



# Baugebietsentwicklung „Kalverdonk“

---

Kooperative Baulandentwicklung – Meerbusch Osterath

**Nichtoffener zweiphasiger städtebaulicher  
Realisierungswettbewerb mit Ideenteil nach RPW 2013**

Auslobungsunterlagen

August 2022

im Treuhandauftrag der Stadt Meerbusch

# Inhalt

<b>1.</b>	<b>Wettbewerbsverfahren</b>	<b>4</b>
1.1.	Gegenstand des Wettbewerbs / Aufgabenstellung	4
1.2.	Ausloberin	4
1.3.	Wettbewerbsbetreuung und Vorprüfung	4
1.4.	Art des Verfahrens	4
1.5.	Teilnehmende	5
1.6.	Preisgericht	6
1.6.1.	Termine	10
1.7.	Wettbewerbsleistungen	11
1.7.1.	Rückfragen und Einführungskolloquium	15
1.7.2.	Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	16
1.8.	Beurteilungskriterien	16
1.8.1.	Bekanntgabe der Wettbewerbsergebnisse, Ausstellung	17
1.8.2.	Preisgelder	17
1.8.3.	Eigentum und Urheberrecht	18
1.8.4.	Rücksendung des Modells	18
1.8.5.	Weitere Bearbeitung	18
<b>2.</b>	<b>Ziel des Wettbewerbs</b>	<b>20</b>
2.1.	Anlass	20
2.2.	Erwartungen an die Baulandentwicklung	21
<b>3.</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>23</b>
3.1.	Die Stadt Meerbusch	23
3.2.	RegioNetzWerk	24
3.3.	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Meerbusch	25
3.4.	Der Stadtteil Meerbusch-Osterath	26
3.5.	Integriertes Handlungskonzept (IHKO) für den Stadtteil Meerbusch-Osterath	27
3.6.	Baugebietsentwicklung „Kalverdonk“ in Meerbusch-Osterath	28
3.6.1.	Das Instrument „Kooperative Baulandentwicklung“	29
3.6.2.	Das Plangebiet	30
3.6.3.	Planungsziele	31
3.6.4.	Geltendes Planungsrecht	32
3.6.5.	Bestandssituation/Ausgangssituation	34
3.6.6.	Öffentlichkeitsbeteiligung	45
<b>4.</b>	<b>Wettbewerbsaufgabe</b>	<b>48</b>
4.1.	Wettbewerbsgegenstand und allgemeine übergeordnete Ziele	48
4.2.	Wettbewerbsgebiet	49
4.3.	Planungsrechtliche und städtebauliche Vorgaben	49

4.4.	Planungsanforderungen .....	50
4.4.1.	Städtebau und Dichte .....	50
4.4.2.	Natur, Landschaft und Klima .....	52
4.4.3.	Mobilität und Verkehr.....	53
4.4.4.	Identität des Ortes .....	55
4.4.5.	Erster Bauabschnitt .....	56
4.4.6.	Wirtschaftlichkeit .....	57
<b>5.</b>	<b>Anlagen .....</b>	<b>58</b>
5.1.	Plangebiet .....	58
5.2.	Beteiligungsprozess .....	58
5.3.	Vorbereitende Gutachten .....	58
5.4.	Wettbewerbsverfahren .....	58
5.5.	Städtische Konzepte .....	58

ENTWURF

# 1. Wettbewerbsverfahren

---

## 1.1. **Gegenstand des Wettbewerbs / Aufgabenstellung**

Gegenstand des Wettbewerbs in Phase I ist es, eine grundlegende Entwurfsidee für die Gesamtfläche der Baulandentwicklung „Kalverdonk“ aufzuzeigen (als Grundlage der vorbereitenden Bauleitplanung). In der zweiten Phase sind die Planungsleistungen des städtebaulichen Vorentwurfes als besondere Leistung in der Flächenplanung in Anlehnung an das Merkblatt 51 der Architektenkammer Baden-Württemberg sowie zusätzlich der Leistungsbilder Freianlagen (gemäß § 39 HOAI) und Verkehrsanlagen (gemäß § 47 HOAI) für die Baugebietsentwicklung „Kalverdonk“ in Meerbusch-Osterath (als Grundlage der verbindlichen Bauleitplanung).

## 1.2. **Ausloberin**

Ausloberin des Verfahrens ist die Stadt Meerbusch in Kooperation mit der NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH.

Stadt Meerbusch  
Der Bürgermeister  
Wittenberger Straße 21  
40668 Meerbusch  
vertreten durch  
Stadtplanung und Bauordnung  
Ansprechpartner: Matthias Pöll

## 1.3. **Wettbewerbsbetreuung und Vorprüfung**

Die Wettbewerbsbetreuung und Vorprüfung der Arbeiten erfolgt durch die NRW.URBAN in enger Abstimmung mit der Ausloberin und unter Hinzuziehung der mitwirkenden Behörden der Stadt Meerbusch.

NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH  
Fritz-Vomfelde-Straße 10  
40547 Düsseldorf  
Ansprechpartnerin: Anna Zwilling  
Mail: anna.zwilling@nrw-urban.de

## 1.4. **Art des Verfahrens**

Der Wettbewerb wird als interdisziplinärer nichtoffener, zweiphasiger Realisierungswettbewerb mit Ideenteil nach RPW 2013 ausgeschrieben. Das Wettbewerbsverfahren ist anonym. Für den Wettbewerb gelten die Bestimmungen der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV).

Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren erfolgt die Vergabe der Planungsleistungen in einem Verhandlungsverfahren gem. VgV. Teilnehmer am Verhandlungsverfahren ist zunächst der erste Preisträger wie dieser in der Verfassererklärung benannt wurde.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch. Die Zahl der Teilnehmenden ist in der ersten Phase nicht offen und wird auf 21 begrenzt, in der zweiten Phase wird die Zahl der Teilnehmenden auf 7 begrenzt. Davon werden 7 Büros durch die Ausloberin, der Stadt Meerbusch, gesetzt und weitere 14 Büros werden nach vorheriger EU-Bekanntmachung und Teilnehmerwettbewerb nach VgV zum Verfahren gelost.

Die Architektenkammer hat an der Vorbereitung des Wettbewerbs mitgewirkt und Kenntnis vom Inhalt der Auslobung erhalten. Der Wettbewerb ist von der Architektenkammer NRW unter der Registriernummer W/xxx/22 bestätigt worden.

Ausloberin, Preisgerichtsmitglieder, Teilnehmende, Sachverständige sowie die Vorprüfung erkennen durch die Teilnahme die Verfahrensbedingungen und -inhalte als verbindlich an.

## 1.5.

### Teilnehmende

Der interdisziplinäre Wettbewerb richtet sich an Gemeinschaften aus:

- Architekt/-innen oder Stadtplanern/-innen
- Landschaftsarchitekt/-innen
- Verkehrsplaner/-innen (Ingenieur/-innen)

Hierfür sollen Büros bzw. Gemeinschaften gefunden werden, die sich aus Städtebauern oder Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern zusammensetzen.

Die Zahl der Teilnehmenden Teams/ Gemeinschaften ist nicht offen und wird auf 21 begrenzt.

Gemäß der RPW darf 1/3 der Wettbewerbsteilnehmenden von der Ausloberin gesetzt werden. Hierbei handelt es sich um folgende 7 Büros:

### Gesetzte Teilnehmer

- MUST Städtebau GmbH
- De Zwarte Hond
- Florian Krieger Architektur und Städtebau
- Thomas Schüler Architekten und Stadtplaner
- Christoph Kohl Stadtplaner Architekten GmbH
- RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
- Dr. Andreas Kipar Landschaftsarchitekt

### Nachrücker:

- Yellow Z
- ADEPT / Karres en brands
- KCAP
- Molestina Architekten

- Hector 3 architekten
- HJP Planer
- ISR
- Rheinflügel Severin
- Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH

14 Büros werden zu den gesetzten Teilnehmern in einem Losverfahren hinzugelost. Die Auslosung der Teilnehmer hat am **xx.xx.2022** stattgefunden. Folgende Büros wurden hinzugelost:

### **Geloste Teilnehmer**

**Wird hinzugefügt, sobald Vergabeverfahren abgeschlossen.**

Zur Teilnahme berechtigt sind natürliche Personen, die ihren Sitz in einem Mitgliedsstaat der EU haben und die nach den Rechtsvorschriften ihres Herkunftsstaates zum Führen der Berufsbezeichnung „Stadtplaner/-in“ bzw. „Landschaftsarchitekt/-in“ bzw. „Verkehrsplaner/-in“ berechtigt sind. Ist in dem Herkunftsstaate die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so ist teilnahmeberechtigt, wer über ein Diplom, Prüfzeugnis oder einen sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäß der Richtlinie 2005/36/EG – „Berufsanerkennungsrichtlinie“- gewährleistet ist.

Außerdem sind juristische Personen teilnahmeberechtigt, die ihren Sitz in einem Mitgliedsstaat der EU haben, wenn sie einen bevollmächtigten Vertreter sowie einen (personenidentischen oder personenverschiedenen) Verfasser/innen der Wettbewerbsarbeit benennen und die so benannte(n) Person(en) die oben genannten Voraussetzungen für eine Teilnahmeberechtigung natürlicher Personen erfüllen.

Wer am Tage der Auslobung bei einem teilnehmenden Büro angestellt ist der in anderer Form als Mitarbeiter/in an dessen Wettbewerbsarbeit teilnimmt, ist von der eigenen Teilnahme ausgeschlossen. Bewerbungsgemeinschaften sind teilnahmeberechtigt, wenn ihnen mindestens ein/e teilnahmeberechtigte/r Stadtplaner/in angehört.

Mitglieder von Bewerbungsgemeinschaften, die an der Ausarbeitung einer Wettbewerbsarbeit beteiligt sind, dürfen nicht zusätzlich am Wettbewerb teilnehmen. Verstöße hiergegen haben den Ausschluss sämtlicher Arbeiten der Beteiligten zur Folge.

## **1.6.**

### **Preisgericht**

Das Preisgericht zur Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen, die ihre Aufgabe persönlich und unabhängig ausüben (jeweils in alphabetischer Reihenfolge):

### **Stimmberechtigtes Preisgericht**

Fachpreisrichter/innen:

**Dipl. Ing. Michael von der Mühlen**

*Architekt und Stadtplaner*

**Ulrike Böhm**

*Landschaftsarchitektin*

**Dr. Stefanie Bremer**

*Stadt- und Verkehrsplanerin*

**Prof. Dr. Matthias Garschagen**

*Lehrstuhl für Anthropogeographie mit Schwerpunkt Mensch-Umwelt-Beziehungen*

**N.N.**

*Technischer Beigeordneter der Stadt Meerbusch*

**Hiltrud Maria Lintel**

*Landschaftsarchitektin*

**Prof. Christa Reicher**

*Stadtplanerin*

Nachrücker:

**Dipl. Ing. Franz Linder**

*Experte für urbane Mobilität*

**Prof. Andreas Fritzen**

*Architekt und Stadtplaner*

**Prof. Kunibert Wachten**

*Architekt und Stadtplaner*

**Renée Rheims**

*Landschaftsarchitekt*

Sachpreisrichter/innen:

**Christian Bommers**

*Bürgermeister der Stadt Meerbusch*

**Werner Damblon**

*CDU-Fraktionsvorsitzender*

**Nicole Niederdellmann-Siemes**

*SPD-Fraktionsvorsitzende*

**Jürgen Peters**

*BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Fraktionsvorsitzender*

**Thomas Gabernig**

*FDP-stellv. Fraktionsvorsitzender*

## Stellvertretendes Preisgericht

### Fachpreisrichter/innen:

**Stephan Schmickler**

*Stadtplaner*

**Franz Pesch** (ggf. als Büro tätig)

*Architekt und Stadtplaner*

**Dr. Stefan Carsten**

*Mobilitätsexperte*

**Friedhelm Terfrüchte**

*Landschaftsarchitekt*

**Isabel Briese**

*Fachbereichsleiterin Stadtplanung und Bauordnung*

**Prof. Volker Kleinekot**

*Stadtplaner*

**Prof. Thomas Fenner**

*Landschaftsarchitekt*

### Nachrücker:

**Reiner Leuchter**

*Landschaftsarchitekt*

**Martin Rogge**

*Stadtplaner*

**Anne Jacobs**

*Architektin*

### Sachpreisrichter/innen:

**Petra Schoppe**

*stellvertretende Bürgermeisterin – CDU-Fraktion*

**Norma Köser**

*CDU-Fraktion*

**Joachim Quaß**

*BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Fraktion*

**Dieter Jüngerkes**

*SPD-Fraktion*

**Kirsten Danes**

*FDP-Fraktion*

## **Sachverständige Berater/innen**

### **Prof. Dr. Schöndeling**

*Architekt, Professur für Baudenkmalpflege*

### **Student\*in aus dem Studienprojekt (Gereon Schmelter, Lukas Michel o.a.)**

*Student\*in Raumplanung*

### **Ulrich Hüchtebrock**

*ehem. Planungsamtsleiter Stadtplanung und Bauordnung*

### **Ludger Kloidt**

*Geschäftsführer NRW.URBAN*

### **LINDSCHULTE – Ingenieurgesellschaft mbH**

*Verkehrs- und Erschließungskonzept*

### **FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH**

*Entwässerungskonzept*

### **TAC – Technische Akustik**

*Lärmschutzgutachten*

### **Ökoplan – Bredemann und Fehrmann**

*Artenschutzprüfung Stufe I und Stufe II*

## **Vorprüfung**

### **Andreas Devers**

*Stadt Meerbusch, Stadtplanung und Bauordnung*

### **Matthias Schneiders**

*Stadt Meerbusch, Stadtplanung und Bauordnung*

### **Matthias Pöll**

*Stadt Meerbusch, Stadtplanung und Bauordnung*

### **Rolf Reinecke**

*Stadt Meerbusch, Straßenbau und -betrieb*

### **Stefan Wadleich**

*Stadt Meerbusch, Stadtentwässerung*

### **Anna Hardenberg**

*Stadt Meerbusch, Grünflächen*

### **Dana Frey**

*Stadt Meerbusch, Umwelt und Klimaschutz*

### **Anna Zwilling**

*NRW.URBAN*

**Philipp Kuhlenkötter**

NRW.URBAN

**Jennifer Boländer**

NRW.URBAN

Die Ausloberin behält sich vor, weitere Personen bzw. zu beteiligende Ämter als Sachverständige oder Vorprüfer hinzuzuziehen.

Im Vorfeld der Preisgerichtssitzung Phase II findet für die interessierte Öffentlichkeit eine „Öffentlichkeitsveranstaltung“ statt, in der die eingegangenen Planungen wertneutral vorgestellt und Hinweise und Anregungen entgegengenommen werden.

## 1.6.1.

### Termine

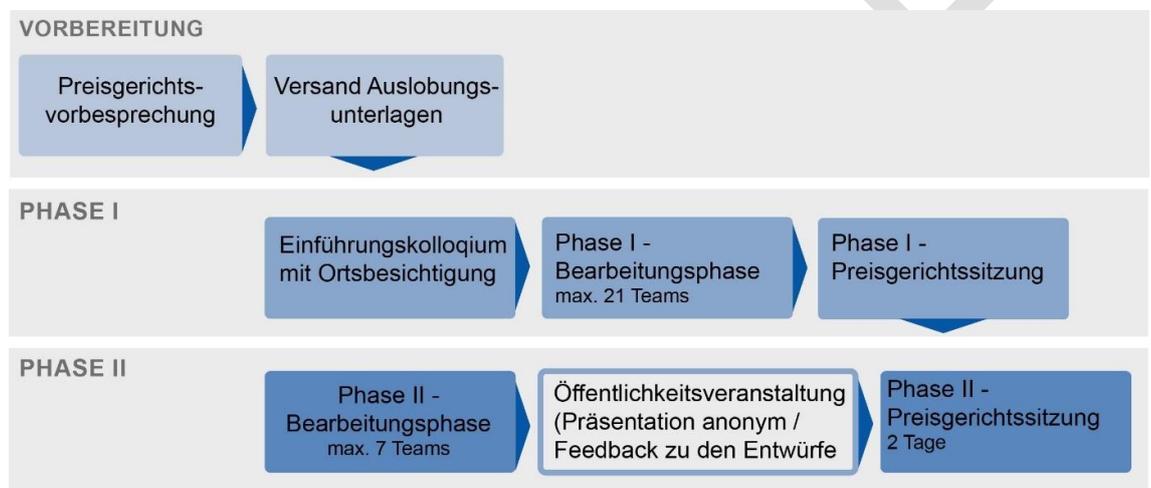


Abbildung 1: Ablauf Wettbewerbsverfahren (eigene Darstellung, NRW.URBAN)

#### **Preisrichtervorbesprechung (Digital)**

Ende Oktober / Anfang November

#### **Versand der Auslobungsunterlage**

Ende Dezember / Anfang Januar

#### **Einsendeschluss für schriftliche Rückfragen**

Mitte Januar

#### **Einführungskolloquium mit Ortsbesichtigung (Präsenz)**

Mitte Januar (09.-13.01.2023)

#### **Bearbeitungsphase der Teilnehmenden Phase I**

Ab Kolloquium 8 Wochen (16.01.-10.03.2023)

#### **Preisgerichtssitzung Phase I**

Nach den Osterferien (17.-21.04.2023)

## **Bearbeitungsphase der Teilnehmenden Phase II**

8 Wochen (24.04.-16.06.2023)

### **Abgabe der Planunterlagen**

Vor den Sommerferien (19.-21.06.2023)

### **Abgabe der Modelle**

Vor den Sommerferien (19.-21.06.2023)

### **Öffentlichkeitsveranstaltung (Präsentation / Feedback zu den Entwürfen)**

Nach den Sommerferien (07.-11.08.2023)

### **Preisgerichtssitzung Phase II (ggfls. 2 Tage)**

Mitte August (14.-18.08.2023)

### **Öffentliche Ausstellung**

4 Wochen (18.09.-13.10.2023)

## 1.7.

### **Wettbewerbsleistungen**

Im Rahmen des Wettbewerbs wird ein tragfähiges und schlüssiges Gesamtkonzept für die Fläche von rund 37 Hektar erwartet, welches ein solides Grundgerüst für eine innovative, soziale und nachhaltige städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Entwicklung in Realisierungsabschnitten über die nächsten rd. 20 Jahre ermöglichen. Auf Grundlage der Bestandssituation und der Eigentumsverhältnisse sollen umsetzungsfähige Teilabschnitte, die für sich funktionieren, sich jedoch in ein zusammenhängendes Konzept, insbesondere in Bezug auf den Freiraum und die Osterather Landschafts- und Siedlungsstruktur einbetten, entstehen.

#### **Phase I – Städtebauliches Gesamtkonzept**

In der ersten Phase des Wettbewerbs soll die grundsätzliche städtebauliche, verkehrsplanerische und freiraumplanerische Konzeption für das gesamte Plangebiet erarbeitet werden. Es werden Aussagen zur grundsätzlichen Baukörpersetzung inklusive Kubatur, Dichte und Höhenausbildung sowie zur Nutzung und Ausgestaltung der Frei- und Verkehrsflächen erwartet.

Von den Teilnehmenden werden folgende Leistungen für die erste Phase gefordert:

#### **Schwarzplan | M 1:5000**

- Zur Darstellung der städtebaulichen Einbindung im Zusammenhang mit den angrenzenden Stadtbereichen

#### **Lageplan „Strukturplan / Grobkonzept“ | M 1:1500**

- Städtebauliche Gliederung und baulich-räumliche Grundidee (Gesamtkonzept mit Darstellung der Einbindung in die Umgebung)
- Nutzungsverteilung (funktionale, soziale und nutzungsbezogene Mischung)
- Anordnung der Freiräume und Umgang mit grün-blauer Infrastruktur (öffentliche Plätze und Grünstrukturen)
- Verkehrliche Erschließung, insbesondere Anbindung an den Bestand oder zwingende neue Anbindungen an bestehende Netze
- Gebäudetypologien und Bebauungsdichte (Verteilung der Baumassen, Anzahl Geschosse)

### Schematische Darstellungen oder Piktogramme

- Leitidee / Leitbild
- Realisierungsabschnitte
- Nutzungsverteilung und Typologien
- Verkehrskonzept
- Grün- und Freiraumkonzept
- Umgang mit Niederschlagswasser und Starkregenereignissen
- Ggf. weitere zur Erläuterung des Konzeptes hilfreiche Piktogramme/ Prinzipskizzen

### Städtebauliche Kennzahlen

- Aussagen zu geplanten Wohneinheiten (WE / ha)
- Flächenbilanz
  - Angaben in m<sup>2</sup>
  - Bruttobauland, Erschließung, öffentliche Grünflächen, weitere Nutzungen/ Sonderflächen (Schützenplatz; KITA; etc.), Nettobauland
  - GRZ, GFZ, BGF

Für die zeichnerische Darstellung des städtebaulichen Gesamtkonzeptes sind maximal zwei Blatt im DIN A0 Querformat und dazu höchstens zwei Seiten DIN A4 Erläuterungen zu verwenden. Jede/r Teilnehmende darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten, auch als Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht zulässig. Weitere, über die unten genannten Punkte hinausgehende Erläuterungen/ Darstellungen werden von der Beurteilung ausgeschlossen.

Die Leistungen sind in folgender Form abzugeben:

- Ein Satz Präsentationspläne, farbig, gerollt
- Ein Satz Vorprüfpläne, farbig, gefaltet, im Originalformat mit Angabe eines Referenzmaßes
- Ein Satz Präsentationspläne, farbig, gefaltet im DIN A3-Format
- Digitalen Daten auf CD oder USB-Stick:
  - Präsentations- und Vorprüfpläne als jpg-Dateien mit 300 dpi im DIN A3-Format und pdf-Dateien im Originalformat
  - Dxf- oder dwg-Dateien des Grobkonzeptes
  - Erläuterungsbericht im pdf-Format

- Verfassererklärung gemäß Formblatt in einem verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

## **Phase II – vertiefende Ausarbeitung des ersten Bauabschnittes**

In der zweiten Phase soll auf Basis des Gesamtkonzepts eine Teilfläche von rund 13 Hektar als erster Bauabschnitt städtebaulich, freiraumplanerisch und verkehrlich vertiefend ausgearbeitet werden. Es werden detaillierte und spezifische Aussagen zu Bau- und Wohnformen sowie deren Qualitäten, Erschließungs- bzw. Mobilitätskonzept, Zonierung und Gestaltung des öffentlichen Raums sowie Konzeptansätze zur Energieversorgung und Entwässerung erwartet. Der Teilbereich soll als innovatives, soziales und nachhaltiges Modell initial für die Gesamtentwicklung dienen.

Von den Teilnehmenden werden folgende Leistungen für die zweite Phase gefordert:

### **Schwarzplan | M 1:5000**

- Zur Darstellung der städtebaulichen Einbindung im Zusammenhang mit den angrenzenden Siedlungskörpern

### **Lageplan „Städtebaulicher Entwurf“ | M 1:1000**

- Vorgegebene Grenzen des Plangebiets
- Darstellung der Umriss der Baukörper mit Dachform und Gebäudeschatten
- Geschosszahlen
- Markierung der Haupteingänge
- Führung der Straßen und Wege
- Darstellung der Raum- und Wegebeziehungen in der Umgebung
- Erschließung des Gebiets für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer
- Stellplatzkonzept (Privat und öffentlich)
- Darstellung der Grundstruktur der Gestaltung der öffentlichen Freiflächen
- Darstellung Entwässerung
- Darstellung Erweiterung soziale Infrastruktur
- Darstellung der Geländeschnittlinien

### **Detailausschnitt | M 1:500**

- Darstellung der Bautypologien und Wohnformen
- Dachgestaltung und Dachnutzung
- Einrichtung und Gestaltung des öffentlichen Raumes einschließlich Schützenplatz (Lage und Gestaltung der Aufenthaltsflächen, Wegeverbindungen, Spielmöglichkeiten, Mobiliar)
- Darstellung der Erschließung inkl. Zufahrten etc.
- Müllstandorte
- Entwässerungssystem

### **Zwei Geländeschnitte | M 1:500 und M 1:250**

- Darstellung der Gebäudetypologien und Gebäudehöhen
- Darstellung des öffentlichen Raums mit Gestaltung des Freiraums sowie Zonierung der Straßen

### Zwei Perspektiven

- Darstellung einer Vogelperspektive des ersten Bauabschnittes in Ost-West-Richtung mit Darstellung der K-Bahn max. Größe DIN A3
- Weitere Darstellung einer Perspektive zur freien Wahl mit aussagekräftiger Darstellung des öffentlichen Raums

### Piktogramme

- Nutzungsverteilung
- Bestand und Neubau
- Materialität
- Nachhaltige Maßnahmen
- Skizzen, Grafiken, Organigramme
- Keine fotorealistischen Darstellungen/ keine räumlichen Skizzen

### Flächenbilanzierung im Detail

- Nachprüfbare Berechnungen
  - Aussagen zu geplanten Wohneinheiten (WE / ha)
  - Aussagen zur Verteilung der Wohntypen (MFH (gefördert, freifinanziert, EFH, DH, RH etc.)
  - Städtebauliche Kennwerte
    - Angaben in m<sup>2</sup>
    - Bruttobauland, Erschließung, öffentliche Grünflächen, ggf. weitere Nutzungen/ Sonderflächen (Schützenplatz; KITA; etc.), Nettobauland
    - GRZ, GFZ, BGF

### Modell | M 1:500

- Ausgabe der Einsatzplatte im Einführungskolloquium

### Erläuterungsbericht

- Bericht (max. 4 Seiten DIN A4, separat von den Plänen) mit Aussagen zu:
  - Städtebauliche-freiraumplanerisches Konzept
  - Mobilitätskonzept und Einbindung der K-Bahn
  - Aussagen zur grün-blauen Infrastruktur
  - Aussagen zu Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit

Für die zeichnerische Darstellung des städtebaulichen Gesamtkonzepts sind maximal zwei Blatt im DIN A0 Querformat und dazu höchstens zwei Seiten DIN A4 Erläuterungen zu verwenden. Die Präsentationspläne sind gerollt einzureichen, alle weiteren Unterlagen auf DIN A4-Größe gefaltet. Jede/r Teilnehmende darf nur einen Entwurf

einreichen. Varianten, auch als Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht zulässig. Weitere, über die unten genannten Punkte hinausgehende Erläuterungen/ Darstellungen werden von der Beurteilung ausgeschlossen.

Die Leistungen sind in folgender Form abzugeben:

- Ein Satz Präsentationspläne, farbig, gerollt
- Ein Satz Vorprüfpläne, farbig, gefaltet, im Originalformat mit Angabe eines Referenzmaßes
- Ein Satz Präsentationspläne, farbig, gefaltet im DIN A3-Format
- Digitalen Daten auf CD oder USB-Stick:
  - Präsentations- und Vorprüfpläne als jpg-Dateien mit 300 dpi im DIN A3-Format und pdf-Dateien im Originalformat
  - Dxf- oder dwg-Dateien des Lageplans, der Schnitt und Ansichten
  - Exceltabellen in xls und pdf-Format
  - Erläuterungsbericht im pdf-Format
  - Verfassererklärung gemäß Formblatt in einem verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag
  - Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

### 1.7.1.

#### Rückfragen und Einführungskolloquium

*Hinweis: Der abschließende Terminplan wird noch erstellt.*

Rückfragen können bis zum xx.xx.2022, um 15:00 Uhr (Eingang) schriftlich per Mail an

NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH

Fritz-Vomfelde-Straße 10

40547 Düsseldorf

Mail: [anna.zwilling@nrw-urban.de](mailto:anna.zwilling@nrw-urban.de)

CC: [corinna.humer@nrw-urban.de](mailto:corinna.humer@nrw-urban.de); [jennifer.bolaender@nrw-urban.de](mailto:jennifer.bolaender@nrw-urban.de)

gerichtet werden. Später oder telefonisch eingehende Rückfragen können nicht berücksichtigt werden.

Es ist vorgesehen, die Fragen in einem Kolloquium am xx.xx.2022, um XX Uhr gemeinsam mit der Ausloberin, dem Preisgericht und den Teilnehmenden zu erörtern.

Die Teilnahme am Kolloquium ist für alle teilnehmenden Büros verpflichtend. Im Anschluss an das Einführungskolloquium wird eine gemeinsame Ortbesichtigung angeboten.

#### Adresse Veranstaltungsort

Das Protokoll des Kolloquiums sowie die Beantwortung der Rückfragen werden spätestens am xx.xx.2022 an alle Teilnehmenden versandt und Bestandteil der Wettbewerbsauslobung.

Sonstige mündliche oder telefonische Anfragen, die sich auf den Inhalt des Wettbewerbs beziehen, können nicht beantwortet werden.

## 1.7.2.

### **Abgabe der Wettbewerbsarbeiten**

Die Arbeiten sind bis spätestens zum xx.xx.2022 15:00 Uhr, an

NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH  
Fritz-Vomfelde-Straße 10  
40547 Düsseldorf

zu senden oder dort abzugeben.

Arbeiten, die durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen zugestellt werden, gelten als rechtzeitig eingereicht, wenn die Einlieferung unter o.g. Tagesstempel, unabhängig von der Uhrzeit erfolgt. Der / Die Teilnehmende hat dafür zu sorgen, dass der Tagesstempel auf allen Versandpapieren und dem Versandgut einheitlich vermerkt ist. Die Einlieferung muss für den Empfänger porto- und zustellungsfrei sein. Ist die Rechtzeitigkeit der Einlieferung nicht erkennbar, weil der Aufgabestempel fehlt, unleserlich oder unvollständig ist oder dessen Richtigkeit angezweifelt wird, werden solche Arbeiten vorbehaltlich des von dem Teilnehmenden zu erbringenden Nachweis zeitgerechter Einlieferung mitbeurteilt. Der Einlieferungsbeleg ist daher bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Verlangen vorzulegen.

Rechtzeitig bei einem Versandunternehmen eingelieferte Arbeiten, die später als 14 Tage nach dem Abgabetermin der Ausloberin zugestellt werden, sind zur Beurteilung zunächst nicht zugelassen. Das Preisgericht hat hierüber endgültig zu entscheiden.

#### **Eine Übersendung der Unterlagen per E-Mail ist nicht zulässig**

Zur Wahrung der Anonymität sind die Wettbewerbsarbeiten in verschlossenem Zustand mit Kennzahl und ohne Absender oder sonstige Hinweise auf den Verfasser/innen einzureichen. Als Absender ist die Anschrift des Empfängers einzutragen.

Die Wettbewerbsarbeit ist in allen Teilen der rechten oberen Ecke mit einer sechsstelligen Kennzahl von 1 cm Höhe und 6 cm Breite aus arabischen Ziffern zu versehen.

Die Reihung gleicher Ziffern und die Reihenfolge aufeinanderfolgender Ziffern sind unzulässig. Sämtliche Berechnungsunterlagen sind zusammengeheftet und nummeriert unter Benennung der entsprechenden Kennzahl in der rechten oberen Ecke (nur auf dem 1. Blatt) abzugeben. Die Kennzahl darf keine Rückschlüsse auf den Wettbewerbsteilnehmenden (Geburtsjahr, Telefonnummer etc.) zulassen.

## 1.8.

### **Beurteilungskriterien**

Schwerpunkte der gesamten Planung sind die Berücksichtigung wirtschaftlicher, städtebaulicher, gestalterischer, ökologischer und funktionaler Grundsätze.

Die eingereichten Arbeiten werden nachfolgenden Kriterien beurteilt:

- Städtebauliche und architektonische Qualität im Zusammenhang des städtebaulichen Kontextes und der Einbindung in die Umgebung

- Freiraumplanerische Qualität in Bezug auf Gestaltung, Nutzung und Berücksichtigung ökologischer Aspekte
- Mobilitätskonzept im verkehrsplanerische Funktionalität und Qualität, ruhendem Verkehr und alternativer Mobilitätsangebote
- Aspekte der klimagerechten Stadtentwicklung und des klimaangepassten Bauens (z.B. Schwammstadt, etc.)
- Identitätsstiftung der städtebaulichen Entwicklung im Hinblick auf die sozialen Aspekte und das Zusammenwachsen
- Gesamtbild mit Darstellung verschiedener Bauabschnitte die aufgrund von einer abschnittswisen Realisierung autark voneinander funktionieren müssen

Die Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar.

### 1.8.1.

#### **Bekanntgabe der Wettbewerbsergebnisse, Ausstellung**

Die Ausloberin benachrichtigt die Verfasser/innen aller Arbeiten über die Entscheidung der Preisgerichtssitzung. Die Anonymität wird durchgehend aufrechterhalten.

Das Preisgericht benachrichtigt die Verfasser/innen der ausgezeichneten Arbeiten unter dem Vorbehalt der abschließenden Prüfung der Teilnahmeberechtigung unmittelbar nach seiner Entscheidung.

Das Wettbewerbsergebnis wird gegebenenfalls in der Fachpresse veröffentlicht. Alle eingereichten Arbeiten werden gemäß den Vorgaben der RPW 2013 nach Abschluss des Wettbewerbs öffentlich ausgestellt. Ort und Datum werden noch bekannt gegeben.

### 1.8.2.

#### **Preisgelder**

Die Ausloberin stellt als Wettbewerbssumme einen Gesamtbetrag in Höhe von 219.000,- Euro inkl. MwSt. zur Verfügung.

Die Aufteilung der Preise ist wie folgt vorgesehen:

Anerkennungen 1. Phase à	2.500,- Euro
1. Preis:	76.650,- Euro
2. Preis:	43.800,- Euro
3. Preis:	32.850,- Euro
4 Anerkennungen à:	7.675,- Euro

Die Preise und Anerkennungen werden nach Entscheidung des Preisgerichts unter Ausschluss des Rechtsweges zugeteilt. Eine Änderung der Anzahl und Höhe der Preise sowie der Teilung der Gesamtsumme auf die Preise und Anerkennungen ist unter Ausschöpfung der gesamten Summe bei einstimmigem Beschluss des Preisgerichts möglich.

Mit der Zahlung erlöschen alle Rechtsansprüche bezüglich Honorarforderungen der Teilnehmenden gegenüber dem Bauherrn für die in dem Wettbewerb zu erbringenden Leistungen. Das ausbezahlte Preisgeld wird im Zuge der Fertigstellung der LPH 2 von der Honorarforderung abgezogen.

### 1.8.3.

#### **Eigentum und Urheberrecht**

Die mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten gehen in das Eigentum der Ausloberin über.

Die Urheberrechte, hierzu zählen insbesondere der Schutz gegen den Nachbau und das Recht auf Veröffentlichung der Wettbewerbsentwürfe, bleiben den Entwurfsverfassern erhalten. Die Entwurfsverfasser erklären ihr Einverständnis zur Erstveröffentlichung bzw. Erstellung einer Dokumentation ihrer Beiträge durch die Ausloberin.

Urheberrechtliche geschützte Teillösungen von Teilnehmern, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

### 1.8.4.

#### **Rücksendung des Modells**

Auf Anfrage können Modelle von nicht prämierten Wettbewerbsarbeiten zurückgesendet werden.

### 1.8.5.

#### **Weitere Bearbeitung**

Die Ausloberin beabsichtigt, unmittelbar im Anschluss an den Wettbewerb ein Verhandlungsverfahren mit dem Preisträger für den ersten Bauabschnitt durchzuführen.

Die Ausloberin verpflichtet sich, sobald und soweit die dem Wettbewerb zugrundeliegende Aufgabe realisiert wird, einen der Preisträger mit den weiteren Planungsleistungen für folgende Leistungsbilder zu erteilen:

#### **Leistungsbild Städtebaulicher Entwurf gem. Merkblatt 51 der AKBW**

- Auftragsversprechen für die Leistungsphase 3

#### **Leistungsbild Freianlagen gem. § 39 HOAI**

- Auftragsversprechen für die Leistungsphasen 2-5
  - Stufe 1: Leistungsphase 2 und 3
  - Stufe 2: Leistungsphase 4 und 5
  - Stufe 3: Leistungsphase 6 bis 8

#### **Leistungsbild Verkehrsanlagen gem. § 47 HOAI**

- Auftragsversprechen für die Leistungsphasen 2-5
  - Stufe 1: Leistungsphase 2 und 3
  - Stufe 2: Leistungsphase 4 und 5
  - Stufe 3: Leistungsphase 6

Die Ausloberin verpflichtet sich, einen der Preisträger mit den oben beschriebenen Planungsleistungen nach HOAI zu beauftragen. Die Beauftragung erfolgt stufenweise und unter dem Vorbehalt der zeitlichen und wirtschaftlichen Realisierbarkeit.

Im Falle der Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen des Preisträgers bis zur Höhe des Preises nicht erneut vergütet, wenn der

Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Die Ausloberin ist verpflichtet, im Fall der beabsichtigten weiteren Beauftragung ein Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb nach §17 VgV zunächst unter Beteiligung des ersten Preisträgers durchzuführen. Sofern mit dem ersten Preisträger keine Einigung zustande kommt, werden die Verhandlungen mit allen Preisträgern fortgesetzt.

ENTWURF

# 2. Ziel des Wettbewerbs

## 2.1.

### Anlass

Der Rat der Stadt Meerbusch hat die Verwaltung in seiner Sitzung am 26. April 2018 beauftragt, zur Schaffung von weiterem Wohnraum 12 Siedlungsflächen zu entwickeln. Darüber hinaus bildet die beschlossene Empfehlungsvariante des Strategiekonzept Wohnen der Stadt Meerbusch bis zum Jahre 2030 eine zeitliche Rangfolge ab, bei der die Entwicklung der einzelnen Flächen maßgeblich durch die integrierte Lage, die Eigentumsverhältnisse und eine möglichst optimale/ gleichleibende Auslastung bestehender sozialer Infrastruktur bzw. der Vermeidung von kurzfristiger Nachfragespitzen sowie eine möglichst langfristige Auslastung neu zu schaffender Einrichtungen bestimmt wird. Eine für die Stadtentwicklung von Meerbusch wesentliche Entwicklungsfläche ist aufgrund der Größe und Lage die rd. 37 ha große Fläche „Kamper Hof“, „Ivangsheide“ und „Kalverdonksweg“, insgesamt nunmehr „Kalverdonk“ genannt.

Am 30.10.2018 hat der Rat der Stadt Meerbusch die Durchführung eines kooperativen Wettbewerbsverfahren nach RPW 2013 mit entsprechender Beteiligung der Öffentlichkeit zur Findung eines städtebaulichen Rahmenplans für die Gesamtfläche „Kalverdonk“ beschlossen.

Die im Wettbewerb zu untersuchende Fläche „Kalverdonk“ liegt im östlichen Teil des Meerbuscher Stadtteils Osterath. Durch ihre Größe, ihre Lagegunst und ihr Entwicklungspotenzial hat die zu entwickelnde Fläche ein großes Gewicht im Rahmen der Meerbuscher Stadtentwicklung. Die Fragen der angemessenen Siedlungsdichte und der multimodalen Mobilität spielen dabei zentrale Rollen.

Die Wettbewerbsfläche ist als Leitprojekt auch Teil des interkommunalen Projektes RegioNetzWerk zwischen den Städten Düsseldorf, Duisburg, Krefeld, Ratingen und Meerbusch sowie dem Kreis Mettmann. Die Herausforderungen im Hinblick auf die Entwicklung nachhaltiger Wohnsiedlungen und Wirtschaftsgebiete, vielfältiger Mobilitäts- und Infrastrukturangebote sowie das Entwickeln und Erhalten von hochwertigen Natur- und Freiräumen betreffen alle in der Region gleichermaßen. Interkommunal sollen deshalb qualitätsvolle und innovative Lösungen für die Region entwickelt werden, um diese dann schrittweise in den jeweiligen Kommunen und Projekten umzusetzen. Ziel des RegioNetzWerks ist es, die Lebensqualität zukunftsfähig zu entwickeln und zu bewahren (vgl. Kapitel 3.2).

Anlass des Wettbewerbs ist die Findung eines städtebaulichen Konzepts zur innovativen, sozialen und nachhaltigen Entwicklung des Plangebiets „Kalverdonk“ in Meerbusch-Osterath. Dabei sollen die Teilnehmenden städtebauliche und konzeptionelle Lösungen aufzeigen und diese in ein zu entwickelndes Konzept einfließen lassen, das aktuelle Trends in der Gesellschaft sowie zukünftige

Herausforderungen in der Siedlungsentwicklung vor dem Hintergrund einer nachhaltigen, lebendigen Stadtteilentwicklung berücksichtigt.

Ziel des vorliegenden Wettbewerbs ist die Entwicklung neuer Wohnbauflächen, die Verknüpfung der Siedlung mit dem Landschafts- und Erholungsraum sowie die Stärkung des Stadtteils Osterath. Gesucht wird ein städtebauliches Konzept, das innerhalb einer dem Ort angemessenen übergeordneten Struktur möglichst selbstverständlich verschiedene zukunftsfähige Wohntypologien ermöglicht und vereinen kann sowie einen „Mehrwert“ für den ganzen Stadtteil darstellt.

Das Ergebnis des Wettbewerbs dient als Grundlage für nachfolgende Fachpläne sowie darauf aufbauende Bauleitplanungen und Realisierungen in Bauabschnitten.

Mit Unterzeichnung der Zielvereinbarung zwischen dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung NRW und der Stadt Meerbusch am 03. Juni 2020 hat sich die Stadt dazu verpflichtet auf der Fläche „Kalverdonk“ mindestens 30% öffentlich geförderten Wohnungsbau zu errichten.

Im Ausschuss für Planung und Liegenschaften der Stadt Meerbusch (August 2020) sowie im Rat (September 2020) wurde bereits die Aufhebung der bislang geltenden Bebauungspläne Nr. 300 und Nr. 305 sowie die 114. Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen. Zusätzlich wurde ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 324 „Kamperweg“ in Verbindung mit der 120. Flächennutzungsplanänderung gefasst.

## 2.2.

### Erwartungen an die Baulandentwicklung

Der Rat der Stadt Meerbusch hat in seiner Sitzung vom 29.06.2017 den Beschluss für die räumlichen und strategischen Leitlinien für die zukünftige Wohnbaulandentwicklung der Stadt Meerbusch auf der Grundlage des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Meerbusch 2030 beschlossen. Mit Beschluss vom 26.04.2018 wurde die Stadtverwaltung vom Rat mit der Entwicklung von 12 Siedlungsflächen im Rahmen der „Wohnbaulandentwicklung Meerbusch 2030“ beauftragt. Die größte Fläche, von der Teilflächen im städtischen Eigentum stehen, ist die Fläche „Ivangsheide, Kamper Hof und Kalverdonksweg“. Vor dem Hintergrund, dass die personellen Ressourcen der technischen Fachbereiche bei der Umsetzung einer rd. 37 ha großen Fläche überschritten werden und zur Sicherstellung einer qualitätsvollen Entwicklung mit städtebaulichen Lösungen, die zum einen den unterschiedlichen Wohnraumbedarfen des Strategiekonzeptes Wohnen aber auch den Anforderungen an eine multimodale Mobilität und Freiräumen für ein lebendiges Gebiet erfüllen, hat der Rat der Stadt Meerbusch in seiner Sitzung am 27.06.2019 die Baulandentwicklung „Siedlungsfläche Ivangsheide, Kamper Hof und Kalvedonksweg“ mit der NRW.URBAN Kommunalen Entwicklung GmbH und die damit verbundenen Aufnahme in das Landesprogramm der Kooperativen Baulandentwicklung beschlossen.

Zentrale Themen die u.a. für eine Entwicklung der Siedlungsfläche „Ivangsheide, Kamper Hof und Kalvedonksweg“ stehen ist die hervorragende Verkehrsanbindung durch direkter Lage und Anbindung der Fläche an die K-Bahn-Linie sowie die

Lückenschließung im Siedlungskörper von Meerbusch-Osterath. Die Baulandentwicklung ist eine Chance auf die aktuellen Wohnungsbedarfe der Stadt Meerbusch zu reagieren.

Die Fortschreibung der Wohnungsbedarfsanalyse im Rhein-Kreis Neuss aus dem Jahr 2021 zeigt, dass bis 2040 im Rhein-Kreis Neuss mehr als 22.000 Wohnungen benötigt werden. Dabei ist verstärkt auf den Bau von Mehrfamilienhäusern und Wohneinheiten im öffentlich geförderten Preissegment zu setzen. Die steigende Bedeutung des Mehrfamiliensektors resultiert aus Veränderungen in der Altersstruktur sowie aus dem Bevölkerungswachstum und der auslaufenden Preis- und Belegungsbindung, sodass künftig verstärkt altengerechte als auch preisgünstige Wohnungen benötigt werden, um Angebotsengpässe abzubauen.

Durch den Bau von insbesondere Mehrfamilienhäusern kann auch ein Generationenwechsel in Einfamilienhäusern vorangetrieben und zugleich sparsam mit knappen Flächenressourcen umgegangen werden.

In Meerbusch liegt der Wohnungsbedarf laut Wohnbedarfsanalyse bis 2039 bei 3.459 Wohneinheiten – davon 1.285 bis 1.429 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau. Vor dem Hintergrund der hohen Bedarfe nach Wohnraum in der Stadt Meerbusch, besteht zurzeit ein Nutzungsdruck auf die Region sowie ein Bedarf an bezahlbarem Wohnraum.

Die Wohnraumvorsorge steht bei der Entwicklung städtebaulicher Projekte in der Stadt Meerbusch im Fokus. Perspektivisch gesehen reichen die vorhandenen Flächen in Meerbusch nicht aus, um die Wohnraumbedarfe zu decken, sodass die Entwicklung weiterer Siedlungsflächen notwendig ist. Dabei steht die Schaffung von altengerechten und bezahlbarem Wohnraum in Kombination mit einem Wohnungsmix für breite Zielgruppenansprachen im Fokus der Realisierung.

Zugleich bestehen im Stadtteil ernst zu nehmende Sorgen hinsichtlich des mit der Baulandentwicklung verbundenen Verbrauchs von wertvollen Agrar- und Naturräumen, störenden Einflüssen durch die Neubebauung wie etwa Verkehrsbelastungen sowie eines drohenden Verlustes der dörflichen Identität. Die städtebauliche Planung einschließlich Landschafts- und Verkehrsplanung muss Antworten finden, die zu einer verträglichen Lösung mit viel Entwicklungspotential führen und durch ein harmonisches Zusammenspiel von Alt und Neu überzeugen.

# 3. Rahmenbedingungen

## 3.1. Die Stadt Meerbusch

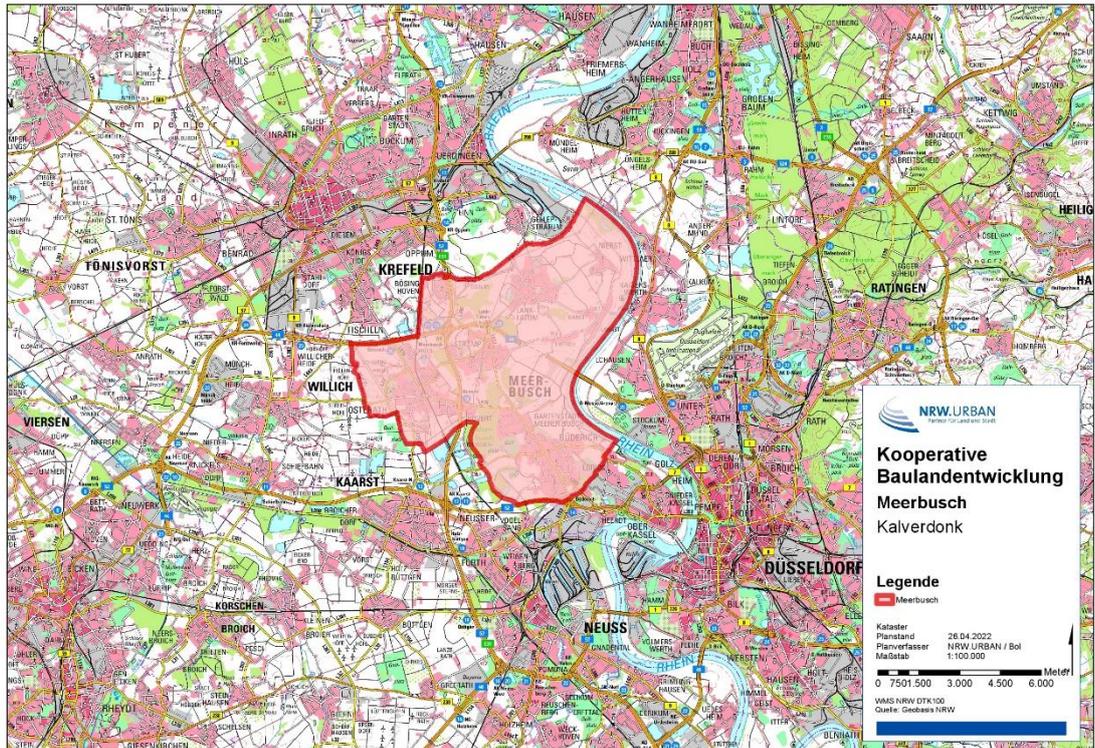


Abbildung 2: Lage im Raum (NRW.URBAN 2022)

Meerbusch hat rd. 58.496 Einwohner (Stand: 31.12.2021, Quelle: Melderegisterauswertung, Stadt Meerbusch) und ist eine kreisangehörige Stadt des Rhein-Kreis-Neuss im Regierungsbezirk Düsseldorf in Nordrhein-Westfalen. Sie liegt am linken Niederrhein direkt angrenzend an die Großstädte Krefeld im Norden und Düsseldorf im Südosten.

Meerbusch ist eine junge Stadt, die am 1. Januar 1970 gegründet wurde. Die Stadt unterteilt sich in acht Stadtteile – Büberich, Osterath, Lank-Latum, Ossum-Bösingshoven, Strümp, Langst-Kierst, Nierst und Ilverich – die jeweils ihr eigenes Zentrum aufweisen. Meerbusch zeichnet sich charakteristisch durch seine polyzentrische Struktur aus. Dies verdeutlicht auch der Slogan „Acht sind eins“, der anlässlich des 50. Geburtstags der Stadt entwickelt wurde.

Hervorstechende Merkmale von Meerbusch sind die Lagegunst am Rhein mit schneller Anbindung an die umliegenden Metropolregionen sowie die hohe Wohnqualität.



Abbildung 3: 50 Jahre Stadt Meerbusch (Quelle: Stadt Meerbusch)

## 3.2.

### RegioNetzWerk

Das Plangebiet liegt innerhalb des interkommunalen Projektes „RegioNetzWerk“. Das „RegioNetzWerk“ verfolgt im Rahmen der integrierten Raumentwicklung die Umsetzung konkreter Leitprojekte, um Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung integriert zu planen.

Die Gründungspartner sind die Landeshauptstadt Düsseldorf, die Stadt Krefeld, die Stadt Meerbusch, die Stadt Duisburg, die Stadt Ratingen und der Kreis Mettmann.

Das „RegioNetzWerk“ dient dabei als Scharnier zwischen Ruhrgebiet, Niederrhein und Rheinland mit dem Ziel neue Ansätze der integrierten Raumentwicklung zu verfolgen, um langfristig wirksame Lösungen für die drängenden Herausforderungen zu finden. Die Herausforderungen sind dabei zum einen der hohe Siedlungsdruck in der Region und zum anderen die Reduzierung der immensen Verkehrsbelastung.

Die Ziele des „RegioNetzWerk“ sehen wie folgt aus:

- Bewältigung kommunaler Herausforderungen durch eine regionale Strategie
- Siedlungsentwicklung und Mobilität in Einklang bringen
- Sektorale Projekte integriert bearbeiten
- Kommunale Projekte an regionalen Qualitätskriterien orientieren
- Konkrete, umsetzungsreife Projekte zügig umsetzen
- Nachhaltigkeit leben
- Zukunftsthemen gemeinsam bearbeiten

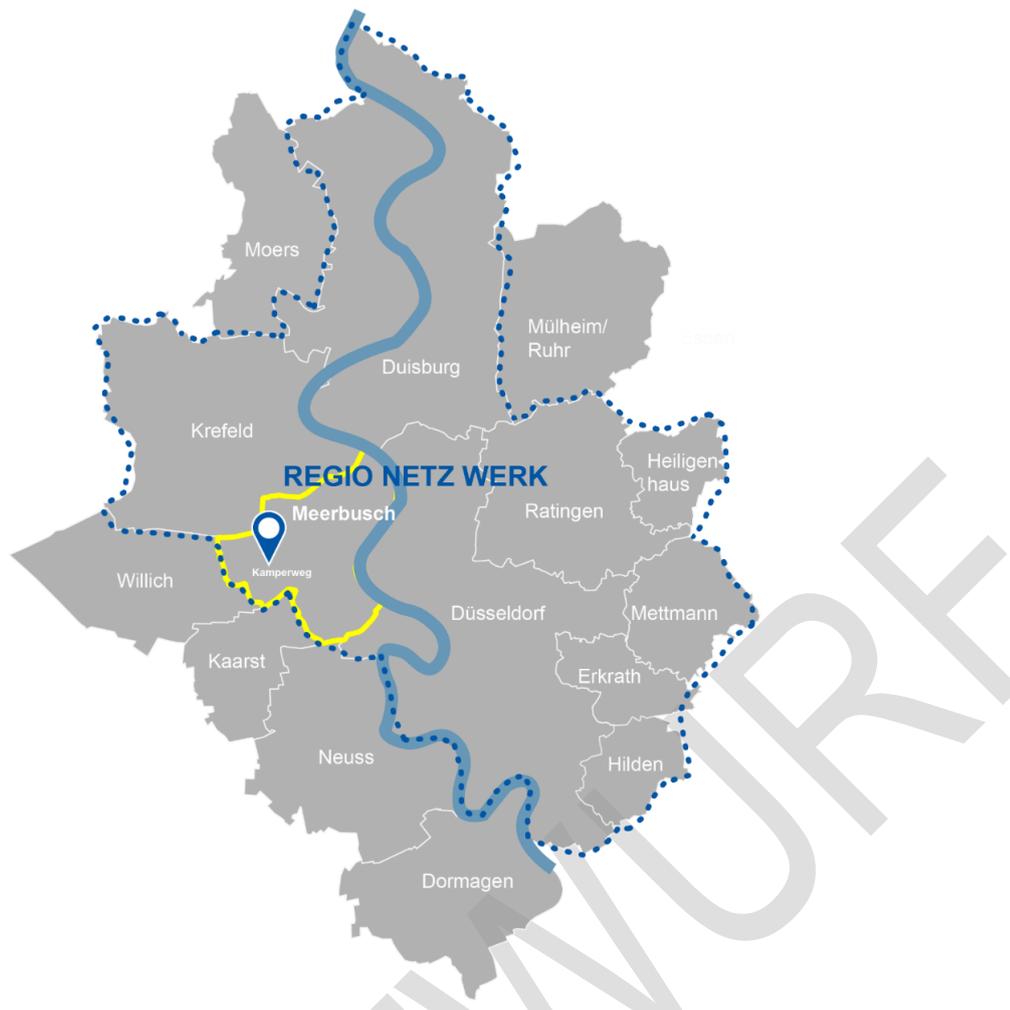


Abbildung 4: RegioNetzWerk (Quelle: RegioNetzWerk)

Die Qualitätskriterien werden anhand 9 Themen – A: Städtebauliche Dichte, B: Vernetzte Mobilität, C: neue Wohnformen, D: öffentlicher Raum (grün und multifunktional), E: Klimaverträglichkeit und Energieversorgung, F: neue technische, soziale und Sharing-Infrastruktur, G: starke Gemeinschaftsstrukturen, H: gefühlte Heimat, I: gefühlte Heimat – gemessen (vgl. Anhang „Zukunftskonzept RegioNetzWerk“).

Eines der 9 Leitprojekte des „RegioNetzWerk“ bildet das Wettbewerbsgebiet (Leitprojekt 4 – Meerbusch „Kamper Weg“). Die Zielsetzung dabei ist ein durchdachtes, klimagerechtes und nachhaltiges Wohnquartier mit hohem Freiraumanteil und hoher Lebensqualität für die künftigen Bewohner\*innen zu schaffen. Das Zusammenwachsen von Alt und Neu auf städtebaulicher und gesellschaftlicher Ebene steht hier ebenso im Fokus wie das Vereinen von Wohnen, Arbeiten sowie Erholung und Freizeit in Verbindung mit multimodaler Mobilität an einem Ort.

### 3.3.

#### Integriertes Stadtentwicklungskonzept Meerbusch

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Meerbusch wurde 2017 in Zusammenarbeit mit dem Büro Schulten Stadt- und Raumentwicklung (SSR) erstellt und dient als Orientierung und Leitfaden für die dynamischen Entwicklungsprozesse der Stadtentwicklung. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und dessen Folgen gilt es auf die dynamische Entwicklung der Stadt Meerbusch zu reagieren und

entsprechend verschiedene Anforderungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu vereinen.

Im Rahmen des ISEKs 2030 wurde für den Fokusbereich Osterath eine umfassende Analyse sowie diverse Maßnahmen für den Stadtteil entwickelt (vgl.).

### 3.4.

#### Der Stadtteil Meerbusch-Osterath

Der Stadtteil Osterath befindet sich im Westen von Meerbusch. Auf einer Fläche von rd. 1.200 ha leben rd. 13.000 Einwohner (Stand: 31.12.2020). Damit ist Osterath nach Büberich der zweitgrößte Stadtteil Meerbuschs.



Abbildung 5: Stadtgebiet Meerbusch (Quelle: Stadt Meerbusch)

Osterath war einst der am deutlichsten industriell geprägte Stadtteil ist jedoch heute vor allem ein beliebter Wohnort. Hervorzuheben ist die ausgezeichnete Verkehrsanbindung an die A 44 und A 57 sowie den schienengebundenen ÖPNV (Deutsche Bahn und Rheinbahn). Eine kleinstädtische bis ländliche Prägung sowie eine hohe Lebens- und Wohnqualität sind charakteristisch.

Die Besiedlung Osteraths ist bereits auf die römische Besatzungszeit zurückzuführen – erste Bebauungen gab es nachweisbar im 9. Jahrhundert. Die Pfarrkirche St. Nikolaus

ist eines der ältesten Gebäude Osteraths. Der vierstöckige romanische Turm aus Tuffstein stammt aus dem 12. Jahrhundert.

Das heutige Ortszentrum entlang der Meerbuscher Straße und Willicher Straße sowie der heutigen Strümpfer Straße/Hochstraße/Kaarster Straße war Ausgangspunkt der Siedlungsentwicklung Osteraths. Die Bebauungen entlang der heutigen Bahntrasse – die Siedlungen in Bovert und am Kalverdonksweg – folgten Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts.

## 3.5.

### **Integriertes Handlungskonzept (IHKO) für den Stadtteil Meerbusch-Osterath**

Das Integrierte Handlungskonzept für Meerbusch-Osterath wurde 2021 in Zusammenarbeit mit dem Büro Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH unter dem Titel „Osterath – Tradition und Zukunft verbinden“ erstellt, um auf die neuen Herausforderungen für den Stadtteil zu reagieren. Dabei wurde ein räumliches Leitbild sowie verschiedene Handlungsfelder mit entsprechenden Maßnahmen formuliert.

Das räumliche Leitbild bildet die zukünftige räumliche Schwerpunktsetzung für die Stadtteilentwicklung Osteraths ab. Die wichtigste Maßnahme ist dabei den Ortskern identitätsstärkend zu entwickeln. Dabei zeichnet sich ein räumliches Dreieck der Entwicklung ab, in dem die Entwicklung forciert und die Weichen für die Erneuerung und Attraktivierung von Osterath gestellt werden sollen. Das Leitmotiv lautet „Kleinstädtische Strukturen mit dörflichen Charme stärken“.

Im Handlungsfeld C wurden die Erfordernisse der künftigen Wohnungsversorgung herausgearbeitet, wobei die Baulandentwicklung im Osten eine wesentliche Entwicklungsmaßnahme bildet.

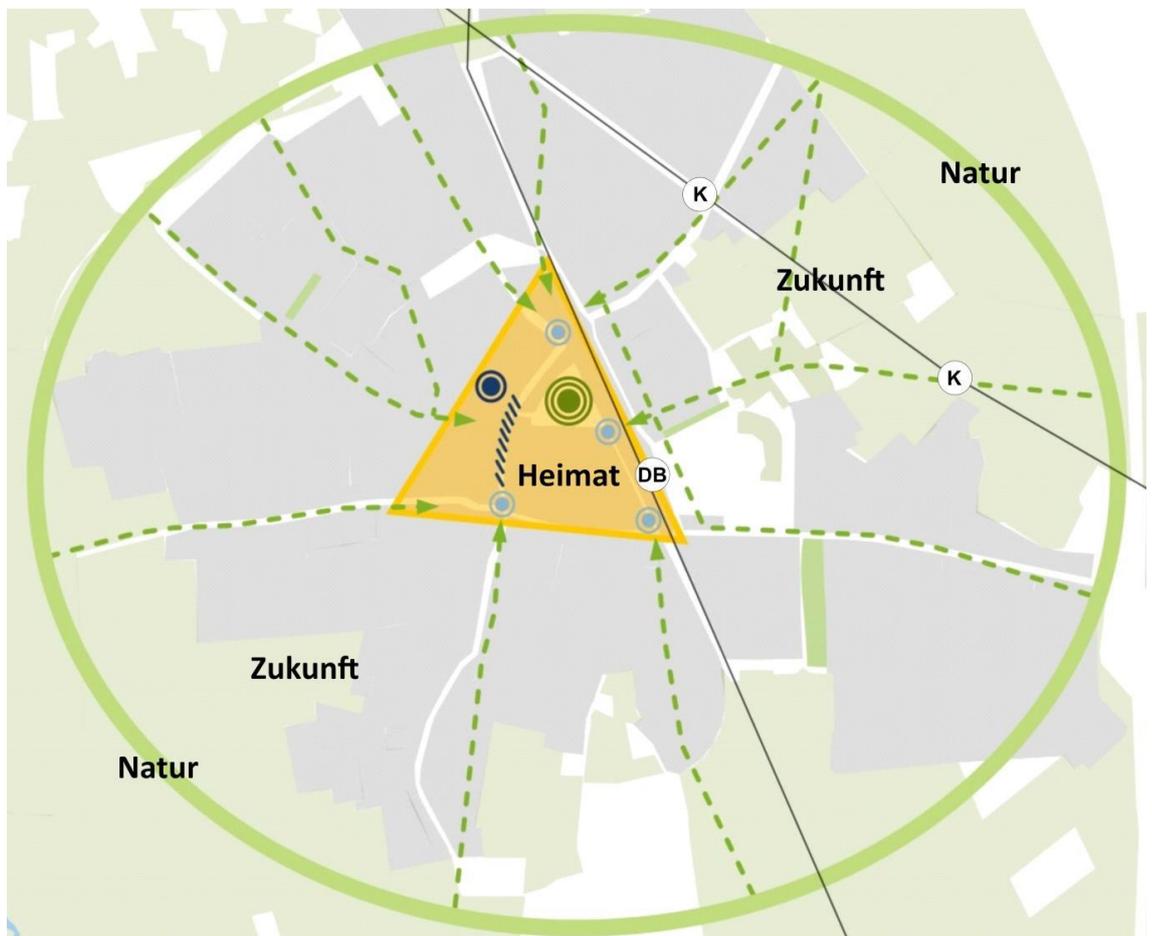


Abbildung 6: räumliches Leitbild - IHKO (Quelle: IHKO)

Insgesamt wurden fünf Handlungsfelder mit entsprechenden Maßnahmen entwickelt. Bei den Handlungsfeldern handelt es sich um folgende:

- Handlungsfeld A Historisches Ortszentrum stärken
- Handlungsfeld B Grünräume multifunktional attraktiveren
- Handlungsfeld C Wohnen und Siedlungsentwicklung
- Handlungsfeld D Neue Mobilität
- Handlungsfeld E Identität bewahren – Kommunikation ermöglichen

Die konkreten Maßnahmen zu den Handlungsfeldern sind der Anlage xx zu entnehmen.

## 3.6.

### Baugebietsentwicklung „Kalverdonk“ in Meerbusch-Osterath

Das Plangebiet „Kalverdonk“ wurde im ersten Halbjahr 2020 in das Programm der Kooperativen Baulandentwicklung aufgenommen, damals noch unter dem Titel „Kamperweg“. Im Laufe der Bearbeitung wurde aus „Kamperweg“ „Kalverdonk“. Die plattdeutsche Gebietsbezeichnung „Kalverdonk“ erinnert an die ursprüngliche Nutzung: Einst weideten dort Kälber auf einem Hügel.

### 3.6.1.

#### Das Instrument „Kooperative Baulandentwicklung“

Der Mangel an bezahlbarem Wohnraum betrifft nicht nur Großstädte, sondern viele nordrhein-westfälische Kommunen. Mit der Kooperativen Baulandentwicklung unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen Kommunen bei der Mobilisierung und Entwicklung von Wohnbaugrundstücken. Ziel und Voraussetzung der Maßnahmen zur kooperativen Baulandentwicklung ist es, auf den mobilisierten Baugrundstücken anteilig öffentlich geförderten Wohnungsbau zu realisieren.

Auf dieser Basis steht die NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH interessierten Kommunen als „Entwicklungsgesellschaft auf Zeit“ treuhänderisch zur Seite. Sie erwirbt die Grundstücke im Namen der Kommune, stellt Expertise für die Entwicklung, Erschließung und Vermarktung der Bauflächen zur Verfügung und übernimmt das Projektmanagement und die Abrechnung des Projektes. Alle strategischen Entscheidungen bezüglich der Planung oder der Vermarktung bleiben bei der Kommune. Die NRW.BANK stellt NRW.URBAN für die Verwirklichung der Maßnahmen einen Kreditrahmen zur Verfügung.

Die Stadt Meerbusch hat sich beim Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung (MHKBG) des Landes Nordrhein-Westfalen mit dem Standort „Kalverdonk“ erfolgreich um die Aufnahme in das Landesprogramm „Kooperative Baulandentwicklung“ beworben und sich mit der Aufnahme verpflichtet die Ziele der ‚Kooperativen Baulandentwicklung‘ umzusetzen.

Ein Grund für die Bewerbung für die Kooperative Baulandentwicklung war, dass die Aufgaben der Projektentwicklung und -umsetzung für eine derart große Siedlungsfläche (rd. 37 ha) die personellen Ressourcen der technischen Fachbereiche der Verwaltung überschreitet und aus diesem Grund alternative Vorgehen geprüft wurden, die eine notwendige temporäre personelle Aufstockung der Verwaltung, die im Übrigen aufgrund der Arbeitsmarktsituation kaum befriedigend zu realisieren wäre, zu vermeiden.

Voraussetzung zur Aufnahme in das Landesprogramm war ein Gesellschaftsbeitritt der Stadt Meerbusch in die NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH. Als Gesellschafter kann die Stadt Meerbusch auf das gesamte operative Know-how der Gesellschaft sowie je nach Variante auf günstige Finanzierungsmöglichkeiten der Projektentwicklungskosten zurückgreifen. Darüber hinaus hat die Stadt Meerbusch sich verpflichtet mindestens eine anteilige Realisierung von 30% der entstehenden Bruttogeschossfläche als öffentlich geförderten Wohnraum vorzusehen.

Der Beschluss zur Durchführung der kooperativen Baulandentwicklung auf Basis eines Entwicklungsträgervertrages wurde im Juni 2019 vom Rat beschlossen. Im Entwicklungsträgervertrag sind sämtliche projektbezogene Geschäftsgrundlagen zwischen der Stadt Meerbusch und der NRW.URBAN Kommunalen Entwicklung GmbH geregelt. Die Unterzeichnung des Entwicklungsträgervertrages erfolgte am 06.05.2020. Neben dem Entwicklungsträgervertrag wurde noch eine Zielvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen vertreten durch das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung und der Stadt Meerbusch geschlossen. Die Unterzeichnung der

Zielvereinbarung fand am 03. Juni 2020 zwischen Ministerin Ina Scharrenbach und der ehemaligen Bürgermeisterin Angelika Mielke-Westerlage statt.

Auf Grundlage der Zielvereinbarung und des Entwicklungsträgervertrages wird NRW.UBAN die Stadt Meerbusch als "Entwicklungsgesellschaft auf Zeit" treuhänderisch unterstützen, sowohl personell als auch finanziell. Nach Ablauf der vereinbarten Projektlaufzeit erfolgt die Abrechnung des Projektes. Eventuell eingetretene Verluste müssen vor Projektabschluss durch die Kommune ausgeglichen werden, finanzielle Überschüsse gehen immer an die Kommune. Für die Siedlungsentwicklung wurde ein Projekt- und Businessplan erstellt. In diesem sind u.a. Annahmen zu Flächenanteilen und Nutzungen, Grunderwerbskosten, Baukosten, Planungskosten, der Neubau einer 6 gruppigen Kindertagesstätte sowie die Kosten eines einzügigen Ausbaus der Nikolaus-Schule, auf der anderen Seite mit den erwarteten Verkaufserlösen getroffen worden.

### 3.6.2.

#### **Das Plangebiet**

Die rd. 37 ha große Entwicklungsfläche „Kalverdonk“ befindet sich im östlichen Teil von Meerbusch-Osterath und gliedert sich durch die Straßenbahntrasse Düsseldorf-Krefeld (K-Bahn-Linie) in zwei Teilbereiche. Innerhalb des Plangebietes sind fußläufig zwei K-Bahnhaltestellen (Kamperweg und Hoterheide) vorhanden, sodass eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr besteht.

Aktuell wird der überwiegende Teil der Fläche als landwirtschaftliche Fläche genutzt, ergänzt durch Bestandsbebauungen in Form von Höfen oder einzelner Wohnbebauungen. Am Rande des Plangebietes liegt der Schützenplatz.

Im Norden grenzt das Plangebiet an die Strümper Straße und zieht sich in Richtung Süden entlang des Kalverdonkswegs bis zur Autobahn 57. Im Südwesten wird das Gebiet vom Wienenweg bzw. Winklerweg und im Süden vom Ivangsweg begrenzt.

Die Umgebungsnutzung ist durch eine Grundschule, eine Kindertageseinrichtung und kleinteilige Wohnnutzung charakterisiert. Jenseits des Winklerwegs liegt das Quartier Ostara mit ca. 200 Wohneinheiten sowie Nahversorgungseinrichtungen und Gewerbeflächen.

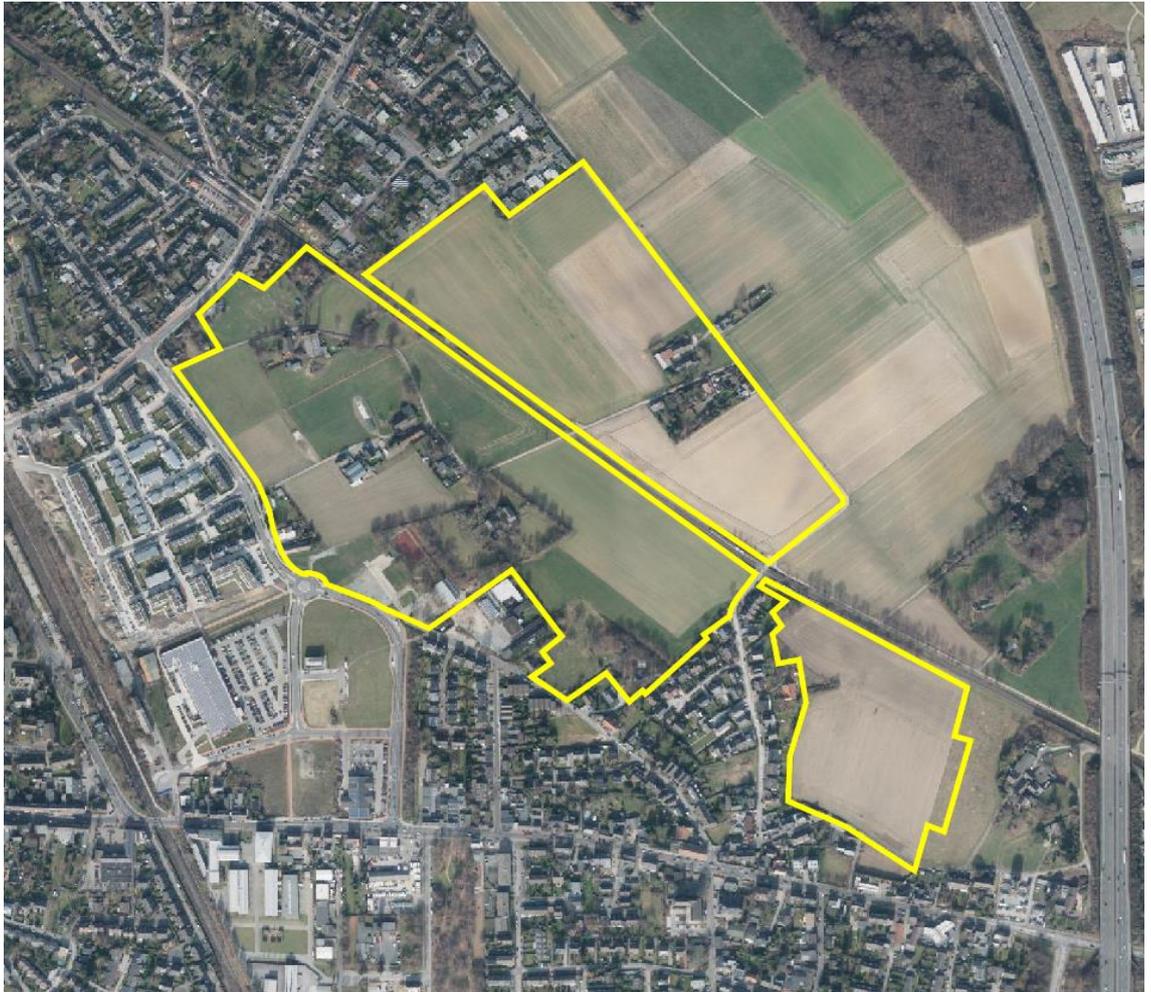


Abbildung 7: Plangebiet "Kalverdonk" (eigene Darstellung, NRW.URBAN)

Die Geländeoberfläche ist nur gering geneigt. Das Plangebiet ist Teil der Niederrheinischen Bucht und weist hauptsächlich pleistozäne Sedimente der Niederterrasse aus, welche aus Sand bestehen. Die Bodenkarte von Krefeld weist grundwasserbeeinflusste Bodentypen aus – Gley und Nassgley sowie Braunerde und stellenweise Gley-Braunerde.

### 3.6.3.

#### Planungsziele

Das Plangebiet soll größtenteils wohnbaulich entwickelt werden. Aufgrund der gewünschten intensiven Durchgrünung/ Klimaresilienz und weil Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig innerhalb des Gebietes realisiert werden sollen, wird sich das Plangebiet durch einen hohen Grünflächenanteil auszeichnen.

Das Planungsziel der Stadt Meerbusch für das Baugebiet „Kalverdonk“ besteht in der strukturverträglichen und nachhaltigen Entwicklung neuer Stadtteilerweiterungsflächen entlang des schienengebundenen ÖPNV für Wohnen mit mindestens 30% öffentlich geförderten Wohnraum, zugehörige Infrastruktureinrichtungen wie Grundschule und Kindertagesstätte/n, einem multifunktionalen Schützenplatz sowie Grün-, Freizeit- und Erholungsflächen. Dabei steht die Schließung der Lücke im Siedlungskörper sowie die Abrundung und Gestaltung des Ortsrandes und die Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren und dem Landschafts- und Erholungsraum im Fokus der Planung. Das Gebiet soll innovativ autoarm erschlossen werden, um die Vorteile der vorhandenen

Schiienenanbindung optimal auszuschöpfen. Zugleich muss die Barrierewirkung der K-Bahn-Trasse überwunden werden.

Insgesamt soll auf dem Plangebiet ein nachhaltiges Quartier als erkennbar integriertem Bestandteil des Ortes Osterath entwickelt werden, in welchem die Funktionen Wohnen, Arbeiten aber auch Erholung und Freizeit sowie Leben im Alter und multimodale Mobilität die Basis bilden.

### 3.6.4. **Geltendes Planungsrecht**

#### Regionalplan

Im Regionalplan der Bezirksregierung Düsseldorf ist das Plangebiet als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASP) dargestellt.

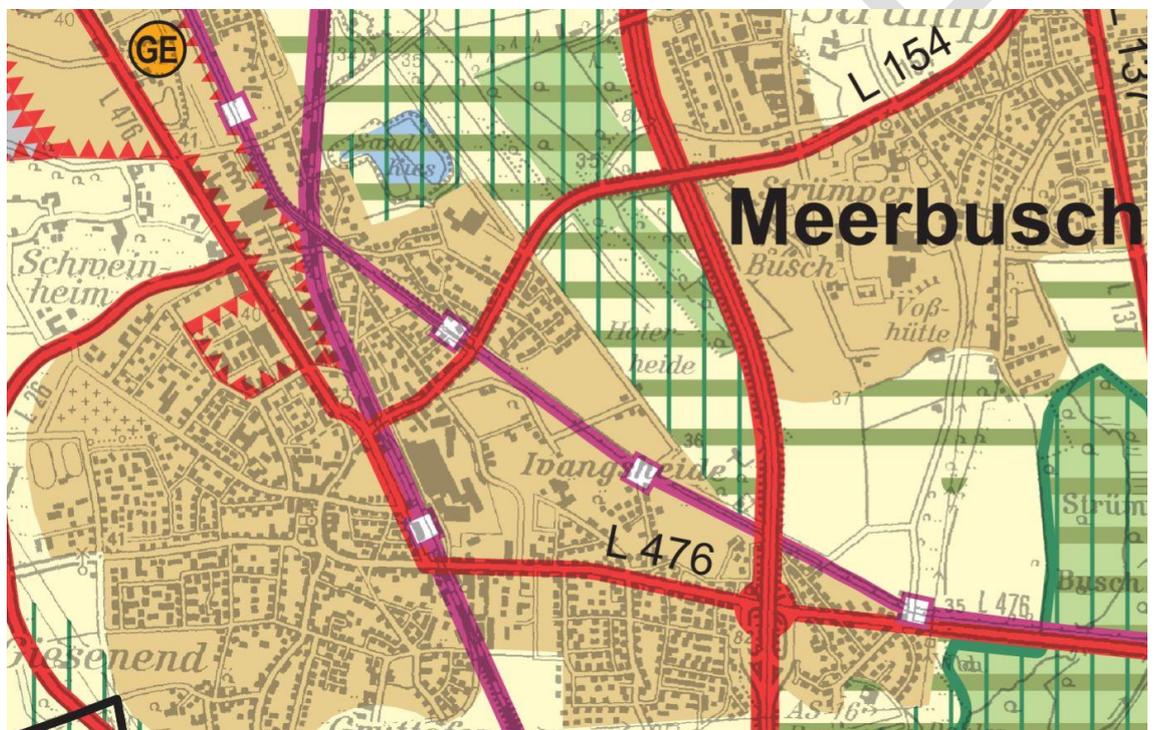


Abbildung 8: Ausschnitt Regionalplan (Quelle: Bezirksregierung Düsseldorf)

Die K-Bahnlinie ist mit dem Haltepunkt „Kamperweg“ als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt. Die nordöstlich angrenzende Fläche zwischen Plangebiet und Autobahn ist als allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich festgelegt, der darüber hinaus Teil der regionalen Grünzüge sowie zum Schutz der Landschaft und landschaftlichen Erholung dient.

#### Flächennutzungsplan

Der derzeit wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Meerbusch stellt das Plangebiet hauptsächlich als landwirtschaftliche Fläche dar.

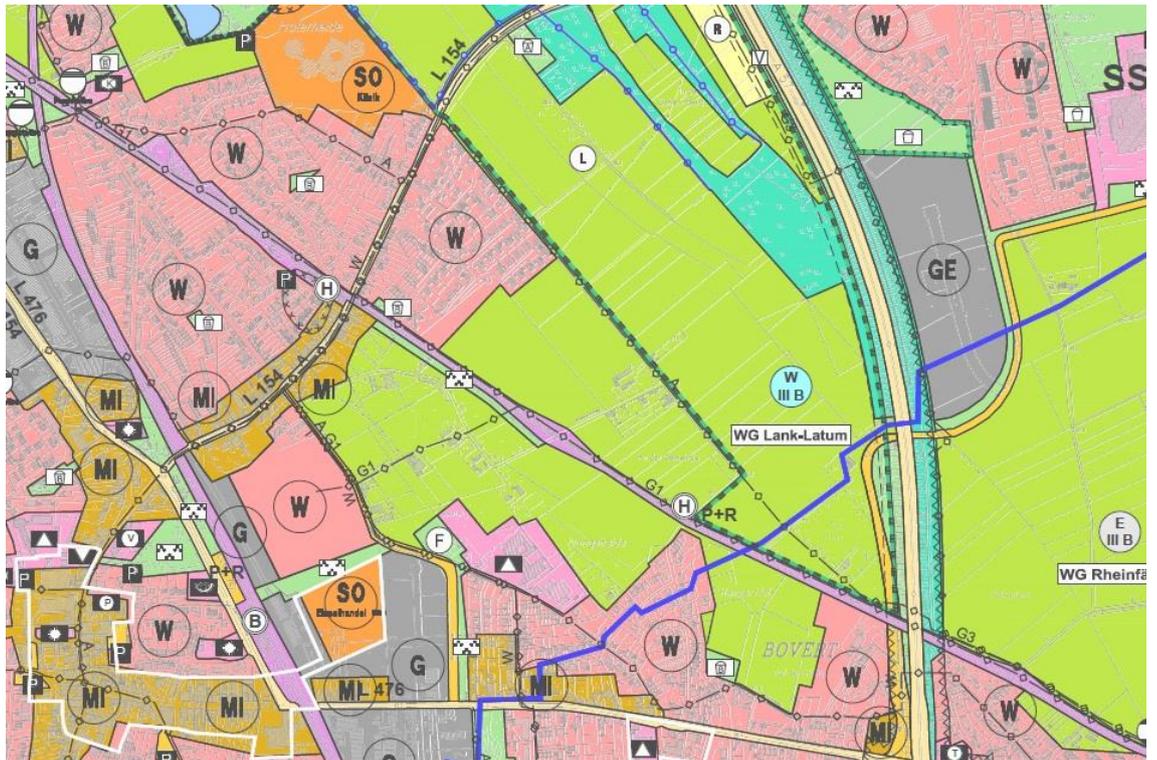


Abbildung 9: Ausschnitt Flächennutzungsplan (Quelle: Stadt Meerbusch)

Da die aktuelle Plandarstellung nicht der zukünftig gewünschten Nutzung und dem Planungsziel entspricht, wurde im Jahr 2020 ein Aufstellungsbeschluss gem. §2 (1) BauGB i.V.m. § 1 (8) BauGB zur 120. Änderung des Flächennutzungsplanes gefasst.

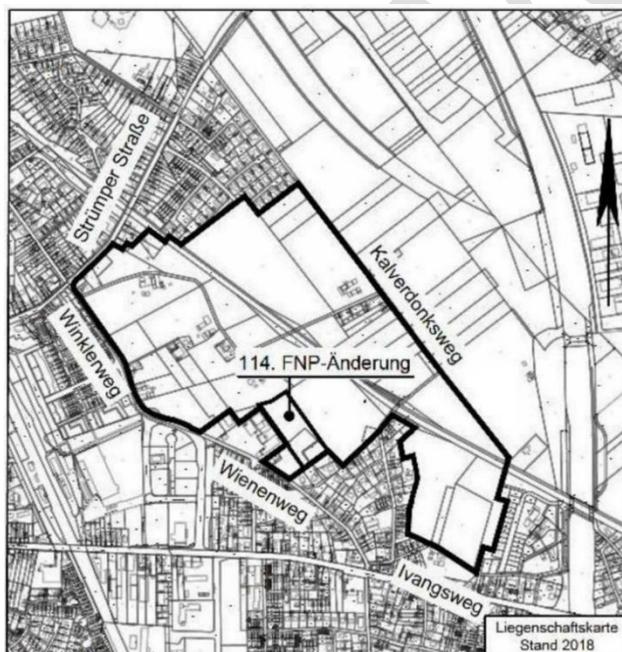


Abbildung 10: 114. FNP-Änderung (Quelle: Stadt Meerbusch)

## Bebauungsplan

Für das Plangebiet bestanden zwei rechtskräftige Bebauungspläne – Nr. 300 „Ivangsheid“ und Nr. 305 „Kalverdonksweg“. Im September 2020 wurde die Aufhebung der bislang geltenden Bebauungspläne Nr. 300 und Nr. 305 sowie die 114. Änderung des Flächennutzungsplans vom Rat der Stadt Meerbusch beschlossen. Zusätzlich wurde ein Aufstellungsbeschluss gem. § 2 (1) BauGB in Verbindung mit § 1 (8) BauGB Bebauungsplan Nr. 324, Meerbusch-Osterath, „Kamperweg“ in Verbindung mit der 120. Änderung des Flächennutzungsplans (*Geltungsbereich umfasst ca. 37 ha Fläche*) gefasst.

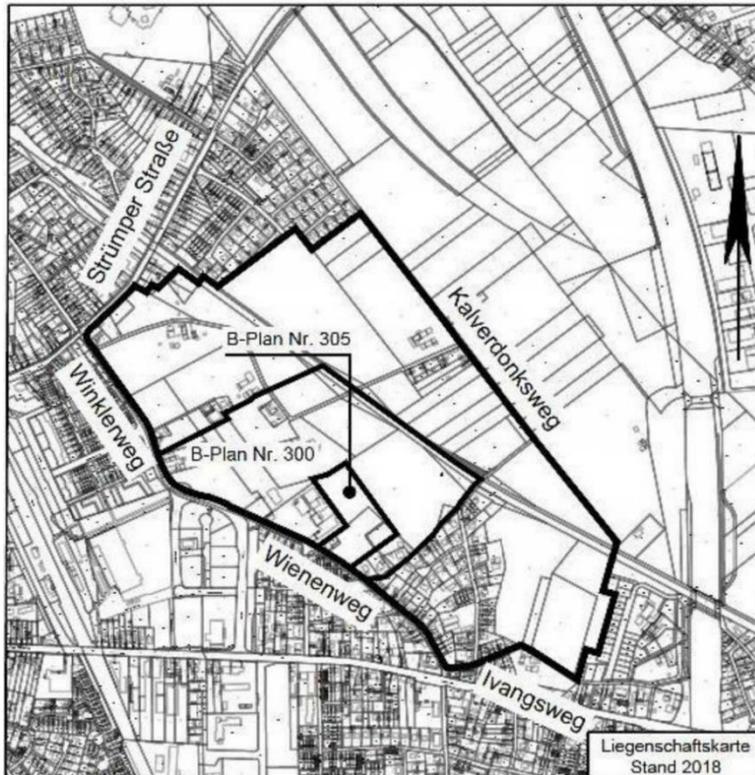


Abbildung 11: B-Plan Nr. 300 und Nr. 305 (Quelle: Stadt Meerbusch)

### 3.6.5. Bestandssituation/Ausgangssituation

Die Siedlungsflächenreserven der Stadt Meerbusch konzentrieren sich insbesondere auf die Stadtteile Büderich und Osterath. Das Plangebiet ist die größte zusammenhängende Flächenreserve der Stadt. Aus Erfahrungen der verschiedenen Stadtteilerweiterungen in der Vergangenheit werden im Stadtteil wie in der Stadtverwaltung die Auswirkungen der Entwicklung „Kalverdonk“ auf die Bestandsstrukturen diskutiert. Die Bevölkerung befürchtet eine Überfremdung des Stadtteils und geringe städtebauliche Qualität. Aus diesem Grund sind Vorschläge für eine Verbesserung des Zusammenwachsens von Alt und Neu auf städtebaulicher und sozialintegrativer Ebene von besonderer Bedeutung. Die städtebauliche Planung für das Gebiet erfordert deshalb einen besonders sensiblen Umgang mit der Bestands- und Umgebungsbebauung sowie des ländlichen Charakters des Plangebiets.

## Siedlungsentwicklung:

Osterath wurde im 15. Jahrhundert zum Straßendorf und wuchs während des 18. Jahrhunderts durch zahlreiche Baumaßnahmen. Mitte des 19. Jahrhunderts bildeten sich die Ortsteile Dorf, Giesenend, Schweinum/Schweinheim, Görgsheide, Ivangsheide und Bauereide die Gemeinde Osterath. Bis zur Gebietsreform 1970 gehörte Osterath als Gemeinde zum Kreis Kempen-Krefeld. Mit der Neugliederung wurde der Hauptteil Osteraths am 1. Januar 1970 in die neu gegründete Stadt Meerbusch eingegliedert. Ein kleinerer Teil kam zur Stadt Willich.

## Nutzungsstrukturen:

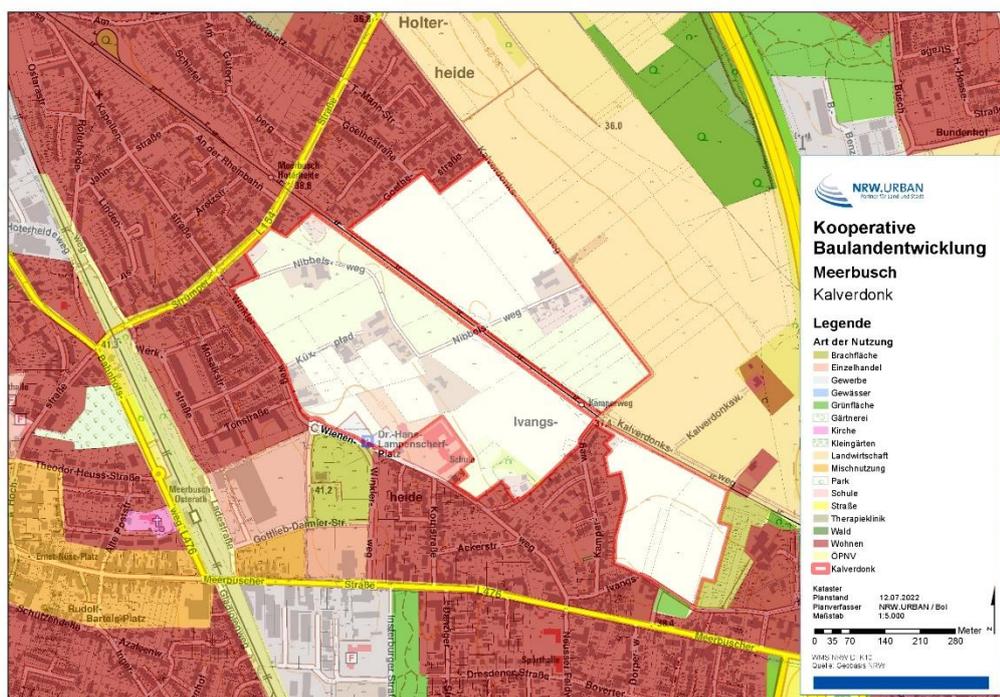


Abbildung 12: Umgebungsnutzung (eigene Darstellung NRW.URBAN)

Das Plangebiet liegt am Rande einer kleinstädtischen Struktur, die geprägt wird durch Wