perspektive Eingangsbauwerk

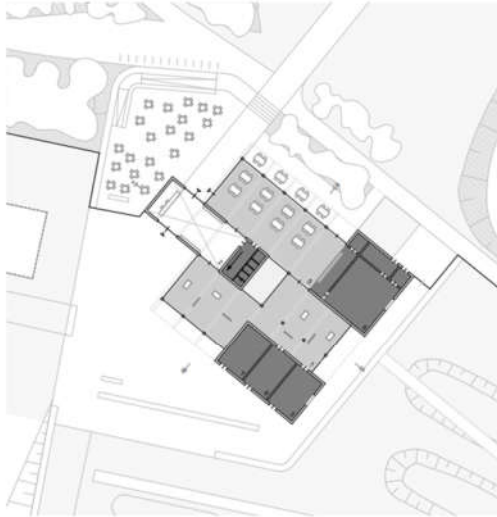
**Inhaltliche (Hin-) Führung**



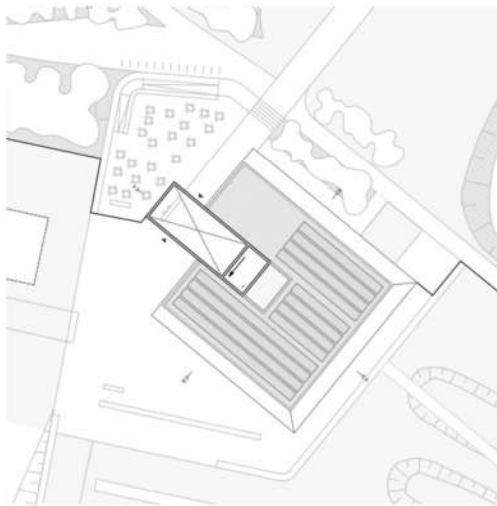
Wegführung



238832



NO 1:200



NO 1:200



Ausrichtung Ost 1:200



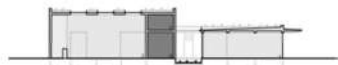
Ausrichtung West 1:200



Ausrichtung Süd 1:200



Ausrichtung Nord 1:200



Schnitt A 1:200



Schnitt B 1:200



Eingangsbereichsplan



Einbauelement



Zwischenflurplan



Sanitärablaufplan



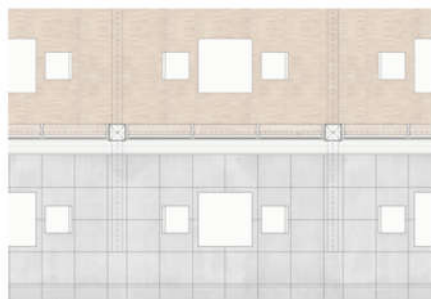
Statische Lösung



Einbauelement



Fassadenansicht 1:80



Fassadenansicht 1:20



Querschnitt 1:20

**Baustoffe, Rohstoffe, Dauerhaftigkeit**  
Es werden recycelte Werkstoffe verwendet. Die Fundamentierung erfolgt über verzinkte Stahlschraubfundamente, die vollständig und leicht rückbaubar sind. Am ganzen Gebäude wird kein Beton benötigt. Die gesamte Tragstruktur ist aus Holz. Die Kernbereiche erhalten eine vertikale Blechverkleidung aus recyceltem Stahl, um die Dauerhaftigkeit zu erhöhen. Die Dämmung erfolgt mit biozifreien Zellulosefasern und Hochleistungswolle. Alle Fugungen und Verbindungen sind lösbar, es gibt keine Klebverbindungen. Das Gründach dient zudem als Aufstufung um keine Verkleidungen der Dachabdichtungen zu benötigen. Die vollständige Rückbaubarkeit wird hier beachtet. Für die Außenanlagen werden besonders trennbare mineralische bzw. Asphaltauflösstoffe verwendet.

**Energiebedarf und Emissionen**  
Der sommerliche Wärmeschutz wird durch das im Bereich der Pfosten-Riegel-Fassade 2,80 m auskragende

Dach sichergestellt. Die natürliche Querlüftung durch Öffnungsplanen in der Pfosten-Fassade und den beglännten Innenhof kann in Spitzenfällen (z.B. bei hohen Besucherströmen) mit der zeitgleichem Lüftungslage unterstützt werden. Eine flächendeckende Fußbodenheizung mit niedriger Vorlauftemperatur ermöglicht einen hohen Wirkungsgrad der Wärmepumpe. Als Energiegewinnung sollen solarthermische Geothermie vor. Sind hier die Anschaffungskosten höher, werden der Nutzungsdauer und die laufenden Betriebskosten deutlich geringer. Die Stromerzeugung wird durch eine PV-Anlage auf dem Dach sichergestellt. Zusätzlich sollen wir eine Kuppelung der PV-Anlage mit E-Mobilitäts-Ladestation für E-Bikes vor.

**Wirtschaftlichkeit**  
Der Einsatz des kompakten Baukörpers ergibt eine maximale Höhe. Fassade bildet im Grundriss, sodass eine hohe Nutzungsflexibilität gegeben ist. Holz, Stahl und Glas sind sehr langlebig. Damit entfallen hohe Sanierungs- und Unterhaltungskosten. Durch die

Holzkonstruktion ist ein hoher Verfertigungsgrad möglich, was eine emissionsarme Bauteilherstellung ermöglicht. Es gibt keine Betonage mit Wurzeln, sodass eine effiziente Bauteilherstellung gegeben ist. Die zentrale Anordnung des Technikblocks garantiert eine maximal kompakte und wirtschaftliche Leitungsführung. Die Nutzung bereits vorhandener Möglichkeiten minimiert den Bauaufwand, Komfort und Gesundheit. Natürliche Baustoffe sorgen für ein gesundes und angenehmes Raumklima. Die Holzwerkstoffplatte zwischen den Herberglern sorgt für entsprechende Akustik.

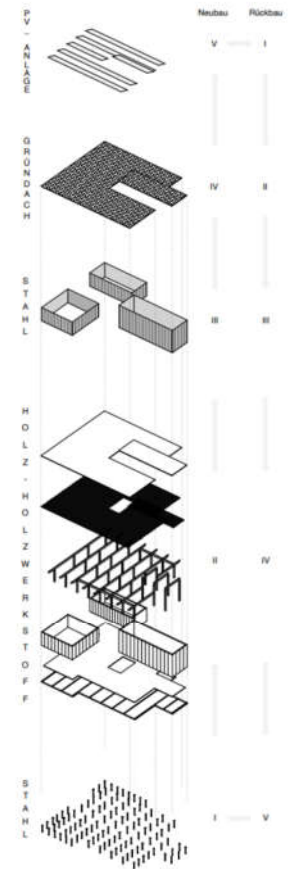
**Dachaufbau**  
Photovoltaik  
Gründach, erdreich  
Dachabdichtung  
Gefälledämmung, Holzbohle  
Holzwerkstoffplatte  
Wärmedämmung, Zellulose  
Herbergläger, Holz  
Austrikapanel, Holzbohle  
Hauptträger, Beton

**Sonnenschutz**  
Baulichter Sonnenschutz durch 2,80 m auskragendes Dach

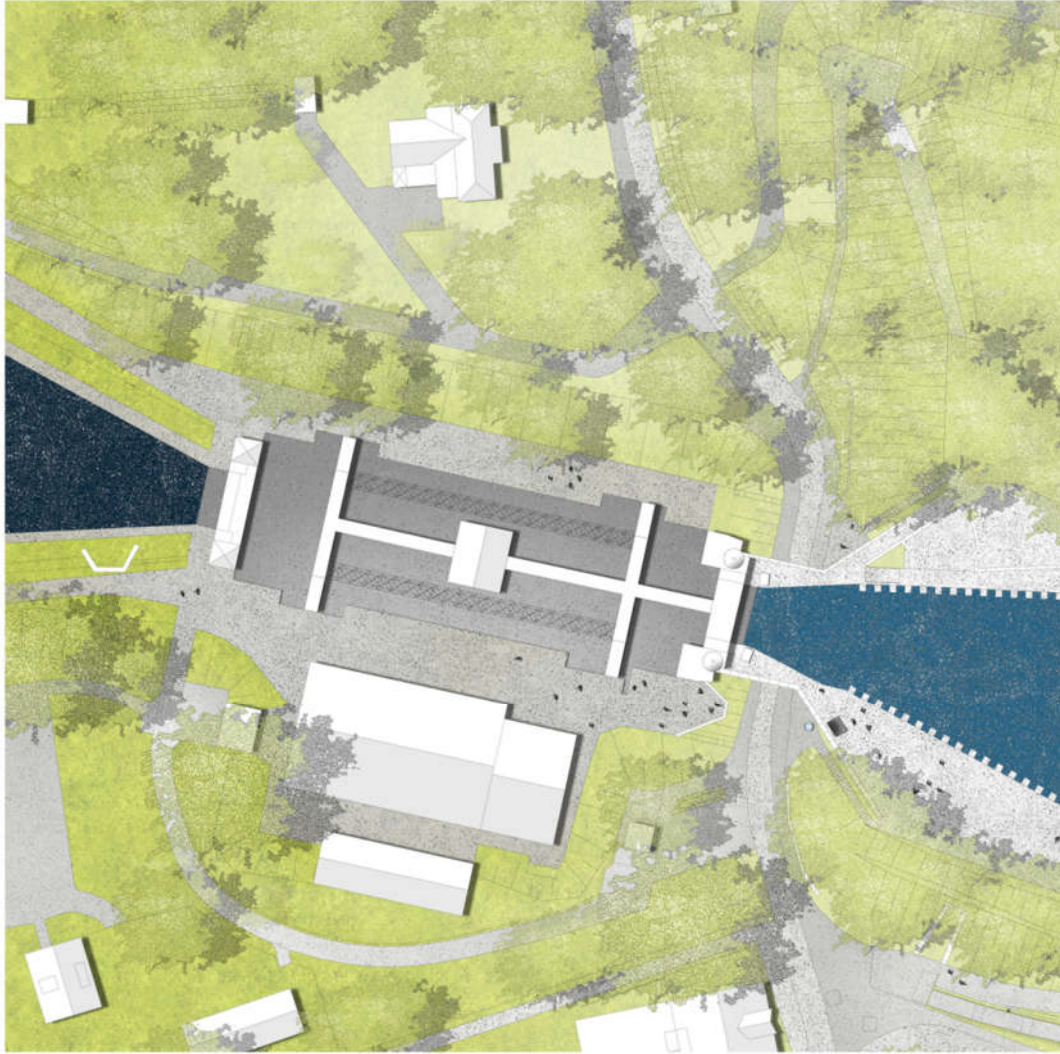
**Glasfassade**  
Pfosten-Riegel-Konstruktion, Holz / Aluminium, eloxiert, anthrazit

**Wandaufbau (Skelettbau)**  
Recyceltes Stahlblech mit Wollwolle, Isoliert  
Unterstruktur Holz  
Holzwerkstoffplatten  
Wärmedämmung, Zellulose  
Holzständerwerk bzw. Holzstützen

**Boden Aufbau**  
Innendämmung, Erde  
Holzträgerplatte  
Fußbodenheizung im Trockenbau  
Trockendämmung, Holzbohle  
Bodenplatte, Holzkonstruktion  
Freie Unterlüftung  
Schraubfundamente, verzinkt

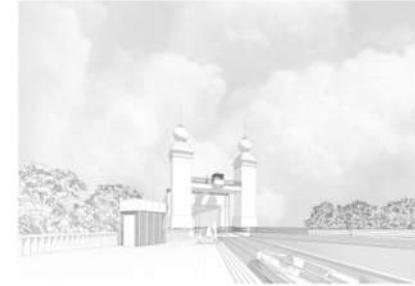


Bestandteilzeichnung Struktur-Bauwerk



Legende: Pflanzplan 1:200

238832

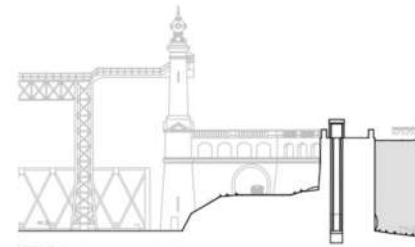


Perspektive

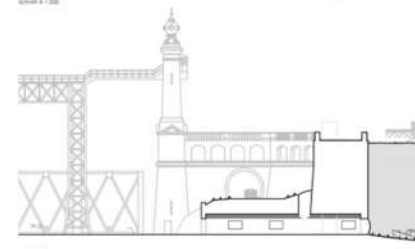


Querschnitt

Querschnitt

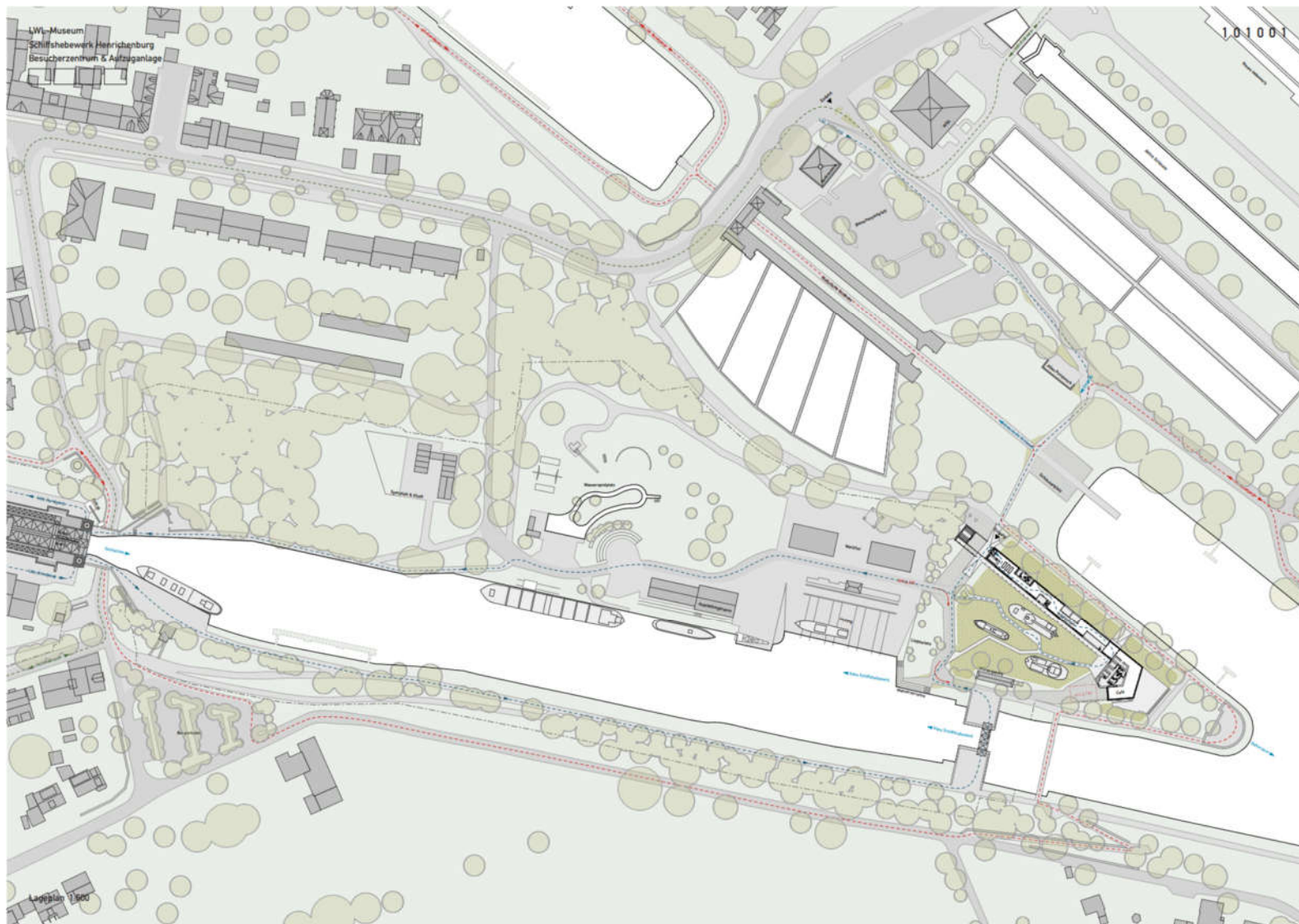


Schnitt A-C



Schnitt B-D





## Besucherzentrum 2. Rundgang Aufzugsanlage 2. Rundgang

**HABERMANN Architekten & Ingenieure**

Dipl.-Ing. Jürgen Habermann  
Finsterwalde

Mitwirkende:

Clemens Habermann, Friedrich Barth

**EVERGREEN landschaftsarchitekten**

**PartGmbH**

Dipl.-Ing. Henning Seidler  
Dresden

Mitwirkende:

Meike Bornschein-Hamm

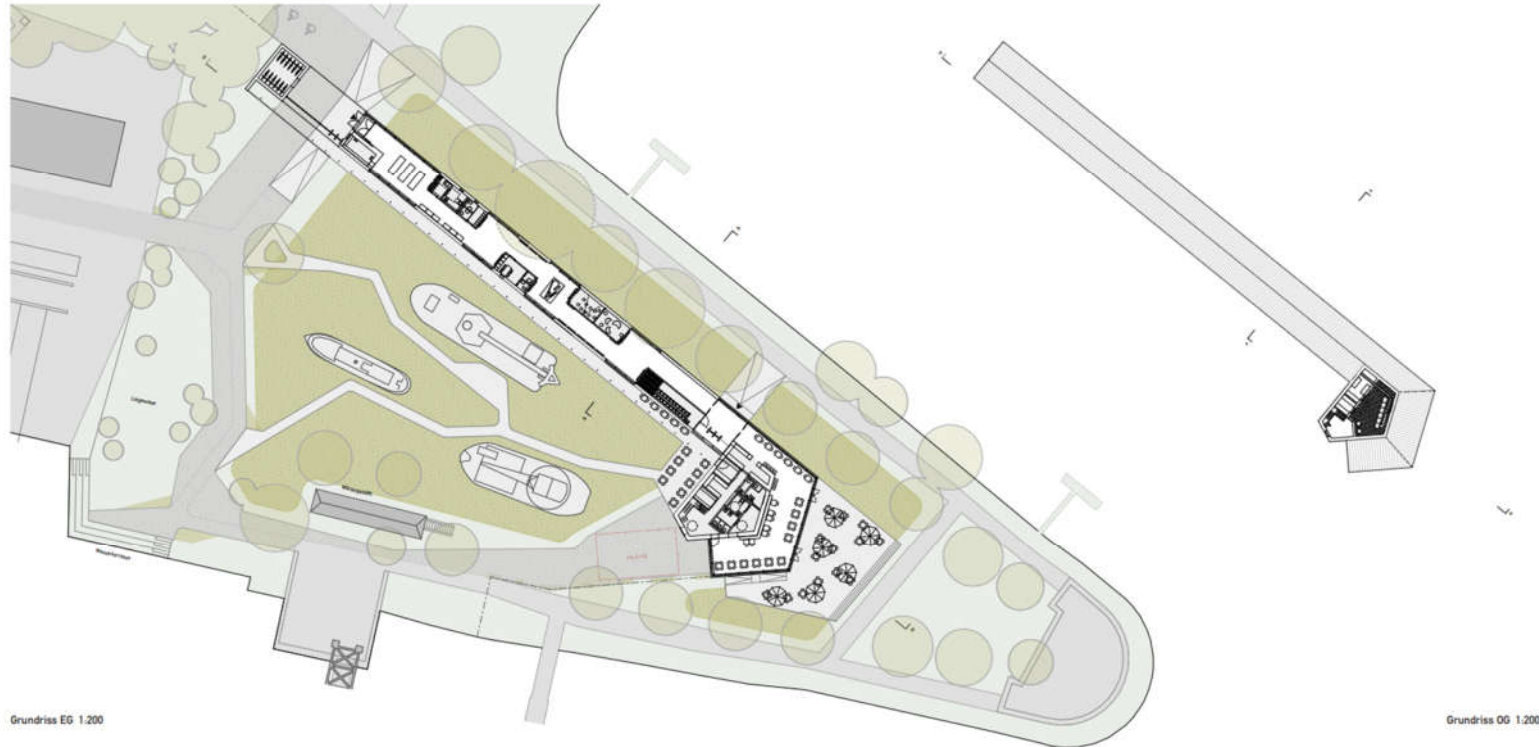




LWL-Museum  
Schiffsbauwerk Henrichsburg  
Besucherzentrum & Aufzuganlage

101001

Ansicht Ost 1:200



Grundriss EG 1:200

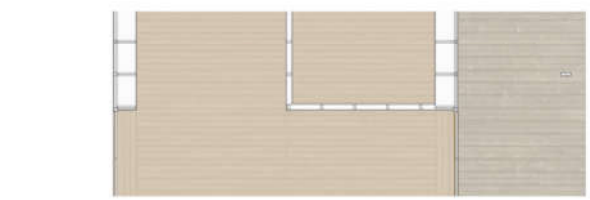
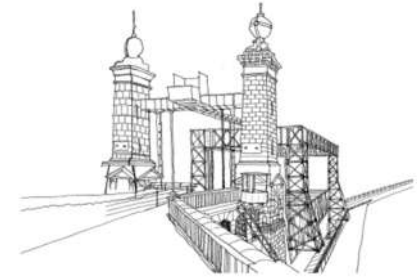
Grundriss OG 1:200

Ansicht Nord 1:200

LWL-Museum  
Schiffshebewerk Henrichsburg  
Besucherzentrum & Aufzuganlage

101001

Schnitt A 1:200

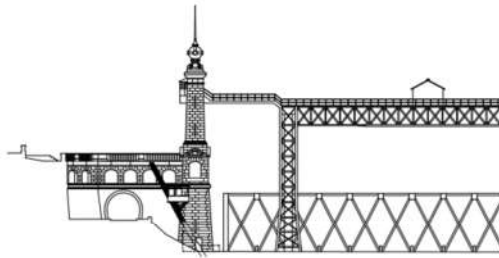


Detail 1:25

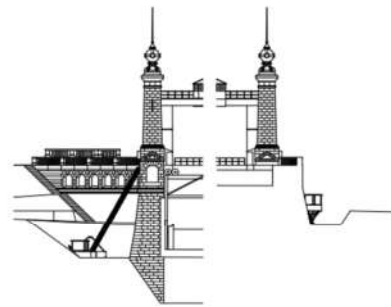


Schnitt B 1:200

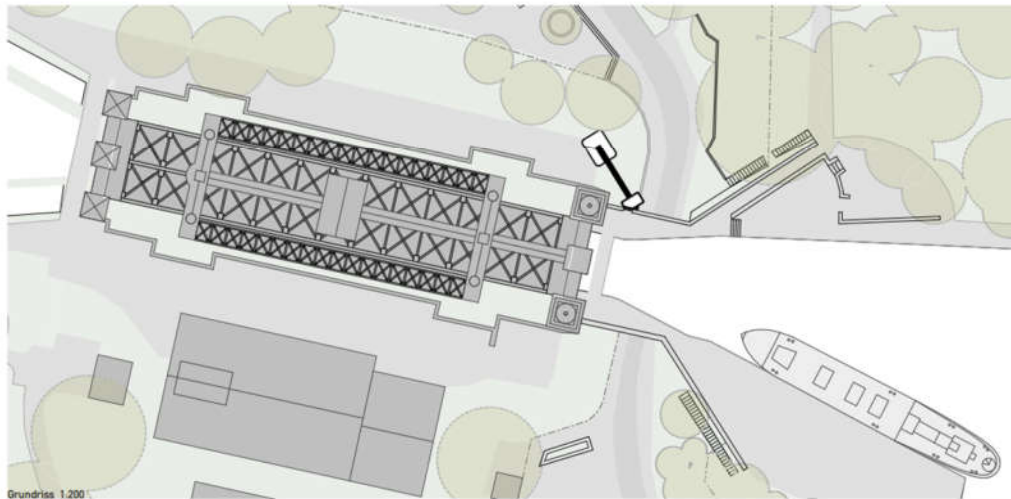
LWL-Museum  
Schiffshewerk Henrichsburg  
Besucherzentrum & Aufzuganlage



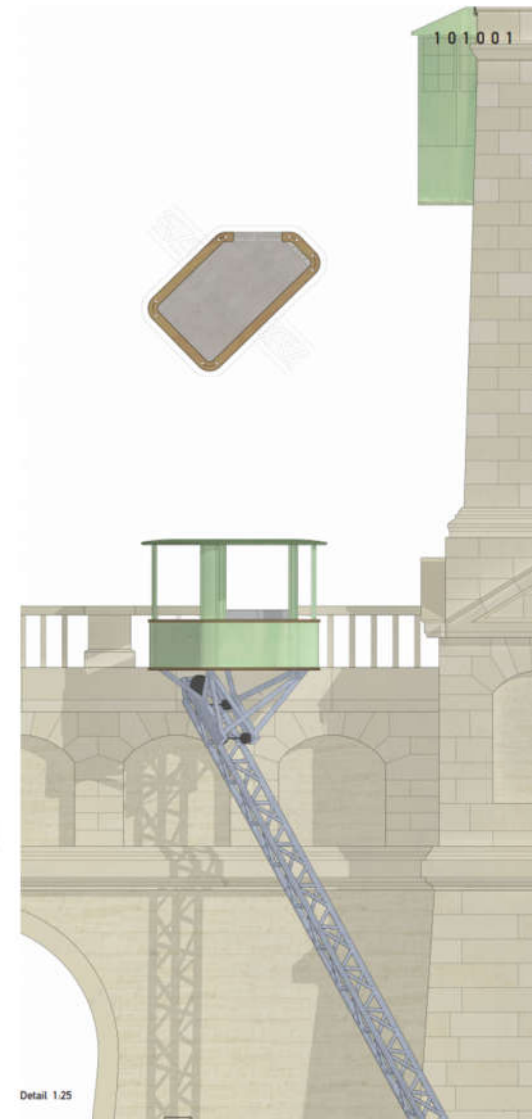
Ansicht Nord 1:200



Ansicht West/Ost 1:200



Grundriss 1:200

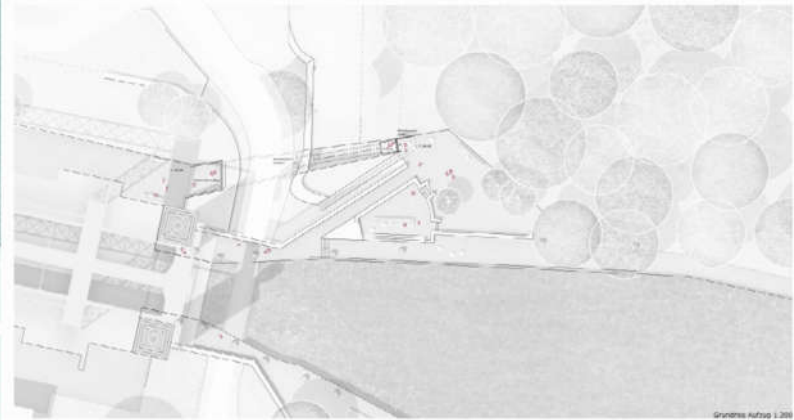
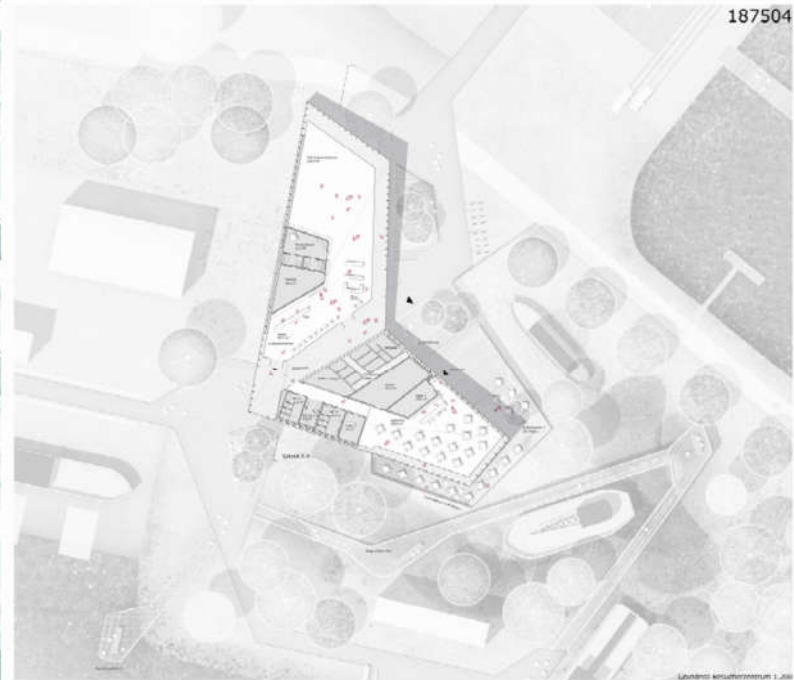
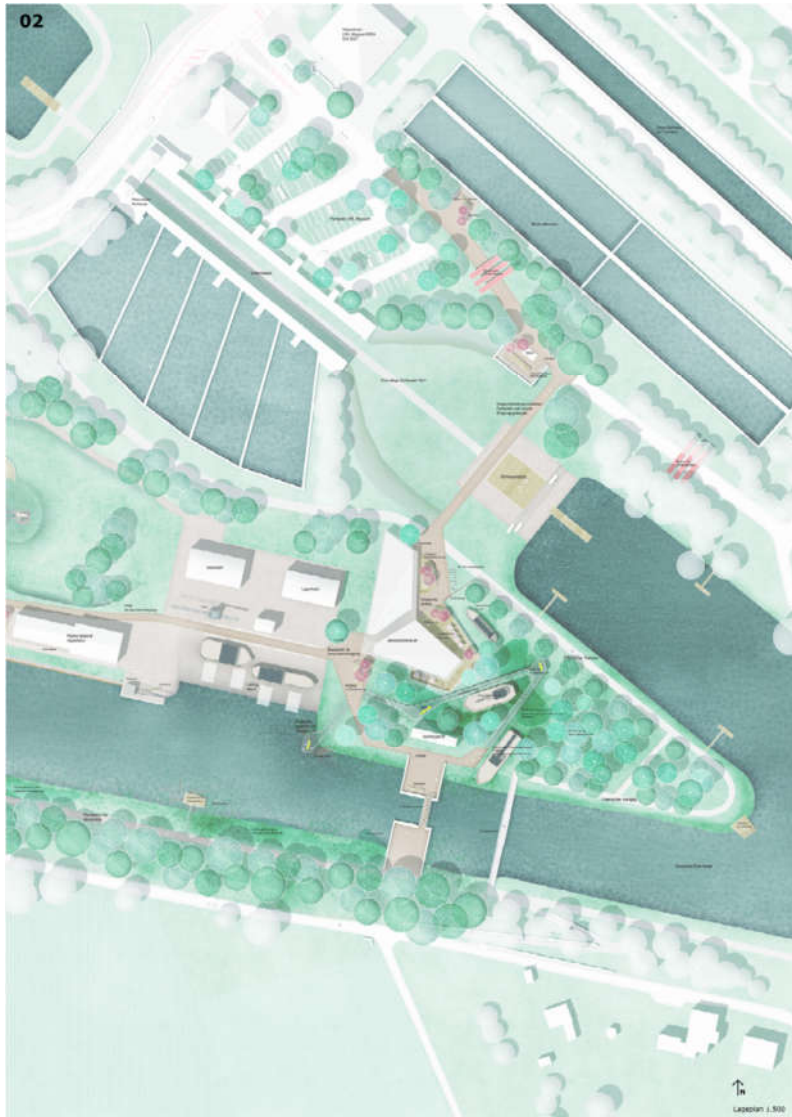


Detail 1:25











Ansicht Nord 1:200    Naturpark    Eingang Besucherzentrum    Informationszentrum



Ansicht Ost 1:200    Außenparkplatz    Naturpark    Eingang Besucherzentrum    Informationszentrum



Ansicht Süd 1:200    Innenparkplatz    Eingang auf die Parkungsfläche    Naturpark

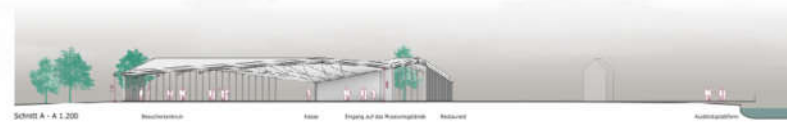


Ansicht West 1:200    Außenparkplatz    Eingang auf die Parkungsfläche    Naturpark

Desert aber präsent bildet das neue Besucherzentrum Grenze und Zonenwechsel für den Antritt des Südfriedensdenkmal. Die Planung ist im wesentlichen auf den zentralen Gebäudeteil von Naturpark und der vorhandenen Landschaftsstruktur. Die Planung ist im wesentlichen auf den zentralen Gebäudeteil von Naturpark und der vorhandenen Landschaftsstruktur. Die Planung ist im wesentlichen auf den zentralen Gebäudeteil von Naturpark und der vorhandenen Landschaftsstruktur.

Der Eingang ins Besucherzentrum und das Museumsareal liegt zentral im überdachten Hofbereich zwischen den beiden Säulen. Über Klar aus erhält man bereits erste Einblicke in das Innere, bevor man in den großen Saal kommt. Der Zugang ins Restaurant ist durch den Museumsareal mit direktem Zugang zum Caféraum. Auf dem vorgelagerten Terrassen kann man haben die nach südsüdwesten auf die Museumsareal und die Landschaft überblicken. Die Dachform ist geringfügig geneigt und ermöglicht einen Blick in den Innenhof. Im Zentrum befindet sich die Bar. Über einen Flur gelangt man zum WC, welche auch für das Besucherzentrum genutzt wird. Die Größe des Besucherzentrums entspricht dem Zonenwechsel über einen separaten Flurgangsbereich zum WC.

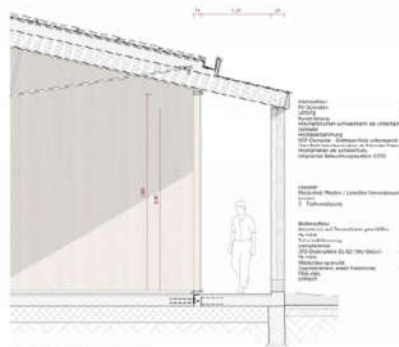
Es wird eine materialgerechte, hybride Konstruktion für das Besucherzentrum. Die Konstruktion ist eine Mischung aus Stahlbeton und Holz. Die Konstruktion ist eine Mischung aus Stahlbeton und Holz. Die Konstruktion ist eine Mischung aus Stahlbeton und Holz. Die Konstruktion ist eine Mischung aus Stahlbeton und Holz.



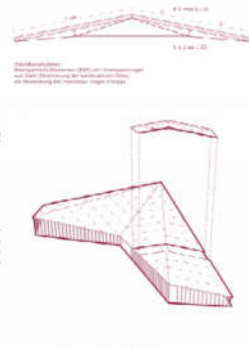
Schnitt A - A 1:200    Besucherzentrum    Naturpark    Eingang auf die Parkungsfläche    Naturpark    Außenparkplatz



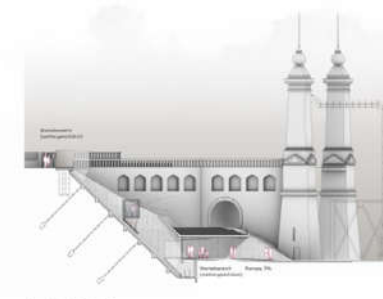
Ansicht Fassadenglied Bereich Besucherzentrum 1:25



Fassaden Schnitt Besucherzentrum 1:25

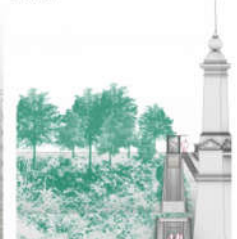


Plänegrund Tragwerk (p. H.)

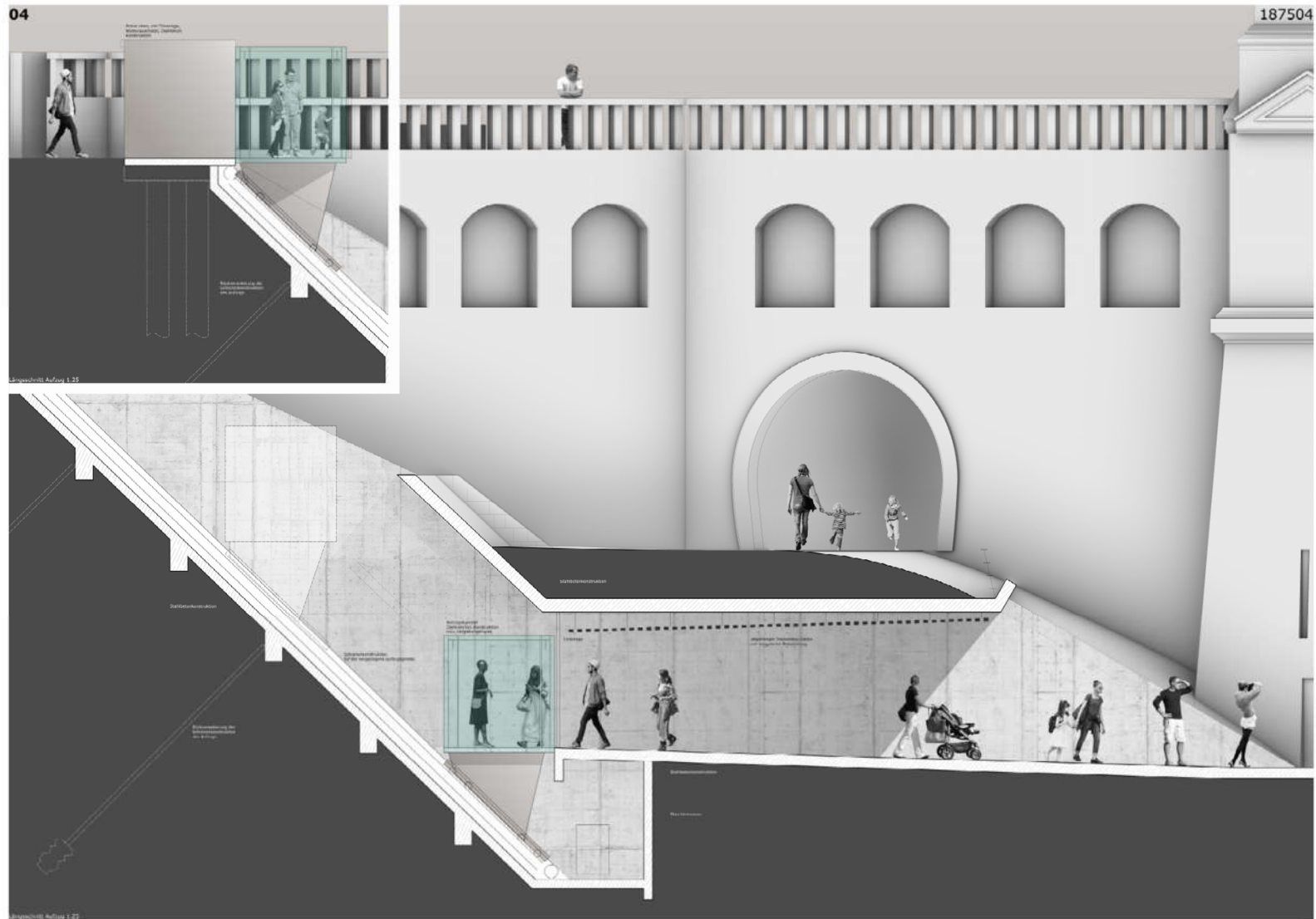


Längsschnitt Aufbau 1:200

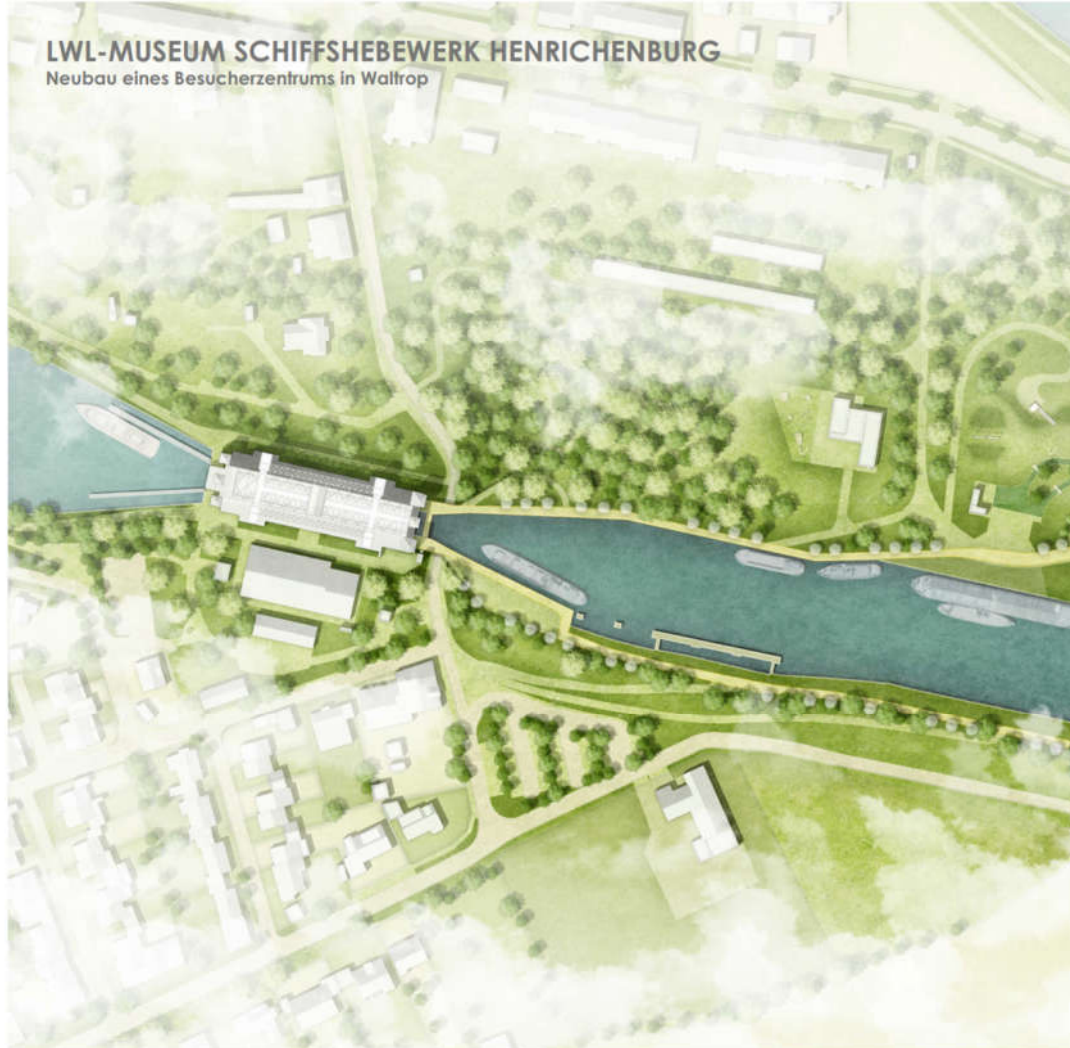
Die Aufbaumenge wird als in die Landschaft einbezogenes Gebäude vorgeschlagen. Lediglich die ältere Fassade wird als überbleibende Struktur zusammen mit der gesamten Grundfläche für die Besucher sichtbar. Der Antritt geht von der Naturpark über den Hofbereich zum Informationszentrum. Im Rahmen der Anlage wird auch in den bestehenden Markt integriert, um es als überdachten Hofbereich. Der Hof wird eine Umfriedung aus Eisenblech vorgesehen, die ebenfalls als überdachte Struktur dient und die Nutzung des Hofbereichs ermöglicht. Der Hof wird eine Umfriedung aus Eisenblech vorgesehen, die ebenfalls als überdachte Struktur dient und die Nutzung des Hofbereichs ermöglicht.



Ansicht Aufbau 1:200







85 72 19

**LWL-MUSEUM SCHIFFSHEBEWERK HENRICHENBURG**  
 Neubau eines Besucherzentrums in Wallrop

**Sollziele**

Das neue Besucherzentrum soll die historische Anlage des Schiffshebewerks wieder als lebendigen Ort der Begegnung und der Erziehung im Sinne der Bundesländer des Ruhrgebietes zu verankern. Als ein Ort der Begegnung und der Erziehung soll das Besucherzentrum die Besucher zum Schiffshebewerk und zum Kanal führen und sie in die Geschichte des Schiffshebewerks einwickeln. Das Besucherzentrum soll die Besucher zum Schiffshebewerk und zum Kanal führen und sie in die Geschichte des Schiffshebewerks einwickeln.

**Realisierbarkeit**  
 Die architektonische Umsetzung des Aufbaus wird mit dem Ziel in Einklang zu bringen, dass das Besucherzentrum als ein Ort der Begegnung und der Erziehung im Sinne der Bundesländer des Ruhrgebietes zu verankern. Als ein Ort der Begegnung und der Erziehung soll das Besucherzentrum die Besucher zum Schiffshebewerk und zum Kanal führen und sie in die Geschichte des Schiffshebewerks einwickeln.

**Architektur und Gestalt**

Das neue Besucherzentrum soll die historische Anlage des Schiffshebewerks wieder als lebendigen Ort der Begegnung und der Erziehung im Sinne der Bundesländer des Ruhrgebietes zu verankern. Als ein Ort der Begegnung und der Erziehung soll das Besucherzentrum die Besucher zum Schiffshebewerk und zum Kanal führen und sie in die Geschichte des Schiffshebewerks einwickeln.

**Realisierbarkeit**  
 Die architektonische Umsetzung des Aufbaus wird mit dem Ziel in Einklang zu bringen, dass das Besucherzentrum als ein Ort der Begegnung und der Erziehung im Sinne der Bundesländer des Ruhrgebietes zu verankern. Als ein Ort der Begegnung und der Erziehung soll das Besucherzentrum die Besucher zum Schiffshebewerk und zum Kanal führen und sie in die Geschichte des Schiffshebewerks einwickeln.



**Besucherzentrum 2. Rundgang**  
**Aufzuganlage 1. Rundgang**

**RKW Architektur +**

Architekt Christian Vennemann  
 Münster

Mitwirkende:

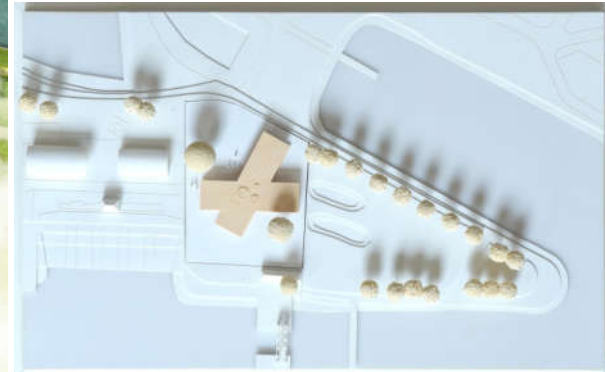
Benno Sievers, Carlotta meyer-Tölle,  
 Friederike Brückner, Simon Schilz,  
 Sarah Vanflorep

**KRAFT.RAUM. Landschaftsarchitekten**

René Rheims Landschaftsarchitekt AKNW  
 Düsseldorf

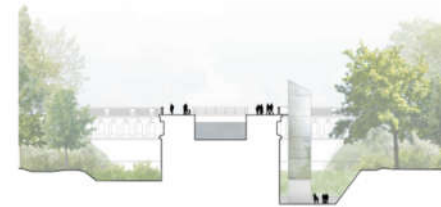
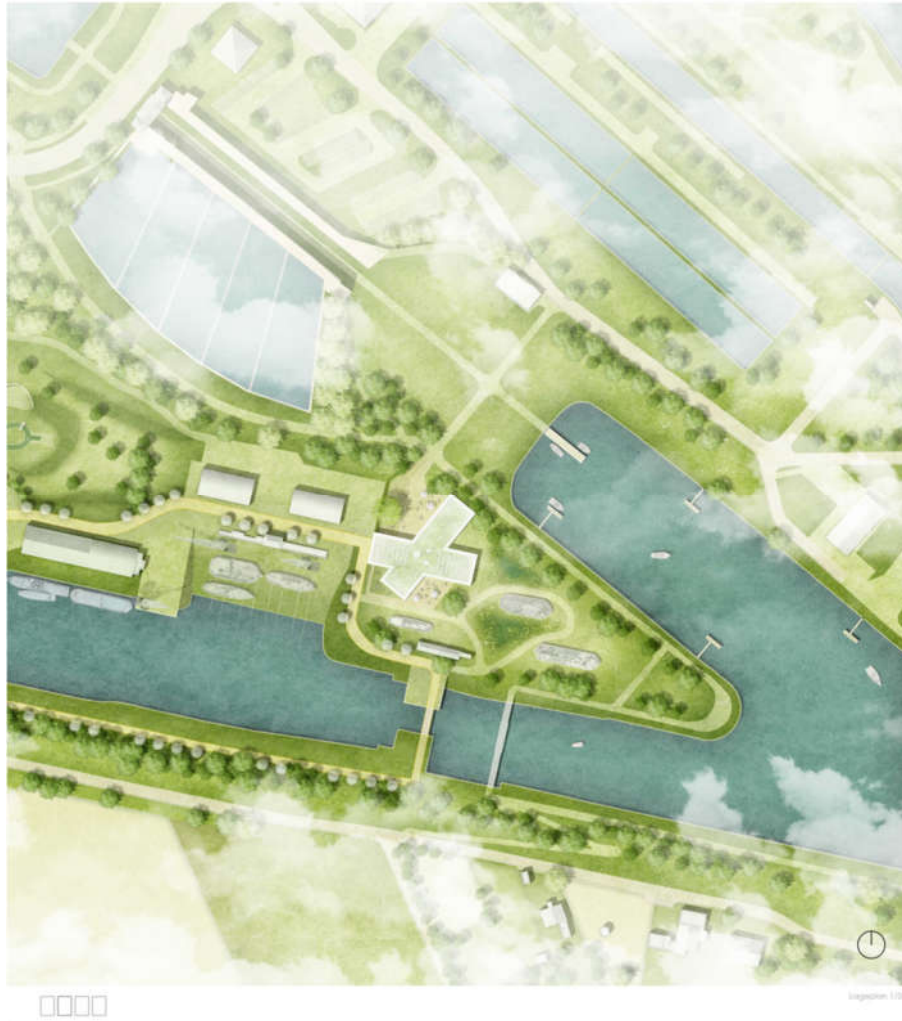
Mitwirkender:

Volker Lescow

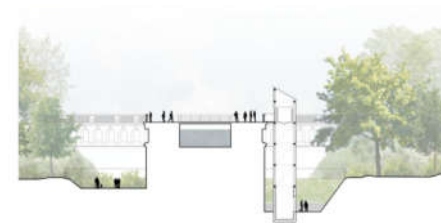




85 72 19



Ansicht West 1:200



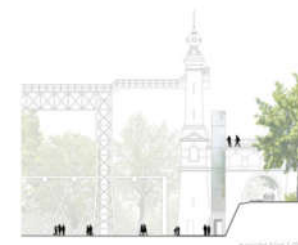
Schnitt durch den Aufzugschacht 1:200



Oberriviera 1:200



Unterriviera 1:200



Ansicht Süd 1:200



**Freizeit und Bildung**

**Ausgangspunkt**

Das Informationszentrum „Zentrum für die Zukunft“ ist ein Informations- und Kulturzentrum, das die Besucher informiert, die Besucher mit der Stadt verbindet und den Besucher in die Stadt einbindet. Das Zentrum ist ein zentraler Punkt der Stadt, der die Besucher mit der Stadt verbindet und den Besucher in die Stadt einbindet.

**Werte und Visionen**

Das Informationszentrum ist ein zentraler Punkt der Stadt, der die Besucher mit der Stadt verbindet und den Besucher in die Stadt einbindet. Das Zentrum ist ein zentraler Punkt der Stadt, der die Besucher mit der Stadt verbindet und den Besucher in die Stadt einbindet.



Grundriss 1:200



Ansicht Ost 1:200



Ansicht West 1:200



Ansicht Nord 1:200



Ansicht Süd 1:200

85 72 19

## Nischenbegrenzung

### Beschreibung

Der Bereich Nischenbegrenzung stellt die Raumtrennung dar, die sich in dem Bereich der Nischen befindet. Die Nischenbegrenzung ist eine vertikale Fläche, die die Nischen voneinander abtrennt. Die Nischenbegrenzung ist eine vertikale Fläche, die die Nischen voneinander abtrennt. Die Nischenbegrenzung ist eine vertikale Fläche, die die Nischen voneinander abtrennt.

### Bauweise und deren Komponenten

#### Beschreibung

Die Nischenbegrenzung ist eine vertikale Fläche, die die Nischen voneinander abtrennt. Die Nischenbegrenzung ist eine vertikale Fläche, die die Nischen voneinander abtrennt. Die Nischenbegrenzung ist eine vertikale Fläche, die die Nischen voneinander abtrennt.

#### Materialien

Die Nischenbegrenzung ist eine vertikale Fläche, die die Nischen voneinander abtrennt. Die Nischenbegrenzung ist eine vertikale Fläche, die die Nischen voneinander abtrennt. Die Nischenbegrenzung ist eine vertikale Fläche, die die Nischen voneinander abtrennt.



### Dachaufbau

Plattendach, Giebel  
auf Stahlträger  
abwärtige Dachneigung  
Isolierung  
Dämmung  
Dachstuhl in Abhängigkeit  
von der Dachneigung  
Nicht-Windlasttragende  
mit integrierter Belüftung

### Fasadenbegrenzung

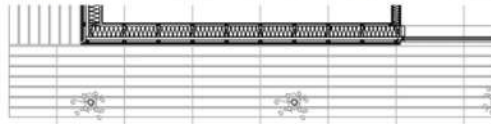
abwärtige  
Kehlbalken  
auf Stahlträger

### Fassade, transparent

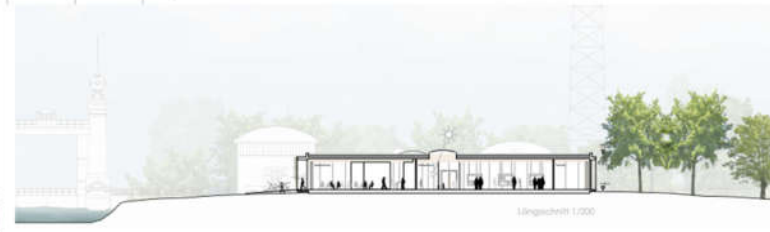
Platten-Isolierfenster  
Nicht-Windlasttragend  
abwärtige Dachneigung  
Dämmung  
Dachstuhl in Abhängigkeit  
von der Dachneigung  
Nicht-Windlasttragend  
mit integrierter Belüftung

### Fassade, opak

Isolierfenster  
Nicht-Windlasttragend  
abwärtige Dachneigung  
Dämmung  
Dachstuhl in Abhängigkeit  
von der Dachneigung  
Nicht-Windlasttragend  
mit integrierter Belüftung



Fassade im Detail 1:20





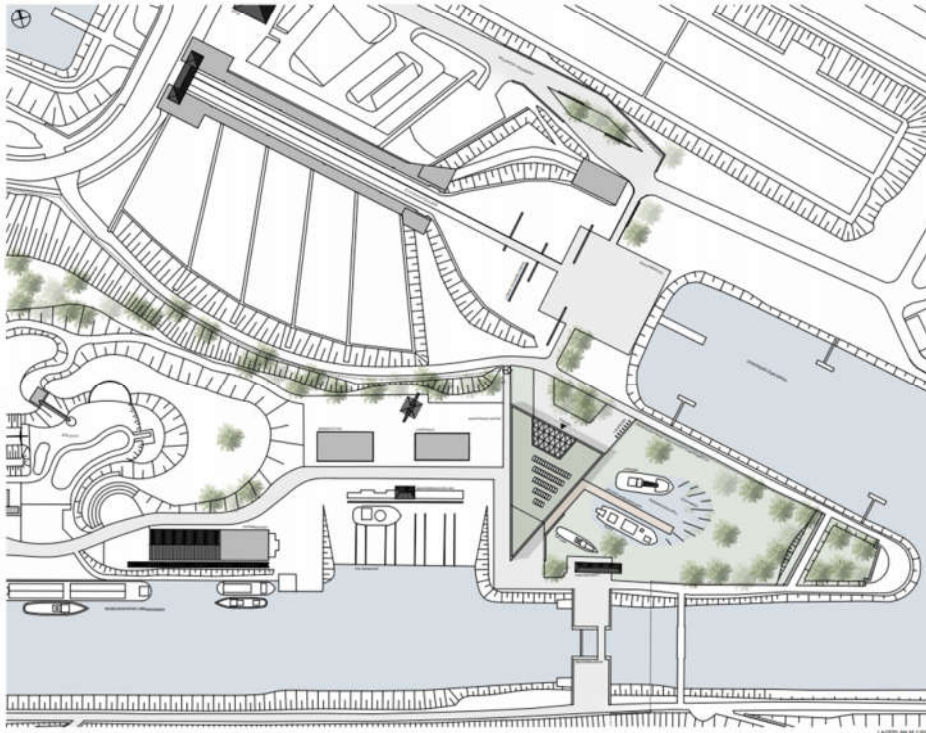


ANSICHT OST M 7,000



689262

ANSICHT NORD M 7,000



LAUSPLAN M 1:500

**LWL-MUSEUM SCHIFFSHEBERWERK HENRICHENBURG IN WALTROP**

Das neue Eingangsgebäude für das LWL-Museum Schiffsheberwerk Henrichenburg positioniert sich in direkter Verlängerung der Westseite der Museumsgebäude und bildet eine klare Karte der Hofanlage und den Schiffsanleger. Die neue Fassade öffnet sich zur Landstraße und zu den drei Museumsgebäuden. Durch die auskragende Gebäudemasse und den nach vorne gerichteten Durchlauf des Gebäudes ermöglicht die Fassade eine direkte Verbindung zum historischen Schiffsheberwerk. Die Karte der Spaltenreihe des Kanals auf der Westseite des Gebäudes ist als eine gestrichelte, schmale Linie auf dem Dach als leichte Tragstruktur zu lesen. Wie beim historischen Schiffsheberwerk werden mehrere Bereiche im Inneren durch Treppentritte verbunden.

Über den linken Einsechseck in der Eingangsfläche wird der vom Schiffsheberwerk kommende Besucher in das Gebäude geleitet. Die charakteristische Gebäudemasse mit dem rechteckigen Durchgangsbereich bildet im Inneren ein zentrales Atrium. Die Gestaltung wird geprägt durch angeordnete Einbauten, die Stützstruktur und Treppen aufnehmen, vom Museumsbereich abgrenzen. Die Karte ist als horizontaler Streifen mit Blick auf den Eingang, Trepp und den Zugang zum Außenbereich in Eingangsfläche ablesbar. Das Interieur zeigt sich aufgrund des Schiffsanlegers von außen. Treppen sind weitgehend geschlossen. Eine große Öffnung führt den Blick auf die drei Museumsgebäude im Osten. Der Besucher verlässt das Gebäude Richtung Wasser und beginnt den Rundweg. Der Start des Rundweges auf der Südseite des Wassers wird ermöglicht, so dass zu Beginn des Besuchs die historische Schiffsheberwerk beim Überqueren des Wassers direkt betrachtet werden kann.

Die überhöhten Außenbereiche des zweiten Einsechseck in der Mitte des Gebäudes öffnet sich zur Hofanlage und gibt den Blick auf das Schiffsheberwerk frei. Richtung Osten können die Museumsgebäude aus der Ferne betrachtet werden. Ein zentraler Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität. Ein kleiner Kiosk im Bereich der weiteren Außenbereiche mit Blick auf den Schiffsheberwerk ergibt in den Sommermonaten das Gastronomiebereich im Inneren des Gebäudes.

Darüber befindet sich die Küche und das Museum liegt jeweils seitlich des Eingangsgebäudes. Die Gastronomie ist ein zentraler Zugang von außen für die Hofanlage vorgesehen. Über den Verbindung wird die Zugänglichkeit der WC-Räume für Gastronomiebesucher auch außerhalb der Museumsöffnungszeiten sichergestellt.

Für die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

Die Außenwelt wird eine größere Brandstufenstruktur vorgesehen. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar. Die Schichtung der Außenwelt wird durch Treppentritte und durch eine vertikale Struktur, die Treppen und die Einbauten verbindet, und wird durch die Dachstruktur als Rahmenstruktur sichtbar.

**Besucherzentrum 2. Rundgang  
Aufzugsanlage 2. Rundgang**

**DEEN ARCHITEKTEN PartGmbB**

Architektin C. Deptolla  
Architekt P. Engländer  
Münster

Mitwirkende:  
Nina Hoffmann, Christian Probst

Fachberater:  
G + W Ingenieurplanung GmbH

**FREIRAUMKONZEPT  
Blanik + Schiewer PartGmbB**

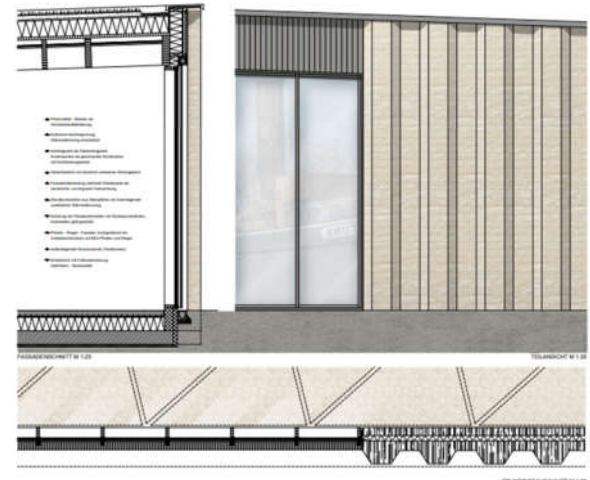
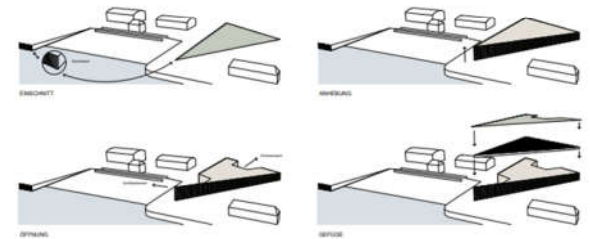
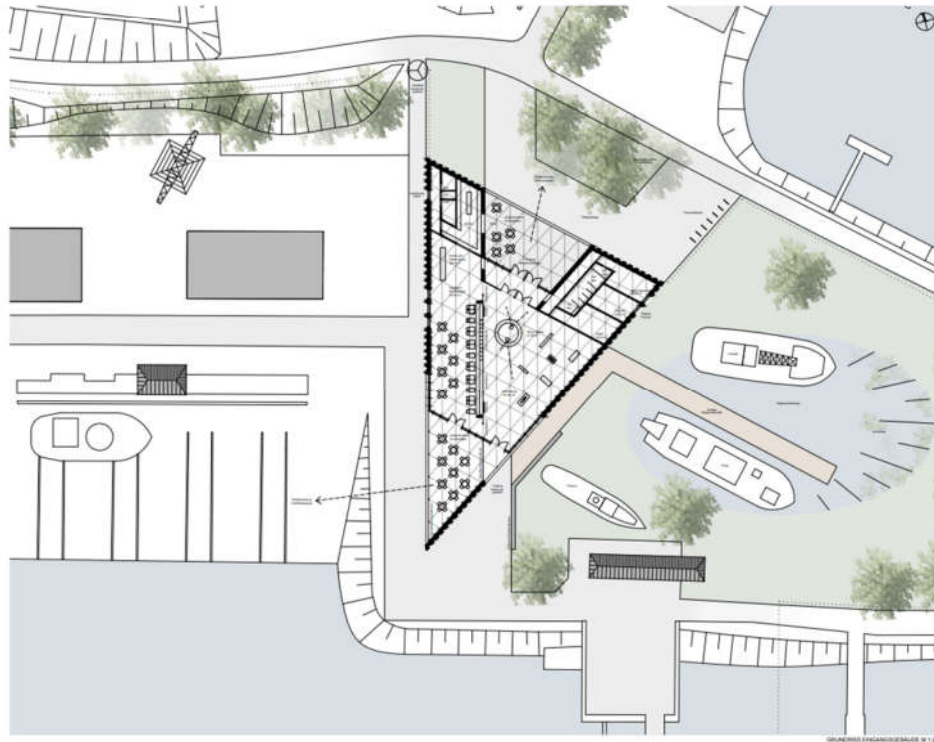
Dipl.-Ing. Dirk Blanik, Dipl.-Ing. Julia Schiewer  
Bochum

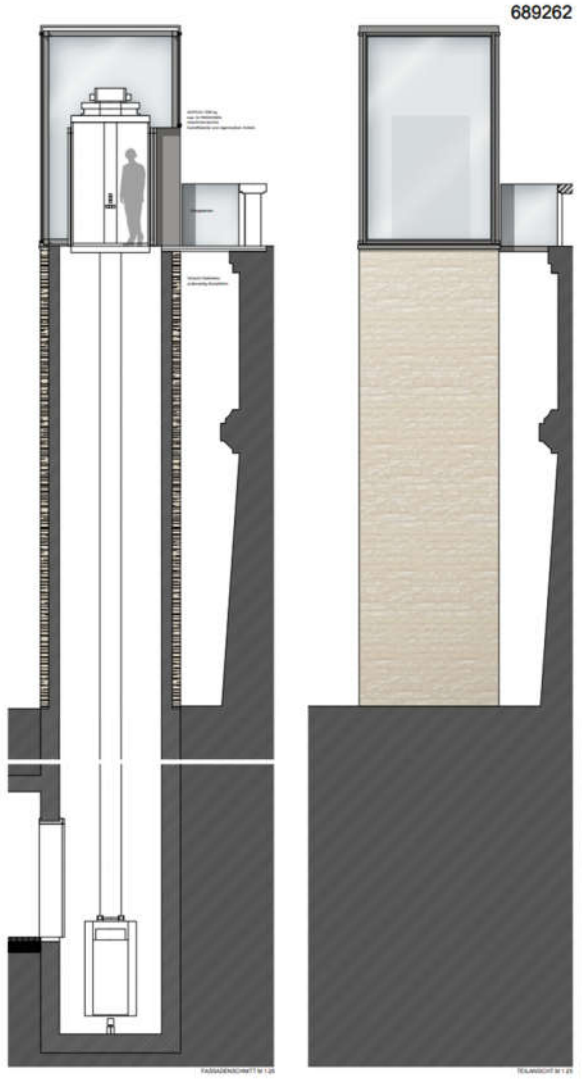
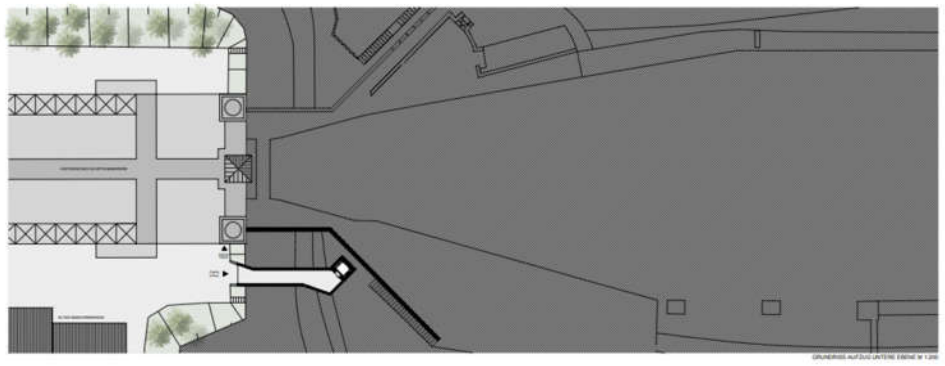
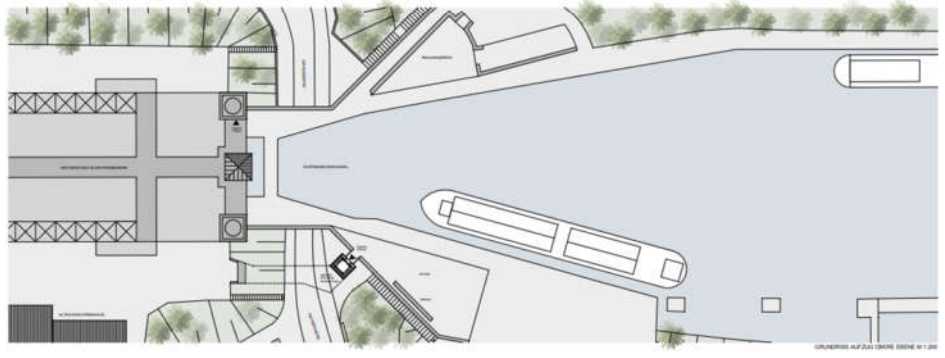
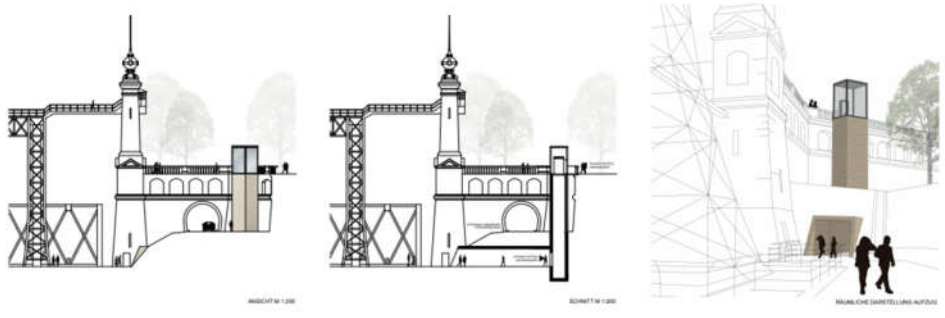


PLANISCHE DARSTELLUNG/INGENIEURGRABAL









## Impressum

Herausgeberin      Landschaftsverband Westfalen-Lippe  
LWL-Bau und Liegenschaftsbetrieb  
Warendorfer Str. 24  
48145 Münster

Redaktion            Schopmeyer Architekten BDA  
Am Dill 1  
48163 Münster

Auflage                x

August 2023