

Grüne Nachbarschaften Kalverdonk

Kooperative Baulandentwicklung in Meerbusch Osterath

1. Leitbild und städtebaulicher Ansatz

Das Projekt versteht Kalverdonk als hochwertigen Stadtteil von Meerbusch mit eigener Identität und klarem Wiedererkennungswert. Dies soll durch eine fein eingestellte Balance zwischen angemessener, vorstädtischer Dichte und weiten, zum Teil naturbelassenen Landschaftselementen erreicht werden. Be-standteile, die gleichermaßen zu einem neuen Lebensgefühl „mit dem Besten aus beiden Welten“ an der K-Bahn vor den Toren Düsseldorf beitragen.

Die Bebauung ist entlang der Bauabschnitte in vier übergeordnete Quartiere gegliedert, die unabhän-gig voneinander entwickelt werden können und für sich allein tragfähig sind, im Ensemble jedoch ein dichtes Gefüge städtischer und landschaftlicher Räume bilden. Drei davon bilden Carrés welche sich um ein gemeinsames Quartierszentrum gruppieren, das nach Bedarf untergeordnete, zentrale Gemein-schaftsfunktionen wie Bewohnercafé, Coworking, Musikräume oder Kinderbetreuung aufnehmen kann, den Anger bespielt und mit zentraler Quartiersparkierung und Energiedach zum Anlaufpunkt für die Bewohnenden werden kann. Das dritte Quartier am Haltepunkt Meerbusch-Kampenweg erfüllt eine für Kalverdonk übergeordnete zentrale Rolle mit Park & Ride-Punkt, und bietet durch seinen dichteren Charakter auch Erdgeschoss für Gastronomie oder andere publikumsorientierte Nutzungen. Im Inneren dieses „Bahnhofsquartiers“ stehen Punkthäuser in einem Park, der sich mit zu den umliegenden Landschaftsflächen öffnet.

hochprogrammierter und multicodierter Bereich des Landschaftsparks. Hier integrieren sich vorhandene Nutzungen wie Fest-Platz, Kita, Tennisplätze und Schule. Eine Durchwegung für Fußgehende und Fahrradfahrende erschließt neue Nutzungen wie die zentrale Liegewiese, weitere Sport-/Aktivangebote sowie eine gemeinschaftliche Obstwiese. Auch die neu geplante Kita findet am Aktiv-Park eine gelungene Adresse.



Landschaft dazwischen
Referenz: Villes et Champs, Genf © Schmid Landschaftsarchitekten

Von der Strümper Straße im Westen aus gelangt man entlang der neuen Bebauung über den erhalte-nen Verlauf des Nibbelsweg in den extensiven Bereich der „Landschaft dazwischen“. Der „wilde“ Park integriert Elemente der Kulturlandschaft wie Flurwege, große Einzelbaumenkmäler, gewachsene Baumgruppen und Feldgehölze und zieht sich dabei spannungsvoll von Westen in Richtung Osten durch das gesamte Planungsgebiet. Weite Blickbeziehungen und geringfügige Durchwegung prägen die extensiv bewirtschaftete Wiesenlandschaft. Hier bleibt – neben Flächen für Retention und Regen-wassermanagement – landwirtschaftliche Nutzung wie bspw. Schafsbeweidung denkbar.



Behutsame Durchwegung ökologischer Flächen
Referenz: Ullna strand, Stockholm © Topia

Die räumliche Ablesbarkeit der Einzelquartiere in Verbindung mit den klar gegliederten Freiräumen im Gebiet sorgen für ein sich rasch entwickelndes Identifikationspotential und eine gute Orientierbarkeit. Die verschiedenen Bereiche sind an Bestandsbauten, vorhandenen verbindenden Stadträumen und Straßenzügen oder dem Bahnhof angelegt und können selbstständige Charakteristika und Atmosphären entwickeln.

2. Freiräume und Landschaft

Vielfältige Freiräume prägen ein Quartier

Der vorgeschlagene Entwurf entwickelt eine bewusste Hierarchie unterschiedlicher Freiräume, die unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten begünstigen und ein strukturreiches zusammenhängendes Netzwerk formulieren, das sozialen wie ökologischen Ansprüchen gleichermaßen genügt.

Gassen- und Straßenräume – lebendige Orte des Treffens

Der adressbildende Raum eines Quartiers ist es, der maßgeblich über die Qualität und den Lebenswert von (Wohn-)Nachbarschaften mitentscheidet. Es ist der öffentliche Ort, an dem wir uns beiläufig treffen, wo kurze Gespräche stattfinden, wo wir zu unserer Haustüre gelangen. Wir durchschreiten diese Räume mehrmals täglich, tagein tagaus. Deswegen legt der Entwurf Wert darauf, ein zusammenhängendes Orientierung-gebendes Netzwerk an Straßen, Wohngassen und kleinen Plätzen zu bilden. Eine räumliche Vielfalt entsteht, die selbstverständlich alle Verkehrsmodalitäten abwickelt und verschiedene soziale Orte des Treffens formuliert. Jedes Teilquartier erhält eine Mitte. Der Quartiersanger ist Ort für wohnortnahes Gewerbe (co-working) gleichermaßen wie Sammlung des ruhenden Verkehrs, Integration von service- und Gemeinschaftsangeboten (Paketannahme, Fahrradwerkstatt, Kiosk, Sozialräume, ...). Die intensive Durchgrünung der Erschließungsinfrastruktur leistet einen wertvollen Beitrag zum nachhaltigen Quartier und gliedert den Raum.

Erhalt kulturellandschaftlicher Elemente

Referenz: Rundweg Twickel, Stockholm © Michael van Gessel

Grüne Gartenhöfe – Aneignungsräume, Gärtnern

Entsprechend der herausgearbeiteten Baufelder bilden sich rückwärtige adressfreie Gartenanlagen, die verschiedensten Wohnmodellen und -typologien eine entsprechende Qualität verleihen. Sie kontrastie-ren das lebendige Treiben innerhalb der öffentlichen Straßenräume und schenken dem Quartier Orte des Rückzugs und des Privaten. Die ruhigen durchgrüneten Höfe bieten Platz für kleine nachbarschaft-liche Treffpunkte, Biodiversität und Regenwassermanagement, Gärtnern, Kinderspiel und privaten Wohnungsgärten gleichermaßen. Subtile Durchwegungen erlauben ein „Erkunden“ der Höfe und etab-lieren eine eigene Logik der Schleifwege für die Bewohnenden.



Extensive Wiesenflächen im „wilden“ Park
Referenz: Werther © Planergruppe Oberhausen



Vielfalt im Aktiv-Park
Referenz: Park am Gleisdreieck, Berlin © Atelier Loidl

Die Landschaft dazwischen – programmierte Parkachse nebst extensiven Streifräumen

Zentrales Freiraumelement des Entwurfs ist die weitläufige „Landschaft dazwischen“, die durch die be-wusste Anordnung der einzelnen Bauabschnitte/Quartiere aufgespannt wird. Der öffentliche Grün-raum vernetzt sich mit den bestehenden Freiräumen und etabliert über den Bahnhof hinweg, um die Ortsmitte und den Rathauspark ein zusammenhängendes Gerüst öffentlicher Freiräume für Osterath. Vom Dr.-Hans-Lampenscherf-Platz beginnend entwickelt sich in nordöstliche Richtung der sogenannte „Aktiv-Park“: Ein

3. Bautypologien und Wohngefühl

Ein klar umrissener, begrenzter Satz von Bautypologien, die auf die entstehenden Baufeldgrößen und Grundstücksabmessungen abgestellt sind, bietet die Möglichkeit, räumliche Qualitäten und den spar-samen Umgang mit Erschließungsflächen zu Beginn festzulegen, ohne auf die Flexibilität bei der Vergabe von Einzelgrundstücken zu verzichten. Zu diesem Zweck schlagen wir 4 Dichtestufen vor, die jeweils eine gewisse Bandbreite von Typologien und Wohnmodellen zulassen, welche mit der jewei-igen Lagegunst und Zentralität korrespondieren:

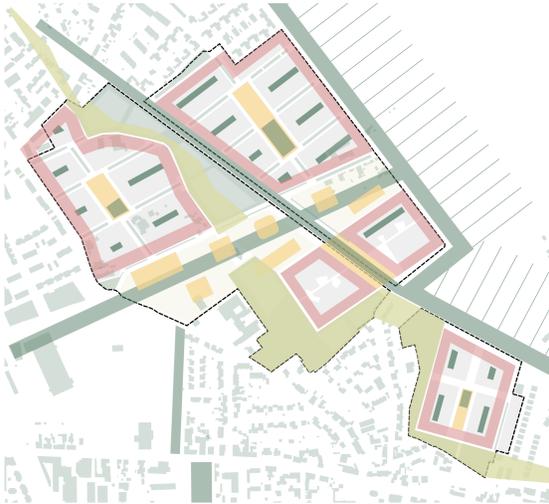
- Dichtestufe 1:** In den Quartieren, entlang der Wohnstraßen sorgen zusammenhängende Bau-fenster für eine wahlweise belegbarkeit mit Reihenhäusern oder Baugruppen.
- Dichtestufe 2:** Entlang der Kanten zu Parks und Landschaftstreifen bietet eine verdichtete Bauweise die Möglichkeit, und vielfältige Wohnformen, beispielsweise in gestapelten Reihenhäusern, Townhäusern oder punktuell Mehrparteien-Vorstadtvielen mit ggf. aktiven Erde-schosszonen anzuordnen, die von der räumlichen Weite und dem geselligen Treiben an den Parkrändern profitieren.
- Dichtestufe 3:** Punkthäuser im Park bieten eine urbane, ruhige Atmosphäre bei gleichzeitig hoher Dichte und klarer Zuordnung der Freiflächen. Die Geschosswohnungen und Maisonettes sind flexibel aufteilbar.



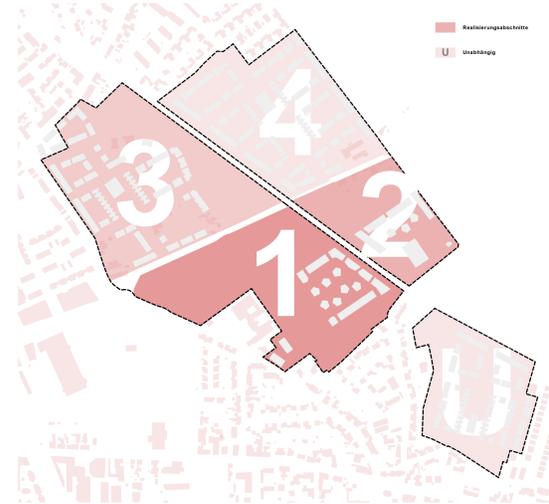
Schwarz-Grün-Plan m 1:5000

Gesamtgebiet	
Bruttobauland	369.704 m ²
	37,0 ha
	1.329 WE
	36 WE/ha
öffentliche Grünflächen	112.119 m ²
Sonderflächen	18.927 m ²
bestehende Grundstücke	23.274 m ²
Erschließung	69.697 m ²
Nettobauland NBL	145.687 m ²
GR	55.553 m ²
GRZ (NBL)	0,38
GF	156.314 m ²
GFZ (NBL)	1,07

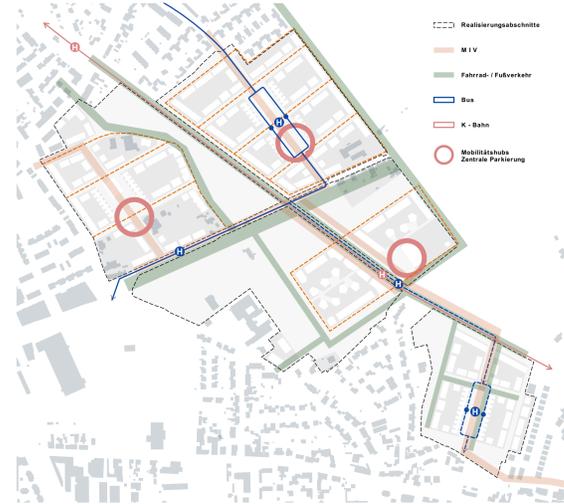
Flächenbilanz



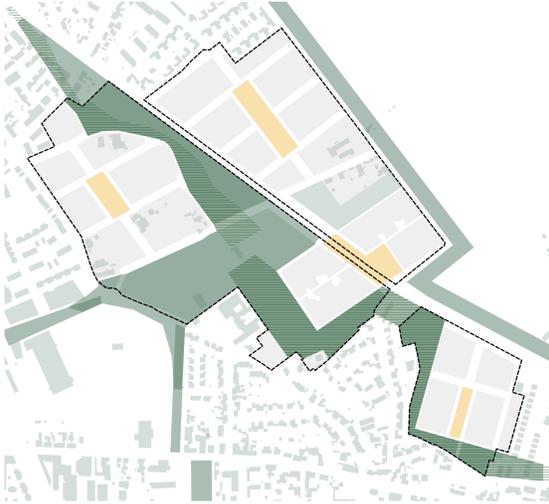
Leitbild



Phasierung



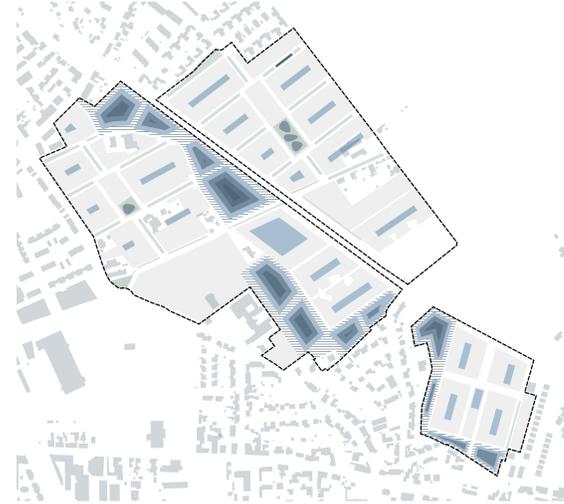
Mobilität



Grün- & Freiraum



Typologie & Nutzungen

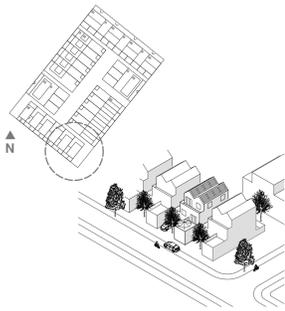


Wassermanagement

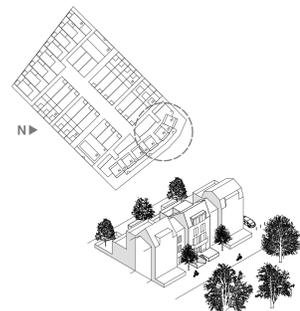
4. Dichtstufe 4: Die Geschosswohnungen am Bahnhof bieten flexible Erdgeschosse, die sowohl für Wohnen als auch für Gewerbe und Dienstleistung nutzbar sind. Hier und in der 2. Dichtstufe bieten sich Situationen und Grundstückszuschnitte für genossenschaftliches oder öffentlich gefördertes Wohnen.

Diese Systematik hat den Vorteil, dass sich Wohngefühl, Lage und Erreichbarkeit klar aufeinander abstimmen lassen – die „ruhigen“ Quartiere haben ein sich einander zuwendendes Inneres mit Gärtenhöfen und nachbarschaftlichen Straßenräumen, gleich um die Ecke sind aber Wohnlagen am Park, die auch urbanere Wohnformen ermöglichen. Diese Wohnlagen säumen die wichtigen öffentlichen Räume und bieten auch nachts Orientierung und Fußgängersfrequenz. Am Bahnhof hingegen ist die Vorderseite dezidiert urban geprägt und trägt so der guten Erreichbarkeit Rechnung, während die Rückseiten sich mit ihren parkartigen Höfen zu den umliegenden Freiräumen öffnen.

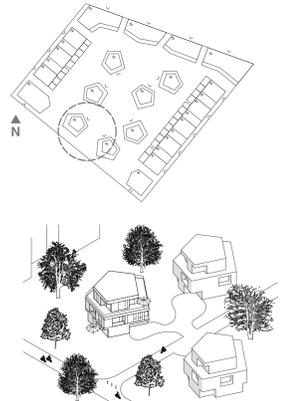
Kalverdonk kann so den Anspruch, ein gemischter und für unterschiedlichste Wohnnachfrage interessanter Stadtteil zu werden, erfüllen – das robuste Gerüst lässt Raum für flexible Anpassungen in den Aufteilungen auch über die Zeit der einzelnen Realisierungsabschnitte hinweg.



Dichtstufe 1: Reihenhäuser
Aktive Wohnlage im Zentrum der Teilquartiere



Dichtstufe 2: Stadthäuser mit gestapelten Maisonnottes oder Geschosswohnen: Klarer städtischer Bezug zu Park und Landschaft



Dichtstufe 3: Punktbauten im grünen Hof
Urbanität und ruhiges Wohnen in Bahnhofsnahe

4. Erschließung und ruhender Verkehr

Das Gebiet ist mit der bestehenden K-Bahn, der nahe zu den Autobahnanchlussstellen und dem Meersbusnetz bereits gut erschlossen. Aus diesem Grund und mit besonderem Augenmerk auf einen sparsamen Versiegelungsgrad sind die Flächen für die öffentliche Erschließung so effizient wie möglich gehalten – das gesamte Projektgebiet kann entlang der Realisierungsabschnitte mit zwei Quartiersstraßen erschlossen werden, die auch genügend Platz für Buslinien und -halte bieten. Die Wohnstraßen, die die einzelnen Quartiersteile erschließen sind für den Durchgangsverkehr gesperrt und entfallen so auch wohnnahe Aufenthaltsqualität. Kalverdonk ist durch ein engmaschiges, durchgängiges Netz von Fahrrad- und Fußwegen mit den bestehenden Stadtteilen Overraths verflochten. Dieses Netz knüpft an die bestehenden Routen im Ort, den neuen Grünen Gürtel und den Bahnweg entlang der Bahnweg an und leistet nicht nur die Erschließung des Landschaftsraums für ganz Overrath, sondern vervollständigt auch die Radschnellverbindungen

der Region und dient in den Parks und Wohnstraßen als Grundlage für die alltäglichen Begegnungen der Bewohnenden von Overrath und der neu Zugezogenen.



Qualität in der Reihe
Referenz: Engelse Park, Groningen © Bedaux De Brower Architecten

Die Parkierung der KFZ könnte klassischerweise in den Baufeldern auf privatem Grund geschehen. Um die Qualität der Wohnstraßen und damit auch der Feinerschließung für den Langsamverkehr und des unmittelbaren Wohnumfeldes zu erhöhen, schlägt das Konzept aber in jedem Fall ausreichende Flächen für den ruhenden Verkehr in den Quartierszentren vor, die so als Mobilitätszentren mit weiterführenden Quartiersfunktionen und passivem Dienstleistungsangebot (Paketstation, Geldautomat, E-Ladestationen) ergänzt werden und zu echten Mittelpunkten für den täglichen Austausch der Bewohnenden werden können. Besucher- und Bedarfsparkflächen sind entlang der Hauptstraßen im Zentrum der Quartiere und an den Rändern der Parks vorgesehen.

5. Material- und Farbklänge

Entlang der Materialtraditionen der niederrheinischen Siedlungen schlagen wir in den Baufeldern ein durchgängiges Material- und Farbkonzept vor, welches sich stark an den Lehmrandtönen der lokalen Ziegelfabriken orientiert. In den Einzelhausgebieten können die Klinkerflächen naturbelassen oder weiß geschlämmt werden. Sturz- und Konstruktionselemente können in weißem Putz oder hell lackiertem Stahl abgesetzt werden. Schloßer- und Spenglerarbeiten in hellem Ton unbehandelt (z.B. Edelstahl / Titanzink) oder ebenfalls hell beschichtet. Sichtbare Holzkonstruktionen können dunkel imprägniert oder vorbewittert sein, ebenso Stadtmobiliar. Beleuchtungsgruppen, Orientierungssysteme, Absperrungen usw. ebenfalls in weiß beschichtetem Stahl. Schrägfächer in anthrazitfarbener Ziegelfarbe oder hellem, unbehandeltem Edelstahl oder Titanzink. Ziel ist eine Dualität aus erdigen, ziegelverwandten Tönen und hellen Details mit einer zeitgemäßen, nachhaltigen Ästhetik.



Qualität in der Reihe
Referenz: Engelse Park, Groningen © Bedaux De Brower Architecten

6. Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit

Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit gehen im Projekt Hand in Hand. So sind große Flächen der bestehenden Park- und Landschaftsbereiche als klimaaktive Retentionsflächen vorgesehen, deren Vernetzung trägt Artenschutz und der Vermeidung von städtischen Hitzeinseln Rechnung. Auch die gärtnerisch geprägten Wohnquartiere mit Retentionsflächen in den Höfen und auf den Gründächern wirken als aktive Bestandteile der Schwammstadt und helfen hohe Infrastrukturlasten für die Niederschlagswasserbeseitigung zu vermeiden. Die Quartiere können zudem über die Aktivierung der Dachflächen für PV und im Falle der zentralen Quartiersgaragen am Bahnhof auch der Fassaden für Begrünung und Energiegewinnung eingesetzt werden. Das wichtigste Merkmal des Projektes in Bezug auf eine langfristige Nachhaltigkeit ist jedoch die Entscheidung, räumlich klar zugeordnete Freiflächen mit Baufeldern zu kombinieren, die eine modulare Dichtentwicklung auch in der Zukunft ermöglicht. Dies sorgt für einen sparsamen Umgang mit Bauland und Versiegelung, und eine eine wachsenden und konkrete soziale Nachhaltigkeit kann so zum Merkmal von Kalverdonk werden: Die wohnnahen Räume sind offen, gemeinschaftlich und autoarm / -frei konzipiert und laden zu Aneignung und Aus-tausch auch zwischen den Generationen ein. Die stadtoffenen Bereiche sind am Bahnhof und in den Parks entlang der Fahrradstraßen konzentriert, um dem Quartier einen aktiven, offenen und ein-ladenenden Charakter zu geben, und Attraktivität auch über Generationen hinaus zu entwickeln und zu erhalten. So ist eine resiliente und dauerhafte städtebauliche Grundkonzeption geschaffen.



Stadt zum Park
Referenz: Boulevard Saint Michel, Bruxelles



Strukturplan m 1:2000