

# Städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb Baugebiet Kalverdonk, Meerbusch Osterath



Schwarzplan mit Grünkonzeption 1:5.000

## Städtebauliche Leitidee

Städtebaulicher Grundgedanke der nordöstlichen Arrondierung des Stadtteils Meerbusch-Osterath ist die Anlage von fünf in sich funktionierenden Quartieren mit eigener Erschließung, die jeweils um einen Quartiersanger herum gruppiert sind. Dabei werden die Baufelder so ausgebildet, dass überschaubare Nachbarschaften mit vier bis fünf Mehrfamilienhäusern bzw. Reihenhäusern entstehen, um den gleichsam „osmotischen“ Austausch zwischen den Aktivitäten in den privaten gebäudenahen grünen Freibereichen mit den kollektiven Aktivitäten in den halböffentlichen Grünbereichen zu fördern. Alle Gebäude einschließlich der Quartiersgaragen haben zwei Geschosse und ein Staffelgeschoss in Form eines flach geneigten traufständigen Satteldachs mit Gauben, in Einzelfällen, etwa zur Betonung des Quartierseingangs, drei Geschosse und ein Staffelgeschoss. Der äußere Siedlungsrand verläuft bei drei Quartieren parallel zur K-Bahn-Trasse, bei zwei Quartieren weicht er gegeneinander versetzt einmal südlich, einmal nördlich in einem Winkel von deren linearer Ausrichtung so ab, dass anstelle eines schlauchartigen grünen Rückgrats qualitätsvolle Freiräume entstehen. Diese leiten zu der grünen Achse um, die orthogonal zur K-Bahn-Trasse vom DB-Bahnhof zur freien Landschaft jenseits des Siedlungsrandes führt.

## Erschließungs- und Mobilitätskonzept

Die Bauabschnitte 1A, 1B und 4 werden über den Ivangsweg an die Meerbuscher Straße angebunden. Wird die Entlastungsstraße K9n realisiert, ist es auch möglich, den Verkehr auf diese Straße zu lenken. Der BA 2 wird über den Winkelweg erschlossen, der BA 3 über die Strümper Straße. Am jeweiligen Quartierszugang wird eine oberirdische Quartiersgarage mit Car- und Bike-Sharing-Angeboten, Fahrradreparaturmöglichkeiten, Paketabholstationen etc. errichtet,

die den ruhenden Verkehr des Quartiers aufnimmt und kosten-trächtige Tiefgaragen vermeidet. Die Erschließung eines jeden Quartiers erfolgt ringförmig auf Shared spaces von dessen Rand, so dass jedes Quartier nur von Wohn- und Radwegen durchzogen wird. Dies gewährleistet bei jedem Siedlungsmodul eine Vorfahrtmöglichkeit und einige Stellplätze für Lieferanten, Speditoren und Möbelfahrzeuge sowie für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge ist gegeben. Die getrennte Erschließung der Quartiere 1A, 1B und 4 sowie des Quartiers 2 und des Quartiers 3 verhindern, dass die einzelnen Quartiere untereinander mit kurzen Pkw-Fahrten belastet werden. Kurze Wege gibt es stattdessen für Fußgänger und Fahrradfahrer. Die dominante bestehende Radwegeverbindung entlang des Ortsrands am Kalverdonksweg wird ergänzt durch eine orthogonal dazu verlaufende Rad- und Fußwegeverbindung entlang der grünen Achse, die den DB-Bahnhof mit der freien Landschaft verbindet. An der K-Bahn-Hallestelle Kamperweg ist in der Quartiersgarage zusätzlich eine Bike and Ride-Station vorgesehen. Fußgänger- und Fahrradüberwege über die K-Bahn-Trasse gibt es am Kamperweg, am Nibbelsweg und zwischen den Quartieren 2 und 3. Eine Querung für den Pkw-Verkehr gibt es in Verlängerung der K9n, um die Bauabschnitte 1A und 4 zu erschließen. Da das Quartier 1A am größten ist, gibt es dort nicht nur eine oberirdische Quartiersgarage, sondern unter einem Teilbereich des Festplatzes auch eine Tiefgarage für Bewohner des Quartiers 1A.

## Nutzungen/Typologien

Die wohnwirtschaftliche Nutzung dominiert. An zentralen Orten mit höherer Fußgängerfrequenz gibt es Nachbarschaftsläden und Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Eine Kita wird in Baugebiet 2 mit einer Erschließung von der Strümper Straße aus errichtet. Infolge ihrer räumlichen Trennung vom Quartier 2 kann diese auch parallel zum Bauabschnitt 1A errichtet werden. Die Nikolaus-Grundschule am Bienenweg wird in südöstlicher Richtung erweitert.

In jedem Quartier werden 30 Prozent geförderte Wohnungen untergebracht, um eine Mischung von frei finanzierten und sozialen bzw. preisgedämpften Wohnungen zu erzielen, so dass alle Quartiere gleichmäßig durchmisch sind. Typologisch gibt es in fast jedem Siedlungsmodul eine Mischung von Mehrfamilienhäusern und Reihenhäusern.

## Grün- und Freiraumkonzept

Die räumliche Begrenzung der zentralen grünen Achse zu den angrenzenden Quartieren wird jeweils durch eine Reihe großkroniger Bäume akzentuiert. Ebenfalls werden die Shared spaces, die ringförmig um die einzelnen Quartiere verlaufen, mit Baumreihen betont. Das grüne Band am Ortsrand schafft mit neugepflanzten Streuobsthainen einen natürlichen Übergang zur freien Landschaft. Die dreiecksförmigen Freiräume zwischen der K-Bahn-Trasse und den Quartieren 1B und 2 werden mit zwei von Klimawäldchen bepflanzt. Die kollektiven Grünräume innerhalb der Quartiere sind durch kleinkronige Bäume und Büsche gekennzeichnet. Die Aneignung der kollektiven Gärten durch die Bewohner und die farbige Gestaltung der Privatgärten, die den Erdgeschosswohnungen zugeordnet sind, erzeugen ein facettenreiches und vitales Bild, das zur Identitätsbildung der Quartiere beiträgt.

## Blau-Grün-Konzept

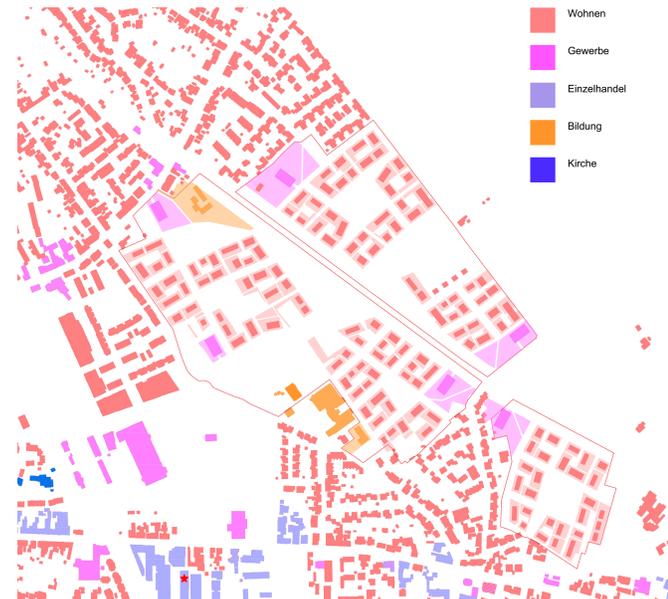
Alle Dächer der Wohnungsbauten und Quartiersgaragen werden extensiv begrünt. Die kollektiven Grünräume innerhalb der Quartiere bieten Platz für Mulden- und Rigolensysteme, die das Regenwasser der Dachflächen und der Freiräume ableiten und speichern. Überschüssiges Wasser wird in Retentionsbecken, die als naturnahe Teich- und Schilfzonen ausgebildet sind, gespeichert. Die Perforation und die geringe Dichte der Baulichkeiten bieten zahlreiche Querlüftungsmöglichkeiten und vermeidet Hitzeinseln.



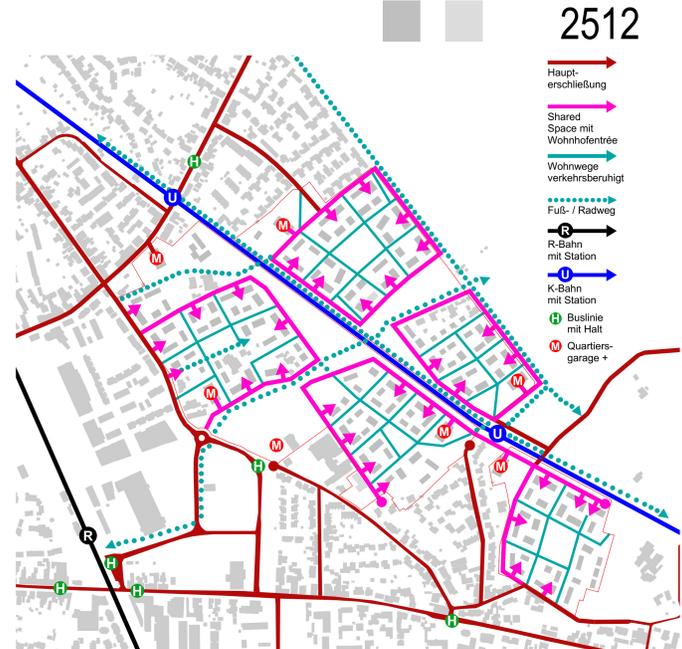
Leitidee 1:5.000



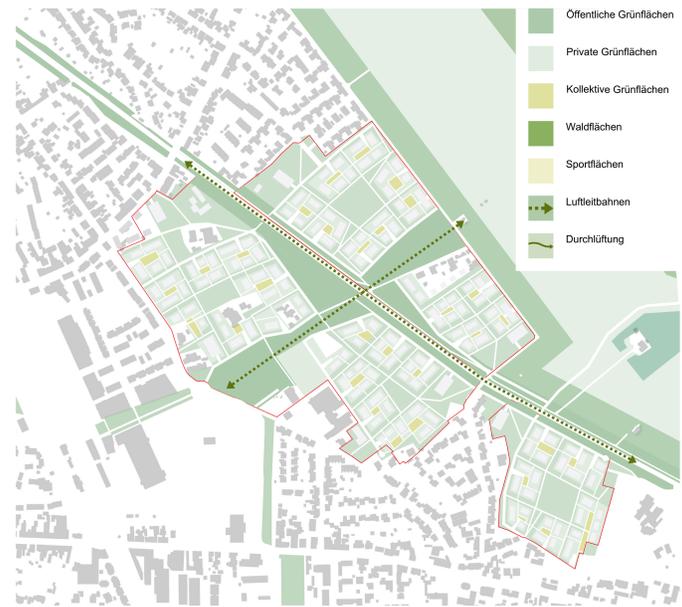
Realisierungsabschnitte 1:5.000



Nutzungsverteilungen 1:5.000



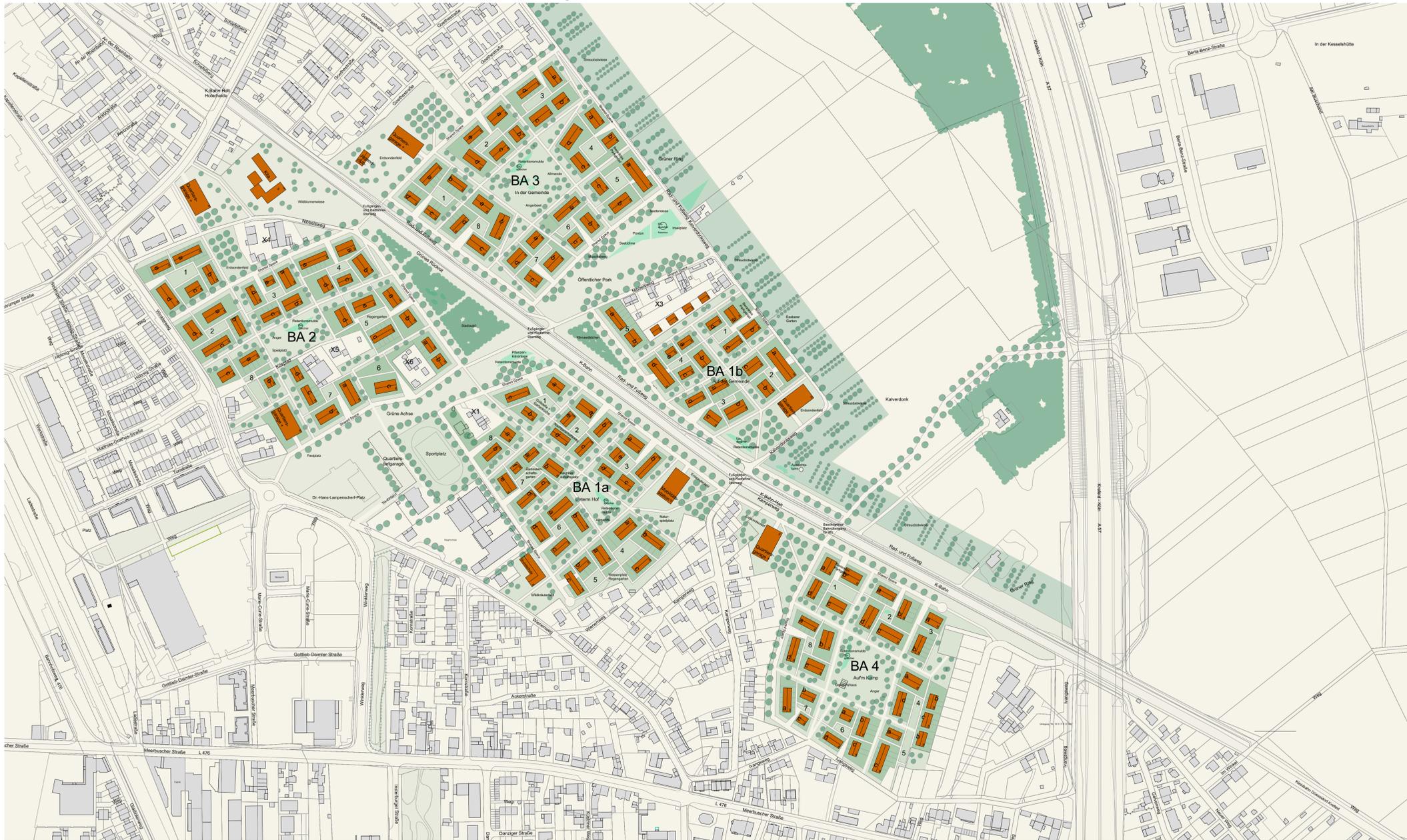
Mobilitätskonzept 1:5.000



Grün und Freiraumkonzept 1:5.000



Blau-Grün-Konzept 1:5.000



Lageplan 1:2.000

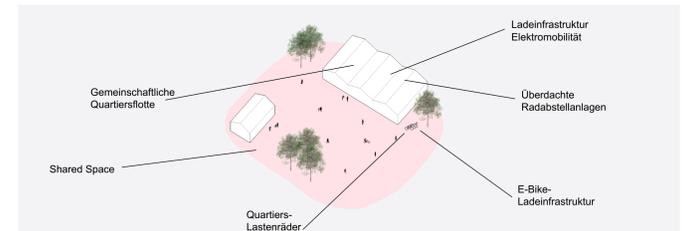


Energie 1:2.000

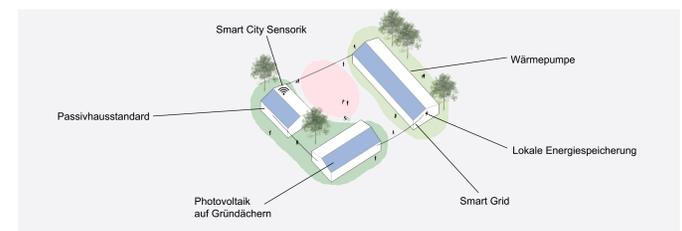
Typologie 1:2.000

Mobilität 1:2000

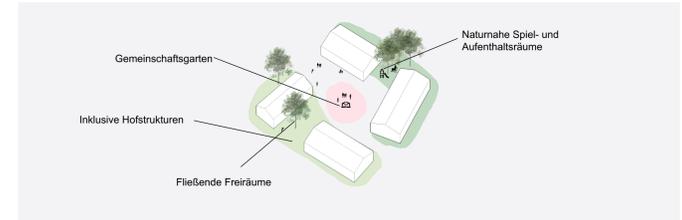
Wasser/Retention 1:2.000



Neue Mobilität



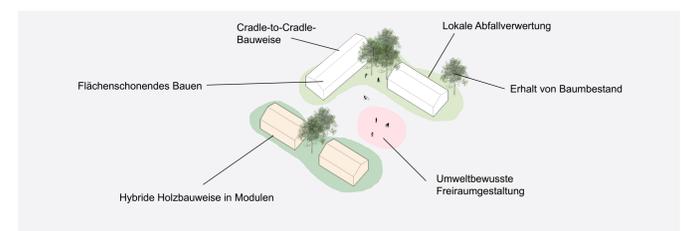
Energie



Soziales



Wasser



Nachhaltigkeit



Urbane Produktion