

Baugebietsentwicklung Kalverdonk, Meerbusch-Osterath

Realisierungswettbewerb nach RPW 2013

Wettbewerbsdokumentation

September 2023

Baugebietsentwicklung Kalverdonk, Meerbusch-Osterath

Realisierungswettbewerb nach RPW 2013

Wettbewerbsdokumentation

September 2023

Impressum



Im Auftrag der Stadt Meerbusch

Stadt Meerbusch
Stadtplanung und Bauordnung
Wittenberger Straße 21
40668 Meerbusch

Ansprechpartner:
Matthias Pöll
Tel.: 02150 916 241
E-Mail: matthias.poell@meerbusch.de

Meerbusch, Februar 2024

Weitere Informationen auf der Homepage:
<https://www.baulandentwicklung-kalverdonk.de/>

Fotos: NRW.URBAN / Stadt Meerbusch



Bearbeitet von

NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH
Fritz-Vomfelde-Straße 10
40547 Düsseldorf

Ansprechpartnerin:
Jennifer Boländer
Tel.: 0211 5 42 38 315
E-Mail: jennifer.bolaender@nrw-urban.de

Inhalt

Die Entwicklungsfläche „Kalverdonk“	6
Der Beteiligungsprozess	10
Die Aufgabenstellung	12
Das Wettbewerbsverfahren	22
Übersicht der Wettbewerbsarbeiten Phase I	32
Übersicht der Wettbewerbsergebnisse Ablauf der 2. Preisgerichtssitzung	39
2. Preis	42
2. Preis	46
3. Preis	50
Anerkennungen	54
Ausstellung im Rathaus Meerbusch	60
Ausblick	61

Die Entwicklungsfläche „Kalverdonk“

Die geringe Verfügbarkeit von Wohnbauflächen und der hohe Bedarf an insbesondere bezahlbarem Wohnraum stellt eine wesentliche Herausforderung in Meerbusch dar. Eine für die Stadtentwicklung von Meerbusch wesentliche Entwicklungsfläche ist aufgrund der Größe und Lage die rd. 37 ha große Fläche „Kamper Hof“, „Ivangsheide“ und „Kalverdonksweg“, insgesamt „Kalverdonk“ genannt.

Die Entwicklungsfläche „Kalverdonk“ befindet sich im östlichen Teil von Meerbusch-Osterath und gliedert sich durch die Straßenstadtbahntrasse Düsseldorf-Krefeld (K-Bahn-Linie) in zwei Teilbereiche. Innerhalb des Plangebietes sind fußläufig zwei K-Bahnhaltestellen (Kamperweg und Hoterheide) vorhanden, sodass eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr besteht.

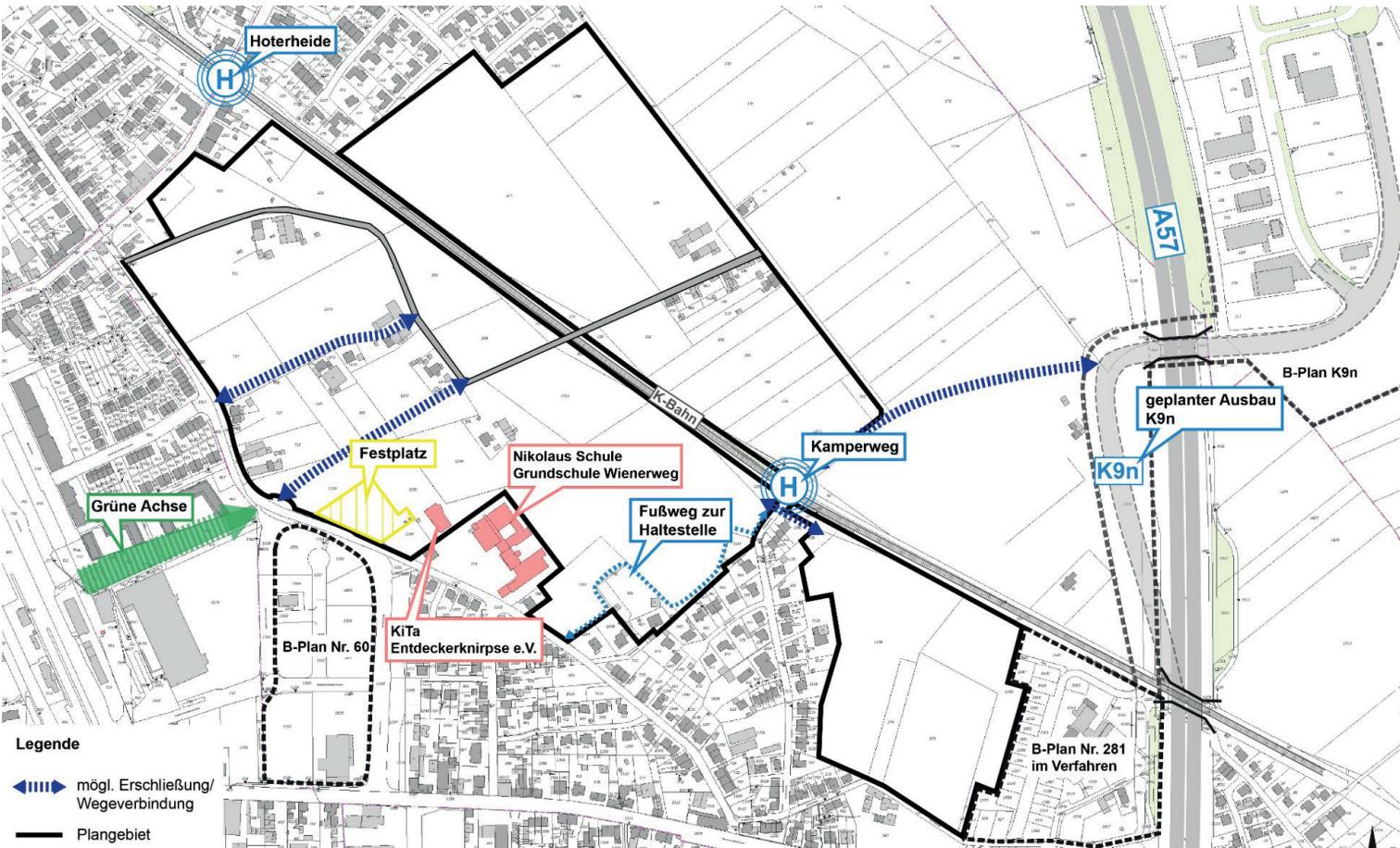
Aktuell wird der überwiegende Teil der Fläche als landwirtschaftliche

Fläche genutzt, ergänzt durch Bestandsbebauungen in Form von Höfen und vereinzelter Wohnbebauungen. Am Rande des Plangebietes liegt der Schützenplatz.

Im Norden grenzt das Plangebiet an die Strümper Straße und zieht sich in Richtung Süden entlang des Kalverdonkswegs bis zur Autobahn 57. Im Südwesten wird das Gebiet vom Wienenweg bzw. Winklerweg und im Süden vom Ivangsweg begrenzt.

Die Umgebungsnutzung ist durch die Nikolaus-Grundschule, die Kita „Entdeckerknirpse“ und einer kleinteiligen Wohnnutzung charakterisiert. Jenseits des Winklerwegs liegt das Quartier Ostara mit ca. 200 Wohneinheiten sowie Nahversorgungseinrichtungen und Gewerbeflächen. Kennzeichnend ist außerdem die Nähe zum Ortszentrum und dem Bahnhof Meerbusch-Osterath.

Im ersten Halbjahr 2020 wurde das Plangebiet „Kalverdonk“ noch unter der alten Bezeichnung „Kamper Weg“ in das Programm der Kooperativen Baulandentwicklung aufgenommen. Mit diesem Programm unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen Kommunen bei der Mobilisierung und Entwicklung von Wohnbaugrundstücken. Ziel und die Voraussetzung zur Umsetzung der Maßnahmen ist die Realisierung von anteilig öffentlich geförderten Wohnungsbau auf den Baugrundstücken.





Impression



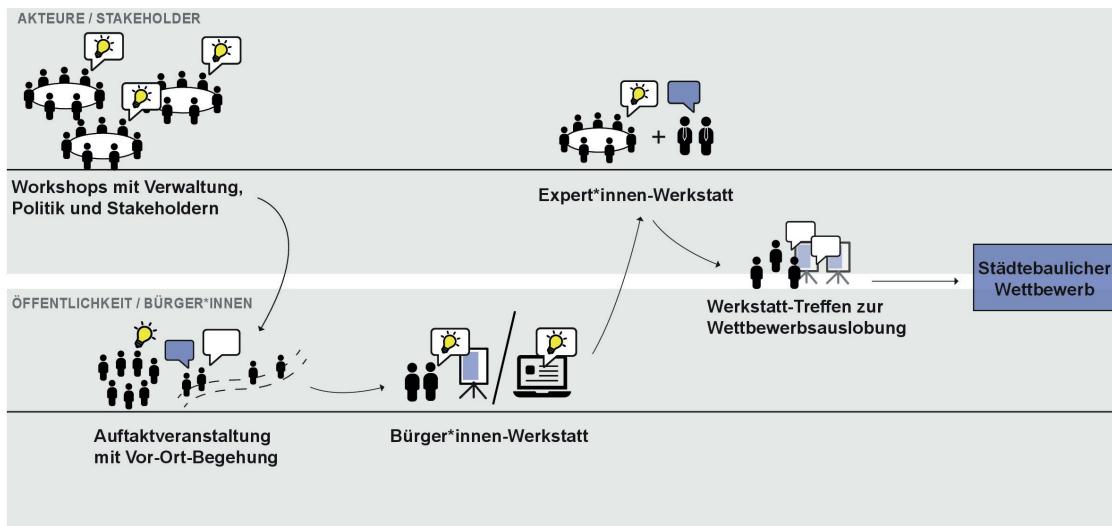
Impression

Der Beteiligungsprozess

Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein zentraler Baustein der Baugebietsentwicklung „Kalverdonk“ und soll dabei als positives Beispiel für die Integration der Bürger*innen in einen dialogorientierten Planungsprozess stehen. In Vorbereitung auf den städtebaulichen Wettbewerb wurde ein Beteiligungsprozess erarbeitet. Dabei stehen die frühzeitige Aktivierung und Beteiligung

wichtiger Akteure, Stakeholder und der Öffentlichkeit zur Einholung von Anregungen, Ideen und Wünschen im Fokus, um ein optimales in der Bevölkerung akzeptiertes Planungsergebnis zu erreichen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll dabei informieren (Ziele vermitteln), konsultieren (Anregungen aufnehmen) und gemeinsam Lösungen finden (dialogorientiertes Planen).

Für die Zielerreichung ist ein mehrphasiger Beteiligungsprozess erarbeitet worden.



Eine entscheidende Rolle bei dem Beteiligungsprozess spielt die enge Verzahnung zwischen der Beteiligung von wichtigen Akteuren aus dem Stadtteil, Expert*innen, Politik und Verwaltung sowie der Bürgerschaft. Das Ziel ist es ein gemeinsames Verständnis der Planungsziele und städtebaulichen Rahmenbedingungen für die zukünftige Baugebietsentwicklung zu entwickeln.

Eingeleitet wurde der Beteiligungsprozess Mitte August 2021 mit einer dreiteiligen Workshopreihe mit Vertreter*innen der Meerbuscher Stadtverwaltung, den Mitgliedern des Ausschusses für Planung und Liegenschaften der Stadt Meerbusch sowie mit Stakeholder/Vereins- und Interessensvertretern aus Meerbusch-Osterath. Das Ziel der Workshops war es die einzelnen Positionen und zentralen Aspekte der Interessensvertretungen zu identifizieren und zusammenzuführen. Dabei standen die Themencluster

- Städtebau und Dichte
- Natur, Landschaft und Klima
- Mobilität und Verkehr
- Identität des Ortes

im Fokus der Diskussion. Diese vier Themencluster wurden aus den im Wintersemester 2020/2021 und Sommersemester 2021 stattgefundenen studentischen Projekten in Kooperation mit der TU Dortmund – Fakultät Raumplanung abgeleitet.

Am 30. Oktober 2021 fand die Auftaktveranstaltung inkl. Vor-Ort-Begehung mit der Öffentlichkeit statt. In der anschließenden Informationsveranstaltung wurden den Teilnehmenden anhand von drei Gesprächsrunden das Plangebiet sowie der aktuelle Planungsstand vorgestellt.

Der Beteiligungsprozess wurde am 12. Januar 2022 mit einer digitalen Bürger*innen-Werkstatt zu der alle interessierten Bürger*innen eingeladen waren weitergeführt.

Am 02. März 2022 folgte eine digitale Expert*innen-Werkstatt mit den Mitgliedern des Ausschusses für Planung und Liegenschaften der Stadt Meerbusch, Vertreter*innen der Stadtverwaltung Meerbusch sowie Stakeholder/Vereinsvertreter*innen aus Meerbusch. Das Ziel der Werkstatt war es Leitplanken für die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs für die Baugebietsentwicklung „Kalverdonk“ anhand der vier bekannten Themencluster – Städtebau und Dichte; Natur, Landschaft und Klima; Mobilität und Verkehr; Identität des Ortes – zu verfestigen.

Abgeschlossen wurde der Beteiligungsprozess in Vorbereitung auf den städtebaulichen Wettbewerb mit einem gemeinsamen Werkstatt-Treffen zur Wettbewerbsauslobung am 05. April 2022. Dabei wurden die bisherigen Erkenntnisse aus den einzelnen Beteiligungsformaten zusammengeführt und die Leitplanken für die Auslobung der Öffentlichkeit präsentiert und gemeinsam diskutiert.

Zur Klärung der genauen Rahmenbedingungen, Chancen und Risiken für die weiteren Verfahrensschritte wurden parallel zum Beteiligungsprozess verschiedenste vorbereitende Gutachten beauftragt und von Fachplanern erstellt. Dabei handelt es sich um ein Lärmschutzgutachten, ein Baugrund- und Versickerungsgutachten, ein Entwässerungskonzept, eine Artenschutzprüfung I+II sowie ein Verkehrsgutachten.



Die Aufgabenstellung

Anlass des Wettbewerbs ist die Findung eines städtebaulichen Konzepts zur innovativen, sozialen und nachhaltigen Entwicklung des Plangebiets „Kalverdonk“ in Meerbusch-Osterath. Dabei sollen die Teilnehmenden städtebauliche und konzeptionelle Lösungen aufzeigen und diese in ein zu entwickelndes Konzept einfließen lassen, das aktuelle Trends in der Gesellschaft sowie zukünftige Herausforderungen in der Siedlungsentwicklung vor dem Hintergrund einer nachhaltigen, lebendigen Stadtteilentwicklung berücksichtigt.

Ziel des vorliegenden Wettbewerbs ist die Entwicklung neuer Wohnbauflächen, die Verknüpfung der Siedlung mit dem Landschafts- und Erholungsraum sowie die Stärkung des Stadtteils Osterath. Gesucht wird ein städtebauliches Konzept, das innerhalb einer dem Ort angemessenen übergeordneten Struktur möglichst selbstverständlich verschiedene zukunfts-

fähige Wohntypologien ermöglicht und vereinen kann sowie einen „Mehrwert“ für den ganzen Stadtteil darstellt.

Zugleich bestehen im Stadtteil ernst zu nehmende Sorgen hinsichtlich des mit der Baulandentwicklung verbundenen Verbrauchs von wertvollen Agrar- und Naturräumen, störenden Einflüssen durch die Neubebauung wie etwa Verkehrsbelastungen sowie eines drohenden Verlustes der dörflichen Identität. Die städtebauliche Planung einschließlich Landschafts- und Verkehrsplanung muss Antworten finden, die zu einer verträglichen Lösung mit viel Entwicklungspotential führen und durch ein harmonisches Zusammenspiel von Alt und Neu überzeugen.



Städtebau

Im Rahmen des Wettbewerbs werden Konzepte erwartet, die Vorschläge für innovative, individuelle und auch gemeinschaftsorientierte Wohnformen darstellen. Der Städtebau soll seinen Charakter durch hervorgehobene Orte, z.B. Plätze/ Räume zum sozialen Austausch, ruhige Bereiche zur Erholung und Entspannung sowie Aufenthalts-, Begegnungs- und Spielflächen akzentuieren. Hierbei soll dem Wechselspiel bebauter und unbebauter Flächen eine besondere Bedeutung zukommen.

Der städtebauliche Entwurf muss dabei sensibel auf die Bestandsbebauung reagieren und einen harmonischen Übergang zwischen Alt und Neu gestalten. Bestehende Wohngebäude sollen mit der Planung in einen sinnvollen Zusammenhang gesetzt werden. Gleiches gilt für den in seiner Charakteristik prägenden Nibbelsweg.

In dem Gebiet sollen mindestens 30 % geförderter Wohnungsbau sowie verschiedene Wohn- und Gebäudeformen für diverse Zielgruppen realisiert werden. Dabei ist anzustreben, dass die Verteilung des öffentlich geförderten Wohnungsbaus im gesamten Plangebiet durch unterschiedliche Bebauungstypologien erfolgt und mit dem frei finanzierten Wohnungsbau kombiniert und gemischt wird.

Es wird insgesamt eine Mischung vielfältiger Wohnformen angestrebt. Diese sollen barrierefrei sowie altersgerecht zugänglich sein und ein familienfreundliches und generationenübergreifendes Wohnen ermöglichen. Auch für junge Erwachsene und Alleinstehende soll durch die Baugebietsentwicklung ein angenehmes Wohnumfeld entstehen. In diesem Zusammenhang sollen freistehende Einfamilienhäuser die Ausnahme bilden.

Stattdessen liegt der Fokus auf innovativen Einfamilienhäusern sowie Geschosswohnungsbau.





Freiraum

Das Plangebiet „Kalverdonk“ soll sich durch multifunktionale, erlebbare und nutzbare Grün- und Freiflächen auszeichnen. Dabei ist ein hoher Grün- und Freiflächenanteil durch durchlässige Grünstrukturen mit hohen Aufenthaltsqualitäten und Begegnungsräumen mit Naherholungsfunktion zu realisieren.

Die Flächengestaltung soll nutzungs Offen sein und weniger anlagenorientiert, um auf verschiedene Anforderungen flexibel zu reagieren. Darüber hinaus sollen möglichst die Bedürfnisse vieler Nutzergruppen befriedigt werden. Dies gilt insbesondere für Kinder und Jugendliche. Dazu gehören unter anderem beispielbare Gestaltungselemente und Rückzugsorte für Jugendliche.

Gemeinschaftlich genutzte Grünflächen verschiedener Größenordnung und Ausrichtung

(z.B. Gemeinschaftsgärten) sind insbesondere für den Gemeinschaftsansatz und das soziale Miteinander umzusetzen. Darüber hinaus sollen vielfältige kleinteilige Angebote (bspw. Naturerlebnisorte mit Artenschutzmaßnahmen oder Trinkbrunnen) das Angebot ergänzen.

Die mit dem Klimawandel einhergehenden Herausforderungen für städtebauliche Strukturen, die sich aus dem Anstieg der Durchschnittstemperaturen und einer Zunahme an Extremwetterereignissen ergeben, erfordern eine auf die Zukunft ausgerichtete klimaresiliente Planung. Dabei bildet Wasser als Gestaltungselement sowie eine nutzbare grün-blaue Infrastruktur die Basis der Entwicklung. Retentionsflächen sollen multifunktional im öffentlichen Raum nutzbar sein. Die Versiegelung des öffentlichen Raums soll das nötige Mindestmaß

nicht übersteigen.

Eine aktive Berücksichtigung der Natur, bei der spezielle Maßnahmen für den Artenschutz festgesetzt werden und bestehende Grünstrukturen integriert werden, spielt ebenfalls eine entscheidende Rolle für eine klimagerechte Vorsorge.

Mobilität | Verkehr

Neue Mobilitätsanforderungen ergeben sich aus unterschiedlichen Ursachen. Infolge der Abnahme der räumlich wirksamen Funktions-trennung und einer veränderten Alltagsorganisation der Haushalte verändern sich die Bedürfnisse an Mobilität. Zudem werden durch die Wiedernutzbarmachung der Straßen als öffentliche Aufenthalts-räume der Straßenraum nicht mehr nur als Verkehrsstrasse verstanden.

Das Baugebiet „Kavlerdonk“ soll als autoarmes Quartier realisiert werden. Dabei bekommen innovative Mobilitätskonzepte, bei denen das Auto eine untergeordnete Rolle einnimmt und alternative Angebote zum PKW aufgezeigt werden, eine zentrale Bedeutung. Alle lokal vor-handenen Potenziale, die Nutzung des PKW zu vermeiden oder auf andere Verkehrsträger zu verlagern sollen erkannt und konzeptionell überzeugend genutzt werden.

Das neue Quartier soll für jeden Haushalt ideale Rahmenbedin-gungen für eine Antriebswende (E-Fahrzeug, Pooling, E-Bikes etc.) bieten.

Durch multifunktionale Mobilitäts-stationen mit Quartiersgaragen, Ladestationen, Sharing-Angeboten und Paketstationen etc. sowie at-traktiven Fuß- und Radwegeverbin-dungen soll der Übergang zu einer alternativen und nachhaltigeren Mobilität angestoßen werden.

Wichtig ist, dass der Status quo nicht der Maßstab bleibt, sondern die Verkehrs- und Mobilitätswende vorangebracht wird („groß den-ken – klein starten“). Dafür sind städtebaulich robuste und resilien-te Strukturen notwendig, die die Mobilitätswünsche und -anforde-rungen der jeweiligen Nutzergrup-pen und Generationen nicht außer Acht lassen.

Der Straßenraum muss daher veränderbar sein, wenn bspw. gesellschaftlich erwünschte Ent-wicklungen schneller eintreten als erwartet. Ebenso muss das Raum-angebot angepasst werden, um auf Negativentwicklungen oder Unvor-hersehbares reagieren zu können.

In diesem Zusammenhang soll ein Wohngebiet realisiert werden, dass Fuß- und Radverkehr besonders hervorhebt. Wege in den Ortskern, angrenzende Quartiere sowie in die umliegenden Ortschaften, Schul-wege oder ganz allgemein Spazier-wege sollen einladend, aber auch zielgerichtet gestaltet werden. Dies schließt die Fokussierung der Wegestruktur auf den ÖPNV ein. Insbesondere die nahegelegene Haltestelle Kamperweg soll als funktionaler und gestalterischer Fixpunkt eingebunden werden und demensprechend ausgebaut werden.



Identität des Ortes

Die Bewahrung der Identität des Ortes sowie der Erhalt des Charakters Osteraths hinsichtlich der sozialen Komponenten bilden ein weiteres Aufgabenfeld des Wettbewerbs. Dabei ist wichtig, dass das Gefühl der Gemeinschaft und des Miteinanders sowie eine Integration der Bevölkerung des neuen Baugebiets Berücksichtigung findet.

Vor diesem Hintergrund soll der Bereich rund um den Nibbelsweg als siedlungshistorisches und naturräumliches Element erhalten und in die Neuplanung integriert werden. Denkbar ist eine Aufwertung des Bereichs durch neue, attraktive Freiraumangebote oder begleitende Nutzungen entlang des Weges. Für den Schützenplatz sind Lösungsansätze vorzuschlagen, die eine räumliche Qualität und Verbindung schaffen, um soziale „Verbindungen“ zu ermöglichen.

Der Schützenplatz wird als Chance für die gesamte Gebietsentwicklung „Kalverdonk“ gesehen. Dabei muss jedoch eine Aufwertung und attraktive Gestaltung am jetzigen Standort erfolgen. Eine multifunktionale Nutzung mit hohen Aufenthaltsqualitäten durch mobiles Stadtmobiliar, Spiel- und Sportangebote, Grünstrukturen, Gastronomie, kulturelle Veranstaltungen und Märkte etc. in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang, sowie eine ökologische Aufwertung des Platzes sind für diese Chance unabdingbar.

Neben dem Schützenplatz sollen weitere niederschwellige Begegnungsräume als Treffpunkte entstehen. Begegnungsräume zur Stärkung der sozialen Austauschorte können u.a. ein zusätzlicher Quartiersplatz oder kleinere öffentliche und halböffentliche Nachbarschaftsplätze sein.

Die Ausbildung lebendiger Orte kann durch eine verträgliche Nutzungsmischung, die über ein reines Wohnangebot hinausgeht, unterstützt werden.



Das Wettbewerbsverfahren

Für die konzeptionelle Entwicklung eines umsetzungsorientierten städtebaulichen Konzeptes für das Baugebiet „Kalverdonk“ lobte die Stadt Meerbusch in Kooperation mit NRW.URBAN einen interdisziplinären, nichtoffenen, zweiphasigen Realisierungswettbewerb nach RPW 2013 aus. Das Verfahren fand anonym statt. Der Wettbewerb richtete sich an Arbeitsgemeinschaften aus:

- Stadtplaner/-innen
- Landschaftsarchitekt/-innen
- Verkehrsplaner/-innen (Ingenieur/-innen)

Die Zahl der teilnehmenden Büros wurde auf 21 begrenzt.

Der Wettbewerbsablauf

Die Teilnehmenden erhielten den Versand der Auslobungsunterlagen Ende Januar 2023 mit einer einwö-

chigen Frist für schriftliche Rückfragen. Einsendeschluss der Planunterlagen für die erste Phase des Wettbewerbs war am 24.03.2023.

1. Phase

In der ersten Phase des Wettbewerbs sollte die grundsätzliche städtebauliche, verkehrsplanerische und freiraumplanerische Konzeption für das gesamte Plangebiet erarbeitet werden. Es wurden Aussagen zur grundsätzlichen Baukörpersetzung inklusive Kubatur, Dichte und Höhenausbildung sowie zur Nutzung und Ausgestaltung der Frei- und Verkehrsflächen gefordert. Die Darstellungstiefe lag dabei auf Strukturkonzeptebene (M: 1:2.000).

Am 19 April 2023 tagte unter Vorsitz von Frau Prof. Stefanie Bremer das Preisgericht zur Beurteilung von insgesamt 20 der 21 fristgerecht eingereichten Arbeiten. Im Ergebnis dieser Sitzung qualifizierte

das Preisgericht 7 Konzepte für die zweite Wettbewerbsphase.



Stimmberechtigtes Fachpreisgericht

- Michael von der Mühlen - Stadtplaner, Dortmund
- Prof. Ulrike Böhm - Landschaftsarchitektin (BDLA); Leitung Fachgebiet Freiraumgestaltung, Universität Stuttgart
- Prof. Stefanie Bremer - Stadtplanerin, Leitung Fachbereich Architektur, Stadt- und Landschaftsplanung, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Mobilitätsentwicklung; Universität Kassel
- Andreas Apsel - Beigeordneter der Stadt Meerbusch, Bauingenieur der Fachrichtung Verkehrswesen, Meerbusch
- Hiltrud Maria Lintel - Landschaftsarchitektin, Düsseldorf
- Prof. Andreas Fritzen - Architekt und Stadtplaner, Köln

Stimmberechtigtes Sachpreisgericht

- Christian Bommers, Bürgermeister der Stadt Meerbusch
- Werner Damblon, CDU-Fraktionsvorsitzender
- Nicole Niederdellmann-Siemes, SPD-Fraktionsvorsitzende
- Jürgen Peters, Grün-alternativ Meerbusch - Fraktionsvorsitzender
- Thomas Gabernig, FDP-stellv. Fraktionsvorsitzender

Stellvertretendes Preisgericht

Fachpreisrichter/innen:

- Stephan Schmickler - Stadtplaner, Stadtbaurat/ Beigeordneter a.D., Bergisch-Gladbach
- Dr. Franz Pesch - Architekt und Stadtplaner, Dortmund
- Friedhelm Terfrüchte - Landschaftsarchitekt, Essen
- Isabel Briese - Stadtplanerin, Bereichsleiterin Stadtplanung und Bauordnung Stadt Meerbusch

Sachpreisrichter/innen:

- Petra Schoppe, stellvertretende Bürgermeisterin – CDU-Fraktion
- Norma Köser, CDU-Fraktion
- Joachim Quaß, Grün alternativ-Meerbusch-Fraktion
- Dieter Jüngerkes, SPD-Fraktion
- Kirsten Danes, FDP-Fraktion

Sachverständige Berater/innen

- Prof. Dr. Schöndeling - Architekt, Professor für Baudenkmalpflege, ehrenamtl. Denkmalpflegebeauftragter Meerbusch
- Lukas Michel, Raumplaner (M.Sc.)
- Ulrich Hüchtebrock - ehem. Bereichsleiter Stadtplanung und Bauordnung, Stadt Meerbusch
- Hendrik Halbe, LINDSCHULTE – Ingenieurgesellschaft mbH, Verkehrs- und Erschließungskonzept
- Huanyu Bi, Dirk Scheel, FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH, Entwässerungskonzept
- Bernd Fehrmann Ökoplan – Bredemann und Fehrmann, Artenschutzprüfung Stufe I und Stufe II

Teilnehmende Büros/Arbeitsgemeinschaften der 1. Phase

- 01** Büro Stadtplanung: De Zwarte Hond GmbH
Büro Landschaftsplanung: KRAFT.RAUM. – Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung
Büro Verkehrsplanung: SHP Ingenieure GbR

- 02** Büro Stadtplanung: Thomas Schüler Architekten und Stadtplaner
Büro Landschaftsplanung: Club L94 Landschaftsarchitekten GmbH
Büro Verkehrsplanung: Planersocietät, Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner, Stadt- und Verkehrsplaner

- 03** Büro Stadtplanung: rheinflügel severin
Büro Landschaftsplanung: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
Büro Verkehrsplanung: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

- 04** Büro Stadtplanung: HJPplaner - Heinz Jahnen Pflüger – Stadtplaner und Architekten Partnerschaft
Büro Landschaftsplanung: Lützwow 7 Landschaftsarchitekten PartG mbB
Büro Verkehrsplanung: Brilon Bondzio Weiser GmbH

- 05** Büro Stadtplanung: Yellow Z Berlin – Abel Bormann Koch
Architekten und Stadtplaner PartGmbB
Büro Landschaftsplanung: TREIBHAUS Landschaftsarchitektur Hamburg
Büro Verkehrsplanung: LK Argus GmbH
- 06** Büro Stadtplanung: RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE GmbH
Büro Landschaftsplanung: Carla Lo Landschaftsarchitektur
Büro Verkehrsplanung: EIBS GmbH
- 07** Büro Stadtplanung: deffner voitländer architekten stadtplaner bda
Büro Landschaftsplanung: Burger Landschaftsarchitekten Partnerschaft
Büro Verkehrsplanung: MODUS CONSULT ULM GmbH
- 08** Büro Stadtplanung: caspar.schmitzmorkramer gmbh
Büro Stadtplanung: Schellerberg + Bäumler Architekten GmbH
Büro Landschaftsplanung: studio grüngrau Landschaftsarchitektur GmbH
Büro Verkehrsplanung: Sweco GmbH
- 09** Büro Stadtplanung: Machleidt GmbH
Büro Landschaftsplanung: Sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH
Büro Verkehrsplanung: ISAPLAN Ingenieur GmbH
- 10** Büro Stadtplanung: ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH
Büro Landschaftsplanung: MOLA Landschaftsarchitektur GmbH
Büro Verkehrsplanung: MobilWerk GmbH (i.G.)

- 11** Büro Stadtplanung: post welters + partner mbB
Büro Landschaftsplanung: Gerber Architekten GmbH
Büro Verkehrsplanung: Bergische Universität Wuppertal
- 12** Büro Stadtplanung: hartlockstädtebau
Büro Landschaftsplanung: wbp Landschaftsarchitekten GmbH
Büro Verkehrsplanung: Runge IVP – Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung
- 13** Büro Stadtplanung: bjp | bläser jansen partner GbR
Büro Landschaftsplanung: Rehwaldt Landschaftsarchitekten
Büro Verkehrsplanung: Studio next mobility
- 14** Büro Stadtplanung: NUWELA – Büro für Städtebau und Landschaftsarchitektur
Büro Stadtplanung: pan m roman leonhartsberger architekt und stadtplaner
Büro Stadtplanung: FAM Architekten
Büro Landschaftsplanung: NUWELA – Büro für Städtebau und Landschaftsarchitektur
Büro Verkehrsplanung: BERNARD Gruppe ZT GmbH
- 15** Büro Stadtplanung: prosa Architektur + Stadtplanung PartGmbH
Büro Landschaftsplanung: häfner jiménez betcke jarosch landschaftsarchitektur gmbh
Büro Verkehrsplanung: MOBILITÄTSLÖSUNG

- 16** Büro Stadtplanung: Schaller Architekten Stadtplaner BDA
Büro Stadtplanung: Stefan Schmitz BDA Architekten und Stadtplaner
Büro Landschaftsplanung: urbanegestalt PartGmbB
Büro Verkehrsplanung: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
- 17** Büro Stadtplanung: QUERFELDEINS PartGmbB
Büro Landschaftsplanung: QUERFELDEINS PartGmbB
Büro Verkehrsplanung: Ingenieurbüro EVTI GmbH
- 18** Büro Stadtplanung: asp Architekten GmbH
Büro Landschaftsplanung: bäuerle landschaftsarchitektur + stadtplanung
Büro Verkehrsplanung: StetePlanung
- 19** Büro Stadtplanung: Karl Richter Architekten BDA
Büro Landschaftsplanung: KuBuS Freiraumplanung GmbH & Co. KG
Büro Verkehrsplanung: Rudolf Eger Freier Sachverständiger für Verkehrsplanung
- 20** Büro Stadtplanung: Less Plus PartGmbB
Büro Stadtplanung: farwick+grote Architekten BDA StadtplanerPartmbB
Büro Landschaftsplanung: Büro N
Büro Verkehrsplanung: Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH
- 21** Büro Stadtplanung: Karres en Brands
Büro Landschaftsplanung: Karres en Brands
Büro Verkehrsplanung: PGT Umwelt und Verkehr GmbH

2. Phase

In der zweiten Phase sollte auf Basis des Gesamtkonzepts eine Teilfläche von rund 23,5 Hektar städtebaulich, freiraumplanerisch und verkehrsplanerisch vertiefend ausgearbeitet werden. Es wurden detaillierte und spezifische Aussagen zu Bau- und Wohnformen sowie deren Qualitäten, Erschließungs- bzw. Mobilitätskonzept, Zonierung und Gestaltung des öffentlichen Raums sowie Konzeptsansätze zur Energieversorgung und Entwässerung erwartet. Der Teilbereich sollte als innovatives, soziales und nachhaltiges Modell initial für die Gesamtentwicklung dienen. In dieser Phase lag die Darstellungstiefe auf Entwurfsebene (M: 1:1.000) sowie für zwei Teilbereich auf einer vertiefenden Ebene (M: 1.500).

Einsendeschluss für die Arbeiten der zweiten Phase war der 23. Juni 2023. Die nachfolgende Preisgerichtssitzung fand am 17. August 2023 statt. Herr von der Mühlen führte als Vorsitzender durch die Veranstaltung.

Teilnehmende Büros/Arbeitsgemeinschaften der 2. Phase

- 01** Büro Stadtplanung: De Zwarte Hond GmbH
Büro Landschaftsplanung: KRAFT.RAUM. – Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung
Büro Verkehrsplanung: SHP Ingenieure GbR
- 02** Büro Stadtplanung: rheinflügel severin
Büro Landschaftsplanung: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
Büro Verkehrsplanung: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH
- 03** Büro Stadtplanung: deffner voitländer architekten stadtplaner bda
Büro Landschaftsplanung: Burger Landschaftsarchitekten Partnerschaft
Büro Verkehrsplanung: MODUS CONSULT ULM GmbH
- 04** Büro Stadtplanung: ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH
Büro Landschaftsplanung: MOLA Landschaftsarchitektur GmbH
Büro Verkehrsplanung: MobilWerk GmbH (i.G.)
- 05** Büro Stadtplanung: hartlockstädtebau
Büro Landschaftsplanung: wbp Landschaftsarchitekten GmbH
Büro Verkehrsplanung: Runge IVP – Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung
- 06** Büro Stadtplanung: Schaller Architekten Stadtplaner BDA
Büro Stadtplanung: Stefan Schmitz BDA Architekten und Stadtplaner
Büro Landschaftsplanung: urbanegestalt PartGmbH
Büro Verkehrsplanung: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH

Übersicht der Wettbewerbsarbeiten Phase I



Büro Stadtplanung: RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE GmbH

Büro Landschaftsplanung: Carla Lo Landschaftsarchitektur

Büro Verkehrsplanung: EIBS GmbH



Büro Stadtplanung: bjp | bläser jansen partner GbR

Büro Landschaftsplanung: Rehwaldt Landschaftsarchitekten

Büro Verkehrsplanung: Studio next mobility



Büro Stadtplanung: hartlockstädtebau

Büro Landschaftsplanung: wbp Landschaftsarchitekten GmbH

Büro Verkehrsplanung: Runge IVP – Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung



Büro Stadtplanung: ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH

Büro Landschaftsplanung: MOLA Landschaftsarchitektur GmbH

Büro Verkehrsplanung: MobilWerk GmbH (i.G.)



Büro Stadtplanung: prosa Architektur + Stadtplanung PartGmbH

Büro Landschaftsplanung: häfner jiménez betcke jarosch landschaftsarchitektur gmbh

Büro Verkehrsplanung: MOBILITÄTSLÖSUNG



Büro Stadtplanung: caspar.schmitzmorkramer gmbh
Büro Stadtplanung: Schellerberg + Bäumler Architekten GmbH
Büro Landschaftsplanung: studio grüngrau Landschaftsarchitektur GmbH
Büro Verkehrsplanung: Sweco GmbH



Büro Stadtplanung: Thomas Schüler Architekten und Stadtplaner
Büro Landschaftsplanung: Club L94 Landschaftsarchitekten GmbH
Büro Verkehrsplanung: Planersocietät, Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner, Stadt- und Verkehrsplaner



Büro Stadtplanung: De Zwarte Hond GmbH
Büro Landschaftsplanung: KRAFT.RAUM. – Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung
Büro Verkehrsplanung: SHP Ingenieure GbR



Büro Stadtplanung: post welters + partner mbB

Büro Landschaftsplanung: Gerber Architekten GmbH

Büro Verkehrsplanung: Bergische Universität Wuppertal



Büro Stadtplanung: HJPplaner - Heinz Jahnen Pflüger
– Stadtplaner und Architekten Partnerschaft

Büro Landschaftsplanung: Lützwow 7 Landschaftsarchitekten PartG mbB

Büro Verkehrsplanung: Brilon Bondzio Weiser GmbH



Büro Stadtplanung: QUERFELDEINS PartGmbH

Büro Landschaftsplanung: QUERFELDEINS PartGmbH

Büro Verkehrsplanung: Ingenieurbüro EVTI GmbH



Büro Stadtplanung: Karl Richter Architekten BDA

Büro Landschaftsplanung: KuBuS Freiraumplanung GmbH & Co. KG

Büro Verkehrsplanung: Rudolf Eger Freier Sachverständiger für Verkehrsplanung



Büro Stadtplanung: deffner voitländer architekten stadplaner bda

Büro Landschaftsplanung: Burger Landschaftsarchitekten Partnerschaft

Büro Verkehrsplanung: MODUS CONSULT ULM GmbH



Büro Stadtplanung: Less Plus

Büro Stadtplanung: farwick+grote Architekten BDA StadtplanerPartmbB

Büro Landschaftsplanung: Büro N

Büro Verkehrsplanung: Bockermann Fritze Ingenieur-Consult GmbH



Büro Stadtplanung: Karres en Brands

Büro Landschaftsplanung: Karres en Brands

Büro Verkehrsplanung: PGT Umwelt und Verkehr GmbH



Büro Stadtplanung: Yellow Z Berlin – Abel Bormann Koch

Architekten und Stadtplaner PartGmbH

Büro Landschaftsplanung: TREIBHAUS Landschaftsarchitektur Hamburg

Büro Verkehrsplanung: LK Argus GmbH



Büro Stadtplanung: rheinflügel severin

Büro Landschaftsplanung: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

Büro Verkehrsplanung: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH



Büro Stadtplanung: NUWELA – Büro für Städtebau und Landschaftsarchitektur

Büro Stadtplanung: pan m roman leonhartsberger architekt und stadtplaner

Büro Stadtplanung: FAM Architekten

Büro Landschaftsplanung: NUWELA – Büro für Städtebau und Landschaftsarchitektur

Büro Verkehrsplanung: BERNARD Gruppe ZT GmbH



Büro Stadtplanung: Machleidt GmbH

Büro Landschaftsplanung: Sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH

Büro Verkehrsplanung: ISAPLAN Ingenieur GmbH



Büro Stadtplanung: Schaller Architekten Stadtplaner BDA

Büro Stadtplanung: Stefan Schmitz BDA Architekten und Stadtplaner

Büro Landschaftsplanung: urbanegestalt PartGmbH

Büro Verkehrsplanung: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH

Übersicht der Wettbewerbsergebnisse | Ablauf der zweiten Preisgerichtssitzung

Nach der Feststellung der der Vollzähligkeit des Preisgerichts und der Wahl von Herr von der Mühlen zum Vorsitz der Veranstaltung versicherten zunächst alle Anwesenden die Wahrung der Unvoreingenommenheit und Neutralität über die vorliegenden Konzepte.

Es folgte ein kurzer Input über die am Vorabend durchgeführte Schlüssel-
lochveranstaltung. Herr Scholle vom Büro plan-lokal, dass den gesamten
Beteiligungsprozess zur Baugebietsentwicklung „Kalverdonk“ moderierte,
fasste für das Preisgericht die wesentlichen Hinweise aus der Öffentlichkeit
zusammen.

In einem digitalen Informationsrundgang wurden im Anschluss durch
NRW.URBAN die sechs Entwürfe wertneutral vorgestellt, sodass allen Be-
teiligten ein umfänglicher Kenntnisstand über die eingereichten Arbeiten
gewährleistet werden konnte. Die Vorprüfung kam zu dem Schluss alle
eingereichten Arbeiten dem Preisgericht zur Beurteilung vorzulegen.

Nach Festlegung wichtiger Beurteilungskriterien sowie insgesamt zwei
bewertenden Rundgängen beschloss das Preisgericht die Rangfolge der
Arbeiten. Ein 1. Platz konnte demnach nicht vergeben werden. Es wurden
zwei 2. Plätze, ein 3. Platz und insgesamt drei Anerkennungen prämiert,
die sich wie folgt auf die Büros aufteilen:

Preise



2. Preis

Büro Stadtplanung: ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH

Büro Landschaftsplanung: MOLA Landschaftsarchitektur GmbH

Büro Verkehrsplanung: MobilWerk GmbH (i.G.)



2. Preis

Büro Stadtplanung: Schaller Architekten Stadtplaner BDA

Büro Stadtplanung: Stefan Schmitz BDA Architekten und Stadtplaner

Büro Landschaftsplanung: urbanegestalt PartGmbH

Büro Verkehrsplanung: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH



3. Preis

Büro Stadtplanung: hartlockstädtebau

Büro Landschaftsplanung: wbp Landschaftsarchitekten GmbH

Büro Verkehrsplanung: Runge IVP – Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung

Anerkennungen



Büro Stadtplanung: deffner voittländer architekten
stadtplaner bda

Büro Landschaftsplanung: Burger Landschaftsarchitekten Partnerschaft

Büro Verkehrsplanung: MODUS CONSULT ULM GmbH



Büro Stadtplanung: rheinflügel severin

Büro Landschaftsplanung: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

Büro Verkehrsplanung: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH



Büro Stadtplanung: De Zwarte Hond GmbH

Büro Landschaftsplanung: KRAFT.RAUM. – Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung

Büro Verkehrsplanung: SHP Ingenieure GbR



Stadtplanung

- ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH

Landschaftsplanung

- MOLA Landschaftsarchitektur GmbH

Verkehrsplanung

- MobilWerk GmbH (i.G.)

Freie Landwirtschaft

2. Preis

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH

„Besonders positiv wird vermerkt, dass die gewünschte Dichte mit einer geringen Flächenversiegelung und einem relativ geringen Erschließungsaufwand erzielt wird. Der Landschaftsraum kann seine Qualitäten bewahren [...]. Auch erkennt das Preisgericht ausdrücklich die Gestaltung der Platzsituation in der Verbindung zwischen den bebauten Nachbarschaften und dem grünen Infrastrukturband an, welches sich wiederum sehr harmonisch mit dem Landschaftsraum verzahnt.“

(Auszug aus dem Protokoll zur Preisgerichtssitzung)

Der Leitgedanke des Entwurfs geht von einem zukunftsorientierten und nachhaltigen Quartier aus, das den derzeitigen Charakter des Stadtteils Osterath bewahrt und seine Identität weiterhin stärkt. Durch die dichten, aber dennoch kleinstädtisch wirkenden Strukturen mit seinen Platzgestaltungen entsteht eine Lebensqualität innerhalb des neuen Quartiers, die sich auf den Bestand überträgt.

Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs setzt der Entwurf seinen Schwerpunkt neben der Baulandentwicklung zusätzlich auf Lokalität in Produktion, Wirtschaft und Versorgung und einer autarken Versorgungsstruktur.

Die Anordnung der städtebaulichen Struktur folgt dem Schema der Aneinanderreihung verschiedener Hofstrukturen, welche durch einen Mix aus Reihen- und Mehrfamilienhäusern verschiedene Zielgruppen bedienen. Dies wird durch die Implementierung von Angeboten des Betreuten Wohnens und Mehrgenerationenwohnens bekräftigt. Durch die Hofstrukturen ergeben sich immer wieder nutzbare Freiräume, wodurch trotz der Dichte ein dem Ort angemessener Städtebau stattfindet.

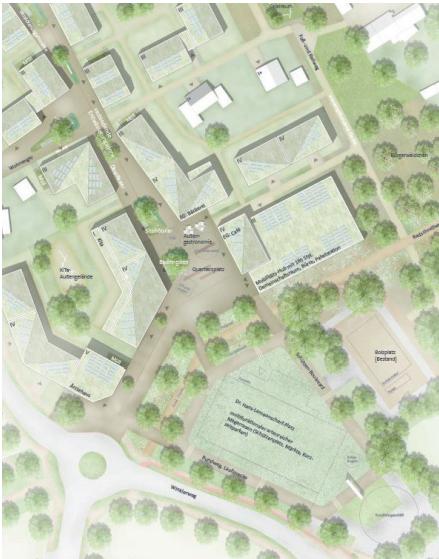
Neben der reinen Wohnnutzung werden an den zentralen öffentlichen Räumen ergänzende Nutzungen wie Cafés, Büros und Arztpraxen untergebracht.

Im Sinne eines nachhaltigen und zukunftsorientierten Quartiers spielt das Auto als Verkehrsträger eine untergeordnete Rolle. Dies wird dadurch sichergestellt, dass an den Eingängen in das Quartier hinein ein Mobilitätshubs das Parken zentral bündeln. Aufgrund der Dichte bleiben die Wege entsprechend kurz. Die Erschließungsachsen sind so ausgerichtet, dass sie gleichberechtigt für Fuß- und Radfahrer nutzbar sind. Zusätzlich wird auf eine Ausrichtung der Wegestrukturen an die K-Bahn Haltestelle Kamperweg geachtet.

Das Freiraumkonzept greift die Idee eines zum Großteil sich selbst versorgenden Wohnortes auf. So ist der Entwurf insbesondere nördlich der K-Bahn-Linie durch einen produktiven Freiraum mit Weideflächen oder Mietackerland charakterisiert, die wiederum zusätzlich eine Kaltluftproduktion und Regenwasserversickerung ermöglichen, die dem neuen Quartier zugutekommen.

Südlich der K-Bahn-Linie bilden der Nibbelsweg gemeinsam mit der Grünverbindung in der Ost-West-Achse rückwärtig der Bebauung das Rückgrat des Entwurfes.

Städtebaulicher Entwurf



Vertiefungsbereiche 1+2



2. Preis

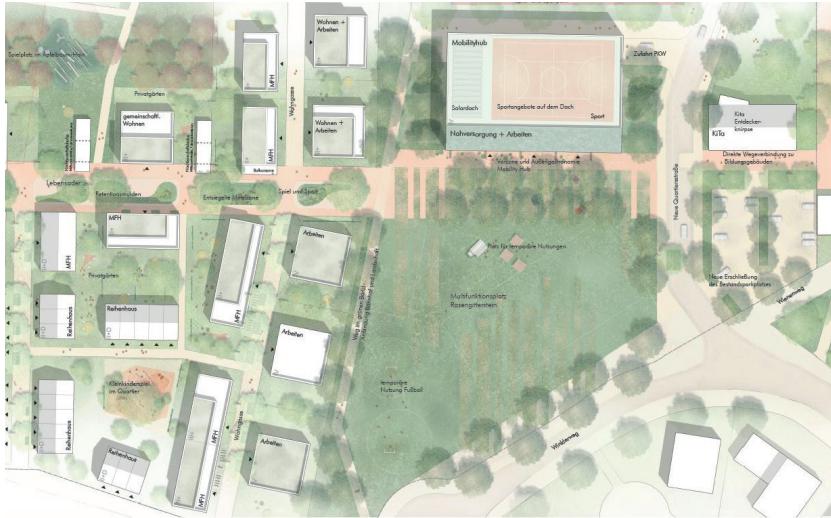
Schaller Architekten Stadtplaner BDA

„Die Typologie und Dimensionierung der Gebäude lassen eine gute Bezugnahme auf die prägenden Osterather Strukturen erkennen. Die Haupterschließung für den MIV erfolgt nicht über den vorhandenen Kreisverkehr und ermöglicht dort eine grüngestaltete fußläufige Verbindung zwischen der Grünachse zum Ortskern und dem offenen Landschaftsraum. [...] Die geforderte Akzentsetzung am Haltepunkt wurde schlüssig gelöst.“

(Auszug aus dem Protokoll zur Preisgerichtssitzung)

Der Entwurf gliedert sich in zwei städtebaulich dichte Quartiere. Durch die flächensparende Anordnung soll die Flächenversiegelung begrenzt werden. Ziel des Entwurfs ist die Schaffung von lebendigen Stadtquartieren, die Wohnen und Arbeiten vereinen. Im Quartier Winklerweg / Strümper Straße entstehen unterschiedliche Wohn- und Mischtypologien.

Private Gärten und Gemeinschaftsgrün prägen die nicht unterbauten Innenbereiche der offenen Blockstrukturen. Entlang des Nibbelsweg werden Wohnhöfe realisiert, die sich aus verschiedenen dimensionierten Gebäudekörpern zusammensetzen.



Städtebaulicher Entwurf

Die Erschließung der Gebäude erfolgt über eine sogenannte Lebensader, eine zentral verlaufende verkehrsberuhigte Straße. Dreh- und Angelpunkt für das Quartier Kamperweg ist die K-Bahn-Haltestelle. Die Bebauung ist hier von Blockstrukturen mit mehrgeschossigen Reihen- und Mehrfamilienhäusern sowie Gebäudetypologien mit höherer Tiefe geprägt. Die Erschließung beider Quartiere erfolgt über eine zentral verlaufende verkehrsberuhigte Straße und sich abzweigenden Stichwegen, die als sharded space ausgebildet werden. Südlich der K-Bahn-Trasse wird entlang des Nibbelsweg ein Wiesenzug als Landschaft vor der Haustür entwickelt, sodass der Charakter des historischen Weges erhalten bleibt.

3. Preis

hartlockstädtebau

„Die Arbeit weist eine harmonische Einbindung der Gemeinschaftscluster in die geplanten landwirtschaftsräumlichen Grünflächen auf. [...] Die Clusterstruktur ermöglicht eine Realisierung in Bauabschnitten und die Ausbildung von Hofstrukturen unterschiedlicher Dimensionierung.“

(Auszug aus dem Protokoll zur Preisgerichtssitzung)

Die städtebauliche Struktur bilden mehrere Gemeinschaftscluster mit einander zugeordneten offenen, durchlässigen Wohnhöfen, um eine vitale Nachbarschaft zu realisieren. Diese Höfe werden als offene, durchlässige Räume verstanden, die sich mit der Landschaft verzahnen sollen. Rund um die begrünten Gemeinschaftshöfe werden unterschiedliche Gebäudetypologien mit einem Mix an Wohnformen angeordnet.

Am bestehenden Kreisverkehr, der als zentraler Eingang in das Gebiet hinein gesehen wird, bilden eine Mobilitätsstation, kleinteilige Versorgungsstrukturen und Dienstleistungen, aber auch besondere Wohnformen die wichtige neue Adresse.

Die großzügig angelegten und vielfältig nutzbaren Landschaftsräume sollen dem neuen Quartier ein besonderes Profil geben. Im Mittelpunkt des Entwurfes stehen die naturnah ausgebildeten Landschaftsbänder inkl. leicht, gemuldeter Wiesenflächen als Retentionsraum bei Starkregenereignissen.

Die Haupteerschließung erfolgt über den Kreisverkehr am Winklerweg, von dem aus sich ein Erschließungsstreifen durch das gesamte Gebiet bis zur Goethestraße spannt. Das übrige Straßennetz wird als Mischverkehrsfläche konzipiert, wobei die Mobilitätsstationen an strategisch zentraler Stelle positioniert werden.



Städtebaulicher Entwurf



Vertiefungsbereiche 1+2



Anerkennung

deffner voittländer architekten



Städtebaulicher Entwurf



Vertiefungsbereich 1 + 2



Stadtplanung

- deffner voitländer architekten
stadtplaner bda

Landschaftsplanung

- Burger Landschaftsarchitekten
Partnerschaft

Verkehrsplanung

- MODUS CONSULT ULM GmbH

Anerkennung

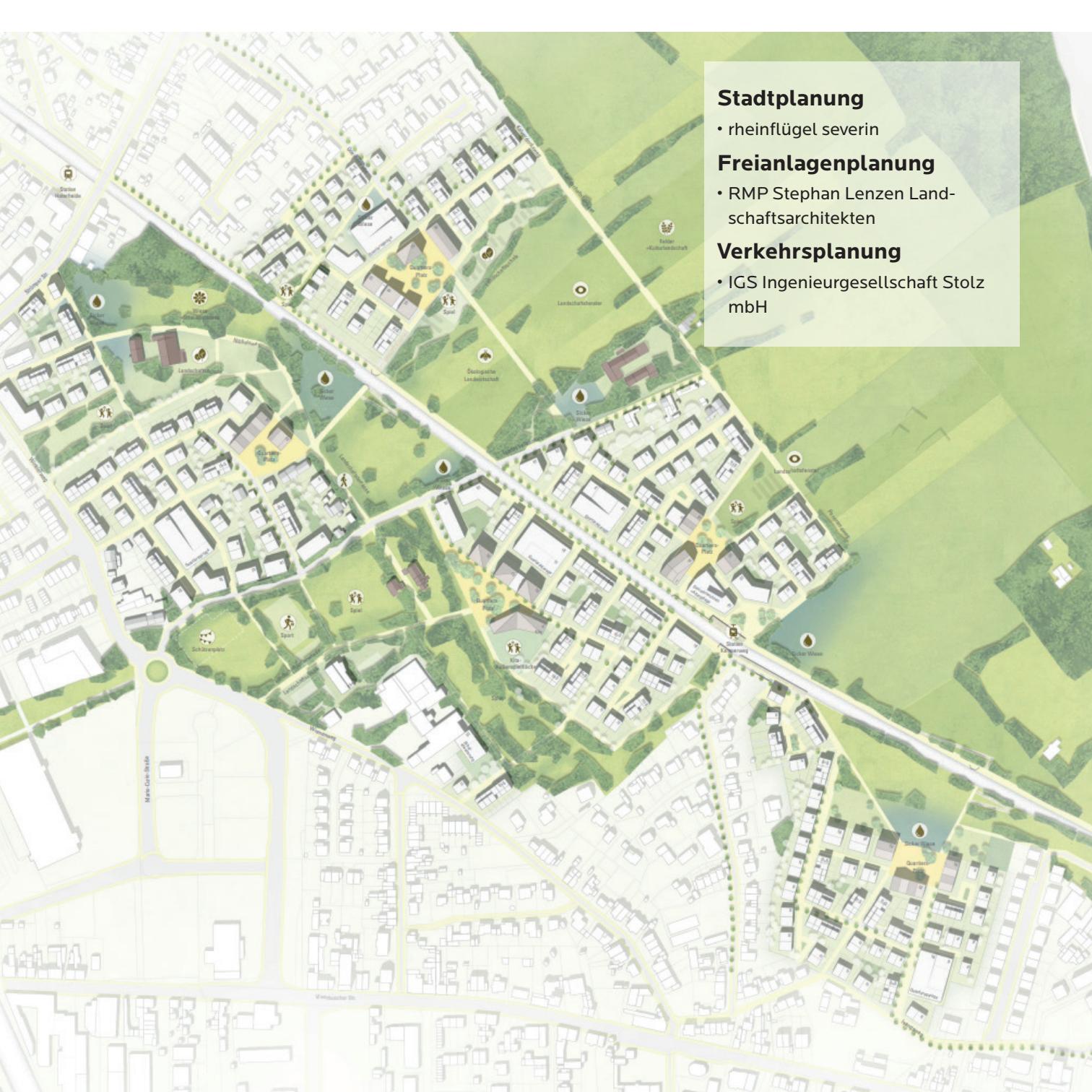
rheinflügel severin

Städtebaulicher Entwurf



Vertiefungsbereich 1 + 2





Stadtplanung

- rheinflügel severin

Freianlagenplanung

- RMP Stephan Lenzen Land-
schaftsarchitekten

Verkehrsplanung

- IGS Ingenieurgesellschaft Stolz
mbH

Stadtplanung

- De Zwarte Hond GmbH

Freianlagenplanung

- KRAFT.RAUM. – Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung

Verkehrsplanung

- SHP Ingenieure GbR





Ausstellung im Rathaus Meerbusch

Alle Konzepte inklusive der Platzierung bzw. Auszeichnung wurden vom 14. September 2023 bis zum 13. Oktober 2023 im Foyer des Erwin-Heerich-Hauses im Stadtteil Osterath ausgestellt.

In diesem Zeitraum waren sämtliche Planinhalte der Planungsbüros, die Rahmen der zweiten Phase des Wettbewerbs teilgenommen haben, für interessierte Bürgerinnen und Bürger einsehbar.

Zusätzlich sind die Arbeiten aller teilnehmenden Büros weiterhin auf der Projektwebsite „Baugebietsentwicklung Kalverdonk“ verfügbar.

<https://www.baulandentwicklung-kalverdonk.de/>

Ausblick

Mit dem EU-weiten zweistufigen Wettbewerb ist durch die Stadt Meerbusch zugleich angekündigt worden, zunächst mit den beiden zweitplatzierten Preisträgern in das VgV-Verhandlungsverfahren zur Vergabe eines tiefergehenden Planungsauftrages einzusteigen. Die Verwaltung der Stadt wird unter Mithilfe von NRW.URBAN dieses Verhandlungsverfahren durchführen. Die Stadt Meerbusch als Ausloberin des Wettbewerbs beabsichtigt gemäß der beschlossenen Auslobung die Empfehlungen des Preisgerichts zu berücksichtigen. Eine stufenweise Beauftragung der einzelnen Leistungsphasen wird vorbehalten.

Kontakt

Stadt Meerbusch
Stadtplanung und Bauordnung
Wittenberger Straße 21
40668 Meerbusch



STADT MEERBUSCH