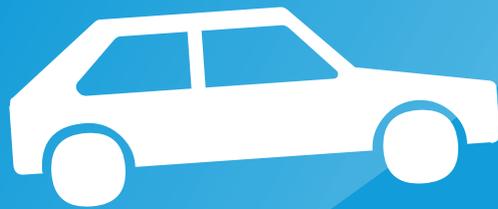
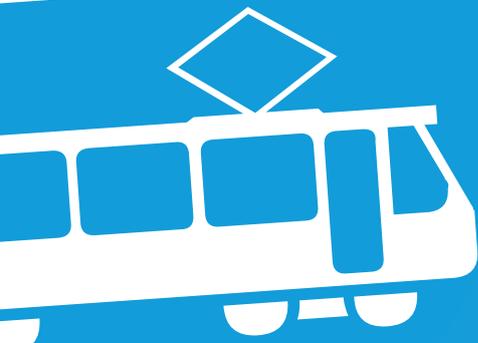


Kurz zusammengefasst... MOBILITÄTSLÖSUNGEN IM QUARTIER

Quartiersentwicklung
Meerbusch RheinEck

Version 1.1





Einführung

Bei Neubauprojekten ergibt sich die Chance, wesentliche Arbeitsschritte der Konzeptentwicklung und Partizipation schon ab den ersten Planungen zu koordinieren. Mieter sind durch die wahrgenommene Veränderung zum Teil bereitwilliger Routinen zu ändern: Stehen beispielsweise im neu bezogenen Zuhause bereits von Beginn an vielfältige Mobilitätsangebote zur Verfügung, steigert das die Akzeptanz und Nutzung dieser Angebote. Vielfach ist die Wahl des neuen zu Hauses bereits vorab an den vorhandenen Mobilitätsangeboten geknüpft. Im Bestand bietet es sich an, Mobilitätskonzepte mit weiteren Maßnahmen zeitlich zu kombinieren, um diese in eine Kommunikationskampagne einzubetten. Der Bedarf durch die Quartiersentwicklung eine einheitliche Strategie aufzustellen soll in dem hier dargelegten Arbeitspapier ausgeführt werden. Je nach Rahmenbedingungen vor Ort lassen sich individuelle Schwerpunkte setzen. Dabei sollen Bausteine nicht getrennt voneinander gedacht werden, sondern tragen gerade in ihrem Zusammenspiel zu einer multimodalen, nachhaltigen Mobilitätskultur bei. Die Bausteine, die im RheinEck im Zuge von nachhaltigen Mobilitätslösungen beleuchtet werden, setzen sich zusammen aus: Fahrradfreundlichkeit, Fußverkehrsfreundlichkeit, öffentlicher Personennahverkehr, ausgewogenes Parkraumangebot sowie Service & Kommunikation.

Im Zuge des Ausbaus der Mobilitätsvarianten im Quartier, um den MIV zu reduzieren, ergeben sich Handlungskorridore, die eine nachhaltige Mobilitätswende begünstigen können. Die Analyse ergab, dass besonders das Fahrrad neben dem Auto ein wichtiges Fortbewegungsmittel im Quartier darstellt. An die vorhandenen Strukturen kann angeknüpft werden, um diesen Bereich komfortabler für die Mieter zu gestalten. Begünstigend wirken hierbei auch beispielsweise die Verbesserung der Unterbringung von Fahrrädern im Bestand sowie die Möglichkeit zur sicheren Fortbewegung. Bei der Entwicklung des Quartiers und der Qualifizierung der Freiflächen ist eine gemeinsame Strategie der Stadt Meerbusch sowie der GWH zur Parkraumbewirtschaftung ein relevanter Baustein. Das Abstellen der Fahrzeuge im Quartier ist derzeit wenig reglementiert, wodurch Fahrzeuge ungeordnet abgestellt werden. Um die vom motorisierten Individualverkehrs (MIV) dominierenden Flächen wieder einer verträglichen Nutzung zuführen, die den Menschen vor Ort, und nicht vorrangig den PKW, zur Verfügung stehen sollten, sind hier mögliche Strategien wie z.B. Bewohnerparken aufgrund der inneren Ausrichtung des Quartiers durchaus denkbar. Auch die Privatisierung bzw. kostenpflichtige Ausgabe der Stellplätze sollte hierbei überdacht werden.

