



Schwarz-Grünplan M 1:5000

IDENTITÄT

Verbindung. Der Entwurf sieht eine kompakte wie integrative bauliche Struktur vor, welche den Bestand selbstverständlich ergänzt und den östlichen Bereich Osterath baulich verknüpft. Ein System grüner Korridore tritt als signifikantes Gliederungselement in Erscheinung. Die Korridore teilen den Siedlungsbereich in überschaubare Einheiten und sorgen zugleich für eine optimale Verzahnung mit der Landschaft. Durch eine Gliederung in 5 Nachbarschaften fügt sich die Bebauung selbstverständlich in die Maßstäblichkeit der baulichen wie freiräumlichen Strukturen ein. Die bestehenden Gehölze werden geschützt und im Sinne eines Biotopverbands miteinander vernetzt. So erfolgt eine selbstverständliche Einbettung der neuen Quartiere in die gleichwohl von Besiedlung und Landwirtschaft geprägte Landschaft des mittleren Niederrheins.



Magnetismus der K-Bahn-Haltestellen

Gliederung. Der Entwurf ist von der Motivation getragen möglichst viel zusammenhängenden Landschaftsraum zu erhalten und die bestehenden Siedlungsstrukturen und Hofstellen behutsam zu entwickeln und mit den neuen Quartieren in Beziehung zu setzen. Ziel ist die Entwicklung kompakter in die Landschaft integrierter Siedlungskörper, sodass dem Landschaftsbezug im gesamten Plangebiet eine tragende Rolle bei der Identitätsbildung zukommt. Vor diesem Hintergrund spielt der Erhalt und die Einbindung der Hofstellen eine zentrale Rolle. Sie fungieren als Geleise hinsichtlich der weiteren Siedlungsentwicklung und bleiben über Grünzüge mit dem offenen Landschaftsraum verbunden. Die Gliederung in 5 überschaubaren Einheiten fördert die Ausbildung von Nachbarschaften. Der neue Siedlungsraum zeichnet sich insgesamt durch eine wohldefinierte Urbanität aus, welche die Komponenten Landschaftsbezug, Adressbildung, Gemeinschaft, typologische Vielfalt und Vernetzung miteinander verknüpft und hieraus eine unverwechselbare Identität entwickelt.

Hofstruktur. Die baulichen Strukturen der neuen Quartiere leben grundsätzlich von der Vielfalt unterschiedlicher Typologien, folgen aber häufig dem Prinzip der Hofbildung, um den Aspekt des gemeinschaftlichen Wohnens zu fördern. Dabei handelt es sich sowohl um Wohnhöfe, deren Erschließung von

innen erfolgt, als auch um Höfe mit Außenschließung, wodurch der Innenbereich rein gärtnerisch genutzt werden kann - am Haus privat, in der Mitte gemeinschaftlich. Die Mischung der verschiedenen Wohntypologien, Eigentumsformen und Finanzierungsmodelle erfolgt innerhalb der Höfe, womit eine soziale Segregation vermieden werden kann. Über die Einbeziehung von Baugruppen- und Mehrgenerationenprojekten wird der Zusammenhang des gemeinschaftlichen Wohnens weiter begünstigt. Die typologische Diversität erzeugt hinsichtlich der Geschosshöhe ein Spektrum von 2 - 3 und liegt sich darüber homogen in den Bestand ein. Angeboten werden Eigenheime als Reihen-, Gartenhof-, Doppel- sowie wenige freistehende Einfamilienhäuser und Geschosswohnungsbau in unterschiedlichen Typologien. Die Geschosswohnbauten konzentrieren sich vor allem um die Plätze und entlang der Haupterschließungswegen. Um den urbanen Charakter der Plätze zu unterstützen, werden hier punktuell auch 4-Geschosse erreicht - jeweils in Kombination mit aktivierten Erdgeschosszonen durch gewerbliche oder gemeinwohlorientierte Nutzungen.

ORGANISATION

Phasierung. Die Realisierung des neuen Quartiers lässt sich entsprechend der 5 Siedlungsschwerpunkte in 5 Bauabschnitte einteilen. Die Bautätigkeit soll zeitlich im Bereich der Ivangasse beginnen und sich zunächst vorwiegend nach Nordwesten entwickeln. Abschließend ist eine Bebauung auf dem Kamp vorgesehen.

Mobilität. Das Mobilitätskonzept sieht autonome Quartiere mit verkehrsberechtigten Bereichen vor. Der MIV wird in Quartiersgaragen an Rand der Quartiere abgefangen. Alle Fahrzeuge der Bewohner und auch der Besucher müssen hier geparkt und können auch geladen werden. Die Straßen innerhalb des Quartiers dienen außerhalb des Fuß- und Radverkehrs nur noch der Anlieferung. In diesem Sinne sind die Quartiersgaragen Mobilitätsformatoren, Autofahrer werden hier zu Fußgängern, Roller- und Radfahrern. Alle Nachbarschaften sind bestmögklich an das zentrale Radverkehrsnetz der Stadt Meerbusch angeschlossen.

Erschließung. Ausgehend von der Zufahrt am Kreisverkehr Winklerweg/Marie-Curie-Straße ergibt sich eine zentrale Erschließungsschleife im Trennsystem mit unmittelbarer Anbindung von 3 der insgesamt 5 Nachbarschaften. Die Erschließung der nördlichen Nachbarschaft erfolgt über die Goethestraße und die Erschließung der südöstlichen Nachbarschaft über den westlichen Ivangeweg. Die östliche Verbindung zwischen den beiden Quartieren nördlich der K-Bahn auf dem Kalverdonkweg ist als „Notverbindung“ gedacht, falls die Bahnüberfahrt der K-Bahn durch einen Havereifall nicht passierbar ist. Grundsätzlich ist die Verbindung auf dem Kalverdonkweg abzupolieren, sodass diese nur bei der Sperrung der Bahnüberfahrt nutzbar ist. Die Haupterschließung über den Kreisverkehr Winklerweg/Marie-Curie-Straße ist zugleich Teil des Linienwegs einer oder mehrerer Busverbindungen. Für die Busverbindungen werden Haltepunkte an der K-Bahn-Haltestelle Meerbusch und nördlich des Kreisverkehrs eingerichtet. Die Busverbindungen werden ausgehend von der Meerbuscher Straße über den Ivangeweg und Kampweg und Ivangeweg zum Kreisverkehr geführt. Dazu wird dem Busverkehr durch ein Zusatzverkehrszeichen erlaubt, den Geh- und Radweg im Bereich der Haltestelle Kampweg zu befahren. Vorgesehen ist, dass die Busse nur im Einrichtungsverkehr geführt werden.

Ruhender Verkehr. Der ruhende Verkehr wird vollständig in Quartiersgaragen untergebracht, wobei die Lage der Garagen so angelegt wurde, dass diese zu Bäumen der Nachbarschaften direkt anfahrbar sind, um den Kfz-Verkehr in der Nachbarschaft so gering wie möglich zu halten. In den verkehrsberechtigten Bereichen werden lediglich Kurzzeitstellplätze zum Liefern/Laden und für Pflegedienste angeboten. Die Quartiersgaragen der beiden zentralen Nachbarschaften dienen zusätzlich als „Schleichverkehrszone“ gegenüber der K-Bahn. Die Stellplätze für das kleine nordwestliche Subquartier sowie für den nördlichen Teil des südöstlichen Quartiers werden in kleinteiligen Paternosteranlagen vor Ort vorgehalten.

Nahmobilität. Für Fußgänger und Radfahrer wird ein dichtes Wegenetz mit optimalen Anschlüssen an die Bestandsgebiete angeboten, aber auch an die überregionalen Wege im Landschaftsraum, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Durchdringung der Geh- und Radwege durch das gesamte Gebiet gelegt wird, um die Nachbarschaften und auch die Bestandshöfe räumlich miteinander zu vernetzen. So ist neben einer durchgehenden Fuß-Radwegachse entlang der K-Bahn auch eine Fuß-Radwegachse von Südwesten nach Nordosten zwischen Winklerweg und Kalverdonkweg geplant. Da der Kalverdonkweg und der Weg parallel zur K-Bahn Haupt-routen im Radverkehrsnetz der Stadt Meerbusch darstellen, werden die Geh- und Radwege ausreichend breit angelegt. Ebenso verhält es sich mit den Nebenrouten des Radverkehrsnetzes der Stadt Meerbusch. Die Nachbarschaften sind so angelegt, dass die K-Bahn-Haltestellen Meerbusch und Haterheide in maximal 450 Meter von den 5 Nachbarschaften zu erreichen sind. An der Haltestelle Meerbusch werden nördlich und südlich der K-Bahn Radabstellanlagen eingerichtet, die zum einen überdacht sind und auch die Möglichkeit bieten das Fahrrad im Bedarfsfall aufzuladen sowie sicher zu verschließen.



Orientierung zur Landschaft

Freiraum. Das Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer ist in ein vielfältiges System von Freiräumen eingebunden. Zentrale Bedeutung kommt dem mittleren Landschaftskorridor zu, dessen Qualität als Landschaftsraum verbleibt, aber eine Umwidmung erfährt. Es handelt sich um den zentralsten Ort

des neuen Siedlungsraums, sowohl an der Schnittstelle zum Schützenplatz, als auch im Übergang zur offenen Landschaft. Der Schützenplatz erfährt eine räumliche Rahmung mit Knegebühnen und Außenbühnenmöglichkeiten und wird so auch im Alltag zu einer attraktiven Eingangssituation. Vom Eingangsbereich führt eine Landschaftsrampe entlang der Siedlungskante bis zur offenen Agrarlandschaft. Sie dient als verbindendes Element zwischen den einzelnen Quartierszügen und inszeniert den freien Blick in die Park- bzw. Kulturlandschaft. Während die Grünkorridore weitgehend extensiv gestaltet sind und je nach Verortung Wiesen- oder ökologische Landschaftsflächen aufnehmen, ist der Übergang von der Bebauung zur offenen Landschaft mit Landschaftsschalen gestaltet, die intensive Nutzungen wie Spiel, Sport, Urban Gardening (Almendagärten, Saisonkären etc.) aufnehmen. Charaktergebende Bestandshofschaften sind in die Landschaftsschalen integriert und können so zu besonderen, gemeinschaftlichen Orten werden. Alle Quartiersplätze bieten mit ihrer Öffnung zur Landschaft (Landschaftsfenster) attraktive Ausblicke und laden mit beschatteten Langbänken zum Verweilen. Die Freiräume verfügen über eine wegbegleitende offene Regenwasserführung einschließlich Versickerungsmulden, die als multivalente Flächen in Wiesen und Weiden integriert sind.

NACHHALTIGKEIT

Smart City. Der Entwurf reagiert auf die veränderten Lebensbedingungen durch den Klimawandel und hat gleichzeitig zum Ziel, klimaneutral zu sein. Das Konzept greift die Herausforderungen der Energieversorgung auf und setzt auf eine sektorübergreifende Vernetzung der Gebäude- und Mobilitätsinfrastruktur. Ziel ist das „Smart Quarter“, das eine effiziente Energieversorgung, einen ressourcenschonenden Umgang mit Baumaterialien und die Integration von Mobilitätsdienstleistungen in die digitale Haustechnik beinhaltet. Hierzu werden möglichst viele Neubauten in Hybrid- oder Holzbauweise errichtet. Für einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz werden alle Dachflächen konsequent mit Photovoltaikanlagen ausgestattet. Die Wärmeversorgung erfolgt über Nahwärmernetze, welche über Biogas betriebene Blockheizkraftwerke integriert in den Garagen gespeist werden.

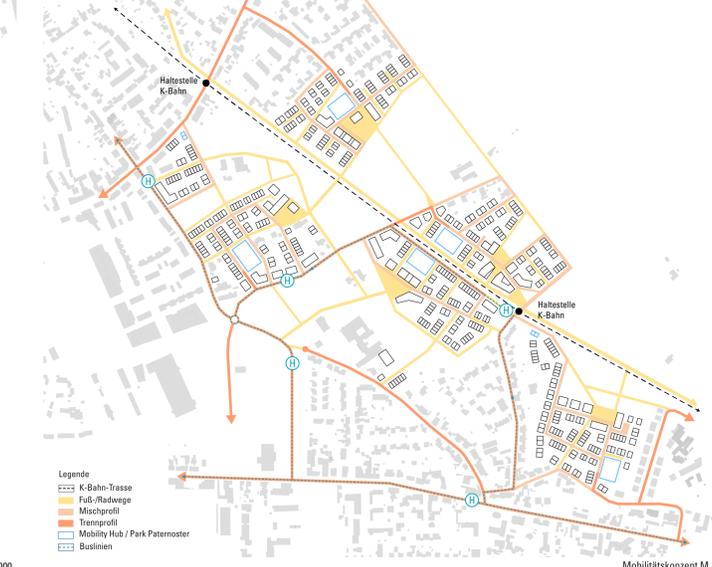
Ökologie. Die weitgehende Begrünung schafft ein angenehmes Mikroklima und ist in Kombination mit den vorgesehenen Versickerungs- und Retentionsflächen ein Beitrag zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Frischluftkorridore führen von der offenen Landschaft bis zu den Bestandsquartieren und gewährleisten weiterhin eine gute Durchlüftung und Abkühlung sowohl für die neuen als auch für die Bestandsquartiere. Die Frischflächen sind mit klimaverträglichen Baumarten bepflanzt. Eingestreute Obstgehölze sowie Strauchstauden erhöhen die Biodiversität und leisten einen Beitrag zur „essbaren Stadt“. Die offenen Grünflächen sind zu einem großen Anteil als artenreiche Blühwiesen angelegt, die Bienen und Insekten Nahrung und Lebensraum bieten. Die Multikodierung der Flächen fördert Naturerfahrung und Naturverständnis und das gleichberechtigte Nebeneinander von Mensch und Natur.



Strukturplan M 1:2000



Freiraum und Regenwasser M 1:5000



Mobilitätskonzept M 1:5000



Realisierungsabschnitt M 1:5000



Nutzungsverteilung M 1:5000

- Grünes Grün
- Landschaftsschale
- Ökologische Landwirtschaft
- Sieckhermade / Wiese
- Regenwasserzucht
- Rinne / Mulden
- Quartiersplatz

- K-Bahn-Trasse
- Fuß-/Radwege
- Mischprofil
- Mobility Hub / Park Paternoster
- Buslinien

- Bauabschnitt 1a
- Bauabschnitt 1b
- Bauabschnitt 2
- Bauabschnitt 3
- Bauabschnitt 4

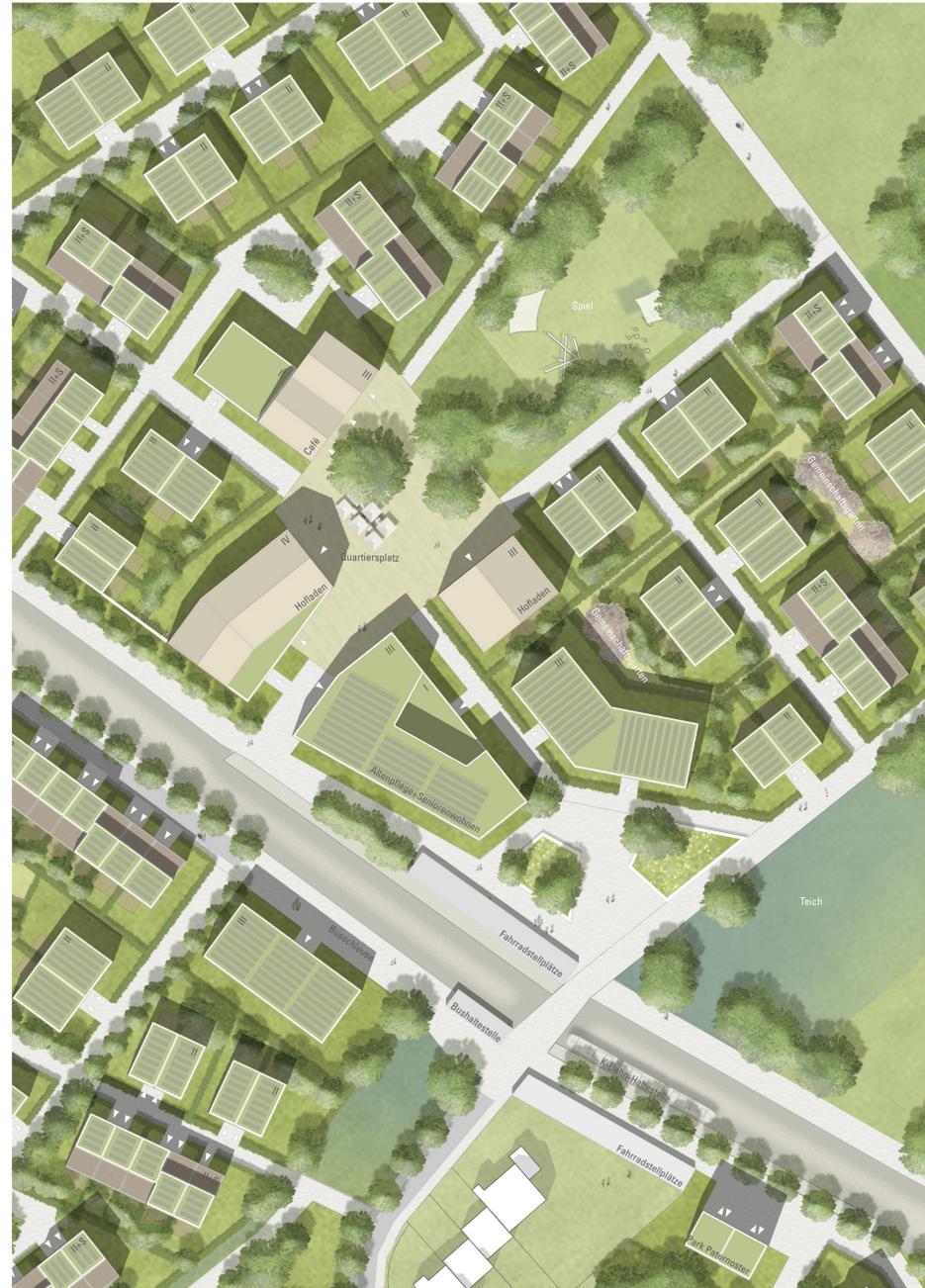
- Doppelhäuser / Freistehende Einfamilienhäuser
- Reihenhäuser
- Geschosswohnungsbau (gefördert)
- Geschosswohnungsbau (freifinanziert)
- Mobility Hub / Park Paternoster
- Seniorenwohnen mit Alltagspflege
- Schulerweiterung
- Kita
- Gewerbliche / Gemeinwohlorientierte Nutzungen
- Bestandsgebäude



Räumliches Leitbild



Blick zum Quartiersplatz im ersten Bauabschnitt



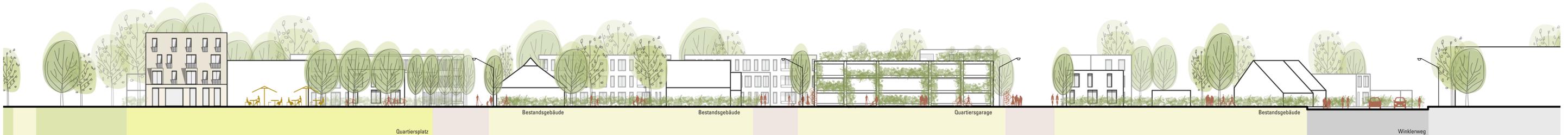
Vertiefungsbereich - K-Bahnstation "Kemperweg" M 1:500



Vertiefungsbereich Quartiersplatz und Sportanlagen M 1:500



Geländeschnitt A-A M 1:250



Geländeschnitt B-B M 1:250