

Meerbusch Kalverdonk

Grün vernetzt – bunt gemischt



Schwarz-Grün-Plan | M 1:5.000

LEITIDEE
Das neue Stadtquartier Kalverdonk entsteht in einer der letzten Lücken im Siedlungskörper Meerbuschs. Die bedeutenden Baumstrukturen auf dem Gelände werden erhalten und als identitätsstiftende Elemente in das zentrale Freiraumkreuz eingeflochten, welches das neue Stadtquartier von Innen heraus gliedert und gleichsam die einzelnen Teilquartiere verbindet.

Das prägnante zentrale Parkband verknüpft auf einfache und intuitive Weise die offene Landschaft im Nordosten quer durch das Bearbeitungsgebiet hindurch mit der Perlenkette an Grünräumen bis zum Rathauspark und nimmt darüber hinaus flankierend die öffentlichen und sozialen Nutzungsbausteine auf. Das quer dazu verlaufende Grünband entlang des Nibbelswegs respektiert dessen siedlungshistorische Bedeutung und begleitet seinen geschwungenen Verlauf durch klar gerichtete Raumkanten, die immer wieder ein Verweben von Bebauung und Freiraum ermöglichen.

In das Freiraumgerüst eingelagert werden die differenzierten Teilquartiere, welche individuelle innere Qualitäten und jeweils eine gute Durchmischung unterschiedlicher Typologien und Wohnformen aufweisen.

STÄDTEBAU
Dem Leitbild der freiraumorientierten Quartiersentwicklung folgend entstehen unterschiedliche Teilquartiere, die durch äußere und innere Orientierungen zusammengebinden werden. Entlang des zentralen Parkbands werden richtungsgebende Baukörper gesetzt, die durch ihre viergeschossige Höhe eine leitende Wirkung an den Parkrändern entfalten und dabei die zu erhaltenden Bestandsgehöfte behutsam einzubinden verstehen.

Dem gegenüber werden die baulichen Ränder der stärker gegliederten Grünbänder entlang des Nibbelswegs und nördlich der Grundschule deutlicher geöffnet und analog der historischen Kleinteiligkeit mit dem Freiraum verzahnt. Es entsteht ein spannungsvolles Spiel aus prägenden Baumbeständen und neuen aneignbaren Grünflächen, Spielplätzen und Gebäuden.

An Wienerweg und Kamperweg werden zwei Quartiere vorgesehen, die sich aus der bestehenden Siedlungsstruktur heraus entwickeln und die vorhandenen und angrenzenden Bestände passgenau integrieren. Sie bilden ablesbare Übergänge zum Parkband und den Grünbändern aus.

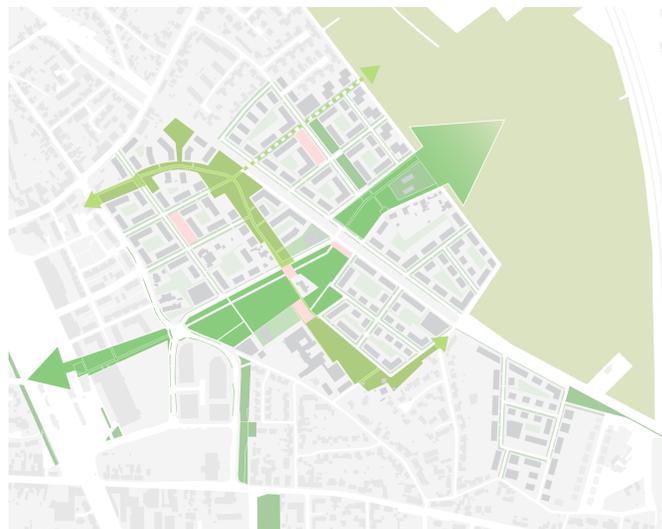
Die beiden Teilquartiere nördlich der K-Bahn besetzen die neue Siedlungskante zum Landschaftsraum hin eindeutig und ermöglichen zugleich einen hohen Verzahnungsgrad.

Während das östlichere der beiden Gebiete an der Haltestelle Kamperweg an den zuvor Südlich der Gleise entstehenden Baubandschnitt angelehnt wird, entwickelt sich das Westliche aus den bestehenden Wohnarealen entlang der Goethestraße und führt diese mittig weiter bis an das Parkband heran. Zwischen den nördlichen und südlichen Quartieren entsteht ein zentraler Baustein am Nibbelsweg, der diesen zum einen vor dem Bahnlärm schützt und zum anderen mit der großen Kita eine der wichtigsten sozialen Einrichtungen im Herz des Gebietes darstellt.

Die optional einzubeziehende Fläche „Auf'm Kamp“ kann zukünftig als Verbindungsglied zwischen dem neuen Stadtteil Kalverdonk und den sich parallel entwickelnden Siedlungsbausteinen Richtung Autobahn fungieren. Darüber hinaus bietet sie die Möglichkeit, die heute unklare und ausfransende Siedlungskante eindeutig zu besetzen und um attraktive Wegeverbindungen und Freiraumtypen zu ergänzen.



Leitbild



Freiraumkonzept

Die Freiräume bilden das prägende Gerüst des Quartiers. Sie gliedern die Quartiere in Nachbarschaften, bilden Adressen aus und vernetzen die Stadt mit dem umgebenden Landschaftsraum. Entlang der Übergänge entsteht ein Repertoire an Freiräumen mit unterschiedlichen Typologien und individuellen Qualitäten, die gemeinschaftliche Räume und Orte der Begegnung schaffen. Die Grünräume speisen sich aus

verschiedenen landschaftlichen Motiven, die vor Ort bereits existieren. Behutsam werden angrenzende Grünraumstrukturen aufgegriffen so der Freiraum wird zum zentralen Identifikations- und Orientierungselement in engmaschiger Vernetzung mit den Teilquartieren.



Nutzungsverteilung

Gemäß der gesteckten Ziele für das Stadtquartier wird der Nutzungsfokus auf das Wohnen in unterschiedlichen Formen gelegt. Ergänzend sieht der Entwurf die aktive Nutzung einzelner EG-Zonen entlang der bedeutenden öffentlichen Räume vor, um das Quartiersleben zu fördern. Weitere Angebote sind

als Mantelnutzungen der Quartiersgaragen vorstellbar. Innerhalb des Parkbands werden die sozialen und öffentlichen Einrichtungen wie die Kita (Bestand und Neubau), der Schutzplatz, der Gemeinschaftsacker und ein Quartierstreff am Übergang zum Bestand am Wienerweg gebündelt.

- vorwiegend Wohnen
- aktive EG-Nutzung möglich
- Hub mit z.T. Mantelnutzung
- soziale Einrichtungen/Kita/Schule



Typologien

Die Körnung und Typologie der Bebauung orientiert sich an den umgebenden Bestandsquartieren und entwickelt diese zu gemischten Nachbarschaften. Innerhalb jedes Quartiers werden unterschiedliche Formen des Geschosswohnungsbaus (Punkthaus, gereichte Mehr-

spanner) und von Ein- bis Zweifamilienhäusern (Reihen- und Kettenhäuser, vereinzelt Doppelhäuser) angeboten, innerhalb derer sich die angestrebten min. 30% sozialen Wohnungsbau integriert umsetzen lassen.

- Geschosswohnungsbau
- Stadthäuser
- Reihen-/ Kettenhäuser
- Doppelhäuser
- Sondertypologien (öffentlich, sozial, Mobilität)



Realisierungsabschnitte

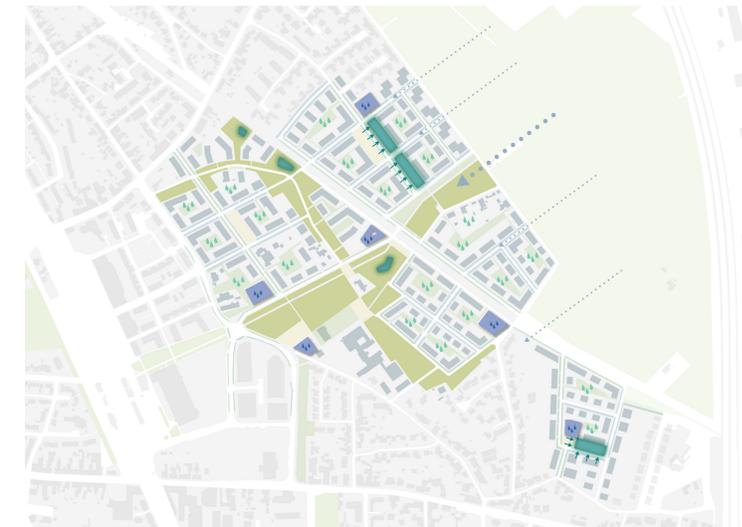
Wie in den vorangegangenen Untersuchungen gefordert, erfolgt die Umsetzung der Quartiersentwicklung gemäß der Grundstücksverfügbarkeit. Demnach wird der 1. Baubandschnitt im Bereich zwischen Kamperweg und Parkband verortet, gefolgt vom Teilquartier zwischen Kalverdonksweg und Bahnstrecke. Die Kita wird im 1. BA jenseits des Parkbands entwickelt, um

dessen spätere Dimension zu markieren. Während die Flächen nördlich des Nibbelswegs bereits im 2. BA mit entwickelt werden können, folgen die weiteren nördlichen und westlichen Teile als 3. und 4. Baubandschnitt. Der 5. Baubandschnitt „Auf'm Kamp“ wird als optional gesehen.

- BA 1
- BA 2
- BA 3
- BA 4
- BA 5 (optional)



Lageplan | M 1:2.000



Grün-blaue Infrastruktur und Klimaanpassung

Durch seinen hohen Freiflächenanteil bei gleichzeitiger effizienter Ausnutzung der vorgeschlagenen Baubereiche leistet das Quartier einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung Osteraths. Hierbei steht nicht das Nebeneinander, sondern die Vernetzung und mehrfache Nutzung von Flächen im Vordergrund – sie bilden das Grundgerüst einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung und übernehmen als multifunktionale Räume zahlreiche Funktionen. Ökologische

Vernetzung zählt auf den Natur- und Artenschutz ein und schafft wertvolle, resiliente Räume für Wassermanagement, Kaltluftzufuhr und Klimafolgenanpassung. Hierbei spielt die gewählte Ausrichtung der Bebauung zur besonders guten Durchlüftung ebenso eine Rolle wie die Ausgestaltung der Gebäude zur optimierten Nutzung von Dachflächen für aktive und passive solare Energiegewinnung in Kombination mit Regenrückhaltung und Dachbegrünung.

- Dachbegrünung/Retention
- Fläche Versickerung/Retention
- Sickermulden& Beete
- Potenzial Versickerung Starkregen
- Multifunktionale Retentionsflächen
- Durchdringung Frisch-/Kaltluftströme



Erreichbarkeit öffentliche Mobilitätsangebote

Die drei MobilityHubs (zzgl. einem Optionalen „Auf'm Kamp“) sind in der Lage, Verkehre früh an den Quartiersrändern abzufangen und werden mit quartiersbezogenen Sharing- und E-Mobility-Angeboten sowie attraktiven Fahrradstellplätzen ergänzt. Dies gilt insbesondere für die Sta-

tion an der K-Bahn-Haltestelle Kampweg, die auch über den Kälverdonk hinaus genutzt werden wird. Durch die sehr gute Anbindung an den ÖPNV (K-Bahn, Regionalverkehr, Busverkehr) wird die Stellplatzzahl um die laut Stellplatzsatzung möglichen 30% verringert.

- Bus
- Mobilityhubs
- Bahn
- Stadtbahn



Erreichbarkeit Individualverkehr

Durch die grundsätzliche Auslegung als autoarmes Quartier besteht die Möglichkeit, die Flächenanteile für den MIV gering zu halten. Die Haupteinfahrt, die an den Kreisell am Winkelweg, an die Goethestraße im Norden und an die Straße innerhalb des bereits geplanten Baugebiets westlich der Autobahn angeschlossen wird, ist ausreichend

dimensioniert, um alle Ziel- und Quellverkehre abzuwickeln. Dabei orientiert sich die Ausgestaltung an den vorliegenden Voruntersuchungen, die Nutzung als Durchfahrtsstraße wird durch den verspringenden Verlauf unattraktiv gemacht, um Transitverkehre zu minimieren.

- Haupteinfahrt
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen
- Fußwege (Park)
- MobilityHub