Die neu zu schaffenden Stellplätze sollen in einer ansprechenden Weise in das Quartiersbild integriert werden. So genannte Mobilitätstaschen (s. Seite 8 und 9) ermöglichen naturbezogene Gestaltungen von Stellplätzen, die sich unauffällig in die vorhandenen Grünstrukturen einbetten lassen. Das Neubepflanzen von Freiflächen durch Stellplätze soll in diesem Zuge vermieden und wenn nicht möglich, dann verträglich gestaltet werden und dazu genutzt werden defizitäre Strukturen positiv durch weitere Elemente zu gestalten. Die Situation der Stellplätze kann ein sehr emotional aufgeladenes Thema seitens der Mieterschaft darstellen und sollte aus diesem Grund besonders behutsam vorbereitet werden. Weitere Beteiligungsformate sowie die frühe Information der Mieter werden die Akzeptanz gegenüber den Maßnahmen zudem begünstigen können.

Bei der Erarbeitung der Mobilitätslösungen wurde die GWH durch unterschiedlicher Fachexpertise seitens ICM sowie des Architekturbüros Herkrath + Herkrath beraten und ebenfalls bei der Analyse des Quartiers hinsichtlich Mobilität durch das Ingenieurbüro Spiekermann Consulting Engineers GmbH unterstützt.



Themen

Fahrradfreundlichkeit

Das Fahrradparken soll in Zukunft für die Mieterschaft komfortabler gestaltet werden. So sollen Fahrräder an Fahrradabstellplätzen mit ebenerdigen Zugang sowie ebenfalls auch zum Teil witterungsgeschützt untergebracht werden. In Zusammenarbeit mit dem Architekturbüro Herkrath und Herkrath werden Fahrradparkplätze der Nachfrage nach ausreichend dimensioniert und sinnvoll in das Quartiersgeschehen etabliert. Ein weiterer Anspruch dabei ist die diebstalsichere Unterbringung der Fahrräder. In Zukunft können ebenfalls unterschiedliche Verleihangebote wie z.B. der Verleih von verschiedenen Fahrradmodellen durch mögliche Kooperationen mit Dritten oder Bikesharing-Stationen in der Nähe gewährleistet werden. Vor allem für kurze Wege innerhalb der Stadt, aber auch für stadtgrenzenüberschreitende Fahrten, z.B. zur Stadtbahn (Bike & Ride), ist das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel. Es verkehrt emissionsfrei, nimmt wenig Platz in Anspruch, ist kostengünstig in Anschaffung und Nutzung (dadurch für breite Bevölkerungsschichten attraktiv) und fördert die Gesundheit. Hinzu kommt der Trend von E-Räder, welcher weitere Milieus und ältere Menschen zur Fahrradnutzung anregt. In Kooperation mit der Stadt können vorhandenen Fahrradwege mit Hilfe von Wegweisern und Orientierungshilfen sowie durch eine ausreichende Beleuchtung qualifiziert werden. Auch die Instandhaltung und der Winterdienst spielt hierbei eine ausschlaggebende Rolle.

Abhängig von den Ergebnissen der Mieterbefragung und der zukünftigen Entwicklung des Quartieres bleibt es zu prüfen, ob ebenfalls eine Infrastruktur für Lastenfahrräder und E-Räder integriert werden kann. Hier macht es Sinn, bestimmte Standorte im Quartier zu identifizieren (Bike-Hub, Mobility-Hub), die aufgrund der Lage im Quartier eine Kristallisierung von möglichen Maßnahmen ermöglicht (z.B. Fahrradstellplätze, inkl. Stellplätze Lastenfahrräder und Fahrradservice wie z.B. eine Luftpumpe).

Fußverkehrsfreundlichkeit

Neben den übergeordneten Gegebenheiten, die außerhalb der möglichen Beeinflussbarkeit des Eigentümers liegen, wie zum Beispiel eine gute Nahversorgung in fußläufiger Erreichbarkeit sowie ein gut ausgebautes Wegenetz (im Sinne des Leitbilds der kurzen Wege) in der Stadt, kann die GWH im Quartier weitere Prozesse anstoßen, um geeignete Maßnahmen im Bereich Mobilität zusammen mit der Stadt sowie der Mieterschaft umzusetzen. So wurden in der Vergangenheit bereits Wege neu gestaltet, um Stolperfallen (für bewegungseingeschränkte Personen) zu vermeiden und Wegeverbindungen sowie Querungsmöglichkeiten (für vulnerable Personengruppen wie Kinder und Ältere) geschaffen, um ein attraktives Wegenetz zu etablieren. Auch die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer muss dabei berücksichtigt werden und setzt sich zusammen aus einer angemessenen Beleuchtung, einem rutschfesten Belag oder der Breite des Gehweges. Barrierefreie Wege im Neubau sind ebenso relevant wie barrierearme Wege und Zuwegungen im Bestand. Neben Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden ebenso Abstellmöglichkeiten für Rollatoren und Kinderwagen mit berücksichtigt. Auch Wege begleitende Sitzmöglichkeiten werden im Hinblick einer altersgerechten Quartiersentwicklung mitbedacht.

Im Detail gliedert sich die Gestaltung der Freianlagen zu den Ergänzungsbebauungen in folgende Bereiche (vgl. Maßnahmensteckbrief Nr. 31):

- Erschließung Gebäude, fuß- und radläufig – min. Gehwegbreite, sodass 2 Personen aneinander vorbeigehen können (Begegnungsverkehr), i.d.R. 2,50 m. Material: Pflaster, rutschticher und barrierefrei. Wege die zu Gebäudeeingänge führen sollten nicht in einem Gefälle von mehr als 4% ausgeführt werden. Andernfalls sind Rampen gemäß DIN 18040 auszuführen
- Empfohlen sind Oberflächen die den heutigen Materialien aus der letzten Modernisierungsphase (Freianlagen Bestand) ähnlich sind um hierdurch die Ergänzungsbebauung und ihr Umfeld ins Gesamtgefüge des Quartiers einzubinden
- Ausstattung um Gebäudezugang Wohngebäude – Anzahl Fahrradbügel gemäß min. Erfordernis aus der Baugenehmigung, Lichtpoller im Bereich Eingang, sowie Fahrradaufsteller (alternativ Lichtpunkt im Wetterschutz am Gebäude), optional sind nach Situation Sitzelemente (Bank oder Betonelemente mit Sitzauflagen) denkbar
- Bei der Auswahl neuer Ausstattungselemente sind Produkte auszuwählen, die der aktuellen Gestaltungslinie in Farbe und Form (kantig, Flachstahlelemente, etc.) ähnlich sind

Zusätzlich dazu, soll gemeinsam mit der Stadt überprüft werden, an welche bereits vorhandenen Radwegenetze das Quartier angeschlossen werden kann und welche Erreichbarkeiten dadurch bedient werden.

Öffentlicher Personennahverkehr

Das Quartier wird in Gänze durch die angrenzenden Bushaltestellen Von-Bodelschwingh-Straße, Am Wildpfad und Laacher Weg abgedeckt (ausgehend von einem 300-m-Einzugsbereich (Luftlinie) um die jeweilige Bushaltestelle – welches nach Fachexpertise und u.a. vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat eine gute und absolut zumutbare Erreichbarkeit darstellt). Es verkehren drei unterschiedliche Linien, die ebenfalls eine gute Erreichbarkeit des Quartiers gewährleisten (s. Tabelle 1):

Linie 828 (60-min-Takt)

- › D-Belsenplatz–Am Wildpfad–NE-Hbf–NE Stadthalle/Museum

Linie 829 (20-min-Takt)

- › Haus Meer –Am Wildpfad–Laacher Weg –NE-Am Kaiser S

Linie 830 (20-min-Takt)

- › (Lank Kirche –)Haus Meer–Büderich Kirche –Deutsches Eck –von-Bodelschwingh-Str. –Am Wildpfad–Laacher Weg –Handweiser–NE-Am Kaiser S –NE-Hbf–NE Stadthalle/Museum

Die nächstgelegene Stadtbahnhaltestelle ist Handweiser U75 (1.200m Luftlinie), die per Bus von allen drei Haltestellen zu erreichen ist in einer Fahrzeit von:

- 7 Minuten ab Von-Bodelschwingh-Straße
- 6 Minuten ab Am Wildpfad
- 4 Minuten ab Laacher Weg

Baufeld	Linie	Richtung	Haltestelle	Gehweg-Entfernung/Takt		
				[m]	[min]	
A	830	Haus Meer	Von-Bodelschwingh-Str.	10	< 1	20'
	830	Neuss	Von-Bodelschwingh-Str.	30	< 1	20'
B	830	Haus Meer	Am Wildpfad	220	3	20'
	830	Neuss	Von-Bodelschwingh-Str.	230	3	20'
C	829, 830	Haus Meer	Laacher Weg	280	4	~ 10'
	829, 830	Neuss	Laacher Weg	300	4	~ 10'
D	829, 830	Haus Meer	Laacher Weg	100	1-2	~ 10'
	829, 830	Neuss	Laacher Weg	100	1-2	~ 10'
E	829, 830	Haus Meer	Am Wildpfad	< 100	1-2	~ 10'
	829, 830	Neuss	Am Wildpfad	< 100	1-2	~ 10'
F	829, 830	Haus Meer	Am Wildpfad	300 / 200	4 / 3	~ 10'
	829, 830	Neuss	Am Wildpfad	300	4	~ 10'
	830	Neuss	Von-Bodelschwingh-Str.	260	3	20'
H	830	Haus Meer	Von-Bodelschwingh-Str.	240	3	20'
	830	Neuss	Von-Bodelschwingh-Str.	280	4	20'

- Zudem fährt von der Haltestelle Am Wildpfad noch die Linie 828 im 60-min-Takt

Tabelle 1: Erreichbarkeit und Taktung RheinEck (Spiekermann Consulting Engineers GmbH) – Die Lage der Baufelder A-H sind dem städtebaulichen Gesamtplan zu entnehmen (s. Anlage)

Bike + Ride befindet sich jeweils an der U-Bahn Station Handweiser (U75: Neuss – Düsseldorf) sowie an der Haltestelle Lörick (U74 und U70/U76: Krefeld Düsseldorf).

Durch die gegebene Taktung bzw. die Abfahrtszeiten des Fahrplans der Buslinien 829 sowie 830 (Richtung Neuss oder Haus Meer) ergibt sich eine resultierende Taktung von ungefähr 10 Minuten an den beiden Haltestellen Laacher Weg sowie Am Wildpfad. Dies bedeutet, dass für alle Baufelder eine Anbindung an eine Haltestelle gewährleistet ist, die mindestens einen 20-min-Takt bietet. Die Anbindung an eine Buslinie Richtung Haus Meer und Richtung Neuss beträgt von allen neuen Baufeldern (verteilt im Quartier) höchstens 300m Gehweg bzw. vier Geh-Minuten.

Die Planung der neuen Stadtbahntrasse (U81) südlich des Quartiers stellt eine weitere Chance für das Quartier dar. Würde die Haltestelle an der Böhlerstr./Ecke Neusser Str. realisiert werden (welches Stand: 11/2020 eine wahrscheinliche Variante ist), wäre der südlichere Bereich des Quartiers in einem 500-m-Einzugsbereich der Stadtbahn gelegen, was ein enormen Mehrwert für das Quartier bringen kann.

Aufgrund der hier vorgestellten Anbindungen kommt das Büro Spiekermann Consulting Engineers GmbH zu der Einschätzung, dass für die jetzigen Bewohner sowie der Anwohner der geplanten neuen Wohnbebauung ein attraktives ÖV-Angebot zu Verfügung steht, welches mit der geplanten Stadtbahnerweiterung noch weiter optimiert wird. Einhergehend mit dieser Aussage wird empfohlen, den aktuellen Stellplatzbedarf so gering wie rechtlich möglich anzusetzen. Der Stellplatzbedarf und der Umgang mit dem ruhenden Verkehr wird im nächsten Themenpaket behandelt.

Ausgewogenes Parkraumangebot

Im Hinblick auf die Stellplatzsituation wird aktuell seitens der Stadt Meerbusch eine neue Stellplatzsatzung, entsprechend zeitgemäßer umwelt- und klimapolitischer Vorgaben, aufgestellt, die sodann die bisherige Praxis der Stellplatzberechnungen ablösen wird. In Zusammenarbeit mit dem Büro Spiekermann Consulting Engineers, wurde aufbauend auf den Quartiersanalysen und den zuvor beschriebenen Punkten, ein Stellplatzschlüssel von 1,0 seitens des Verkehrsbüros empfohlen, sofern flankierende Maßnahmen umgesetzt werden. Die GWH als Bauherr folgt der Aufforderung der Stadt die erforderlichen Stellplätze auf Grundlage der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) zu berechnen.

Bezüglich der Stellplatzverteilung lässt sich im Quartier eine gewachsene Struktur erkennen. Das Abstellen der privaten Fahrzeuge erfolgt derzeit sehr ungeordnet. Ziel wäre es, die Fahrzeuge im öffentlichen Raum in hierfür gekennzeichnete Flächen abzustellen. Auch die Umlegung der Parkplätze in dezentral gelegene Garagen- und Parkierungsflächen sollte hierbei überdacht werden, um den Straßenraum zu entlasten.

Heute bildet sich der „ruhende“ Verkehr, auch aufgrund der Historie und dem Quartiersursprung „wild“ und scheinbar ungeordnet im Quartier ab. Die wenigen Stellplatzanlagen sind zumeist defizitäre Flächen und somit als potenzieller Wohnraum/Gebäudestandort identifiziert worden und werden in Zukunft durch Wohnbebauung überplant, um das Quartier städtebaulich zu qualifizieren und bereits versiegelte Flächen für den Neubau zu nutzen. Wo es wirtschaftlich und baulich möglich ist, werden Stellplätze wohnortnah in Tiefgaragen untergebracht. Das städtebauliche und ökologische Nutzen für das Quartier und die Mieterschaft ist dadurch am größten. Stellplätze, die nicht unter dem genannten Aspekt untergebracht werden konnten, mussten an anderer Stelle im Quartier ebenfalls wohnortnah mit Hilfe von kreativen Lösungen platziert werden.

Um auch den klimatischen sowie den gestalterischen Anforderungen des Quartiers und der Stadtverwaltung gerecht zu werden, wird das oberirdische Parken, wo möglich, in Form von „Mobilitätstaschen“ abgebildet. Welche Eigenschaft/Eigenart besitzt eine Mobilitätstasche und was macht sie aus? Die Mobilitätstasche soll sich gestalterisch und funktional in das Quartier einfügen, dies soll erzielt werden durch:

- › sensiblen Umgang mit Bestandsbäumen und deren Kronentraufbereich
- › im besten Fall geringste Eingriffe in die Topografie
- › Einfassung durch Heckenbändern aus Buche oder Mischhecken
- › je 3/4/ max. 5 Stellplatz ein Baumpaket oder in unmittelbarer Nähe der Stellplatzanlage
- › wo und wenn möglich dezentrale Oberflächenentwässerung in die belebte Bodenzone – keine Abläufe wo nicht notwendig
- › unter Umständen und nach Machbarkeit temporärer Retentionsraum für starke Niederschlagsereignisse
- › bei dezentralen oder nicht direkt an Gehwegen gelegenen Stellplätzen eine geringe Einstelltiefe von 4,30 m = Reduzierung d. Versiegelung
- › die Einstellplätze entweder aus a) versickerungsfähigen, großfugiges Pflaster b) Rasengitter/ -liner c) Schotterrasen

Je nach Bedarf, Akteuren und dem Prozess der Mobilitäts-(wende) sollten die Stellplatzanlagen in Zukunft auch mit E-Ladestationen oder je nach Tendenz bzgl. Auslastung des PKW-Besitzes, etc. Platz für Radabsteller bieten.

Zur Lösung der sich stellenden Herausforderungen hinsichtlich des ruhenden Verkehrs hat sich im Projektkontext eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Verwaltung, GWH, ICM und einem externen Verkehrsplanungsbüro, gefunden. Hierin gilt es Maßnahmenvorschläge einschließlich des Aspektes der gemeinsamen Parkraumbewirtschaftung weiter auszuarbeiten.

Die Anzahl der benötigten Stellplätze ergibt sich nach geltendem Recht. Sie werden in ausreichender Zahl in Abhängigkeit zur beschaffenen Wohnnutzung am entsprechenden Bau- feld nachgewiesen. Die finale Anzahl und weitere Ausgestaltung wird im gemeinsamen Austausch mit der Genehmigungsbehörde erarbeitet und zur Antragsstellung finalisiert. Die vorgegebenen Voraussetzungen der Stadt können seitens des Eigentümers eingehalten und im späteren Verlauf umgesetzt werden. Grundsätzlich sind die Stellplätze in ihrer Art und Weise gleichartig gestaltet und sollen einheitlich sowie optisch ansprechend integriert werden (vgl. Maßnahmensteckbrief Nr. 40).

Bestehende Stellplätze die durch Maßnahmen (Ergänzungsbebauung/ neue Stellplatzerrichtung) betroffen sind, werden in die Stellplatzanlage ergänzt oder an anderer Stelle nachgewiesen oder errichtet.

Als einziges Element im Quartier wird der Böhlerhof als zentraler Ort im Quartier völlig autofrei gestaltet. Der Böhlerhof soll, entsprechend seiner Lage im Quartier und der fußläufigen Erreichbarkeit, zum räumlichen und funktionalen Mittelpunkt des Quartiers aufgewertet werden. Ziel der Neuordnung ist es, eine Fläche mit einer Gesamtqualität (Oberflächen, Ausstattungselemente und Freiraumangebot) zu entwickeln und dauerhaft für ein kleines -evtl. auch mobiles- gastronomisches Angebot freizuhalten.

Um die Situation im Quartier weiterhin hinsichtlich der Parkauslastung zu entspannen, gilt es seitens der GWH im Zusammenspiel mit den lokalen Stadtwerken der Stadt Meerbusch zu prüfen, ob ein mögliches Car-Sharing Angebot im Quartier wirtschaftlich und effizient umgesetzt werden könnte. Die Gespräche dazu können bereits Anfang 2021 initiiert werden.

Der Wunsch nach einer verträglichen Integration der Stellplätze im Quartier bei einem geringen Freiflächenverbrauch kann nur dann gelingen, wenn begleitende Maßnahmen etabliert werden und das Bewusstsein und Nutzerverhalten der Menschen im Quartier ebenfalls geneuert wird. Um dies zu unterstützen, muss die Information der Mieter kontinuierlich gewährleistet sein. Diese Bausteine werden im nachfolgenden Text kurz erläutert.

Service & Kommunikation

Was nutzt das ganze Angebot, wenn es nicht genutzt wird? Ein entscheidender Aspekt bei der erfolgreichen Nutzung der Mobilitätsalternativen und der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist daher die Sensibilisierung der Mieterschaft für echte Alternativen. Zum einen kann dies mit Hilfe von kommunikativen Elementen wie z.B. der Einbindung von Mietern (Mieterbefragung) oder durch Mobilitätsbeiträge in Mieterzeitschriften gelingen, aber auch durch direkte Service Angebote, wie z.B. einem Neumieterpaket oder digitalen Haustafeln erfolgen. Die passende Außenkommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt jedes Maßnahmenpaket in seiner Wirkung. Die Akzeptanz von neuen Mobilitätsangeboten kann durch eine regelmäßige Kommunikation und Information ebenso unterstützt werden wie durch wohnbegleitende Dienstleistungen. Gewohnheiten sollten beachtet werden, um eine Mobilität für alle sicherzustellen. Gerade in der Anfangsphase können auch Incentivierungen (z.B. Probefahrt Lastenfahrrad) bei der Nutzung der „neuen“ Strukturen helfen.

Impressum

Auftraggeber:

GWH Immobilien Holding GmbH
Westerbachstraße 33
60489 Frankfurt am Main

Quartiersanalyse und Maßnahmensteckbriefe:

Innovation City Management GmbH
Südring-Center-Promenade 3
46242 Bottrop
T + 49 2041 / 723 06 50
info@icm.de

Städtebauliches Konzept und Erweiterungsbauten:

Herkraht + Herkraht Architekten PartGmbH
Abteigarten 6
52076 Aachen
T +49 2408 955 76 0
F + 49 2408 955 76 20
info@herkraht-architekten.de
www.herkraht-architekten.de

Stellplatzuntersuchung im Quartier

Meerbusch Rheineck (Stand 23.01.2020):

Spiekermann GmbH Consulting Engineers
Fritz-Vomfelde-Straße 12
40547 Düsseldorf
T + 49 211 5236 0
F + 49 211 5236 262
www.spiekermann.de

Verfasser Maßnahmensteckbriefe:

Nathalie Pastwa (ICM)
Dominik Serfling (ICM)
Lin - Leonardo Czerwinski (H+H)
Ralf Herkraht (H+H)

Verfasser Klimabeitrag & Mobilitätslösungen:

Nathalie Pastwa (ICM)
Dominik Serfling (ICM)

Layout:

Gerrit Hause (ICM)

Kartenmaterial:

Leonie von Heesen (ICM)

Projektleitung:

Dominik Serfling (ICM)
Projektleiter Quartiersentwicklung (ICM)

Stand 11/2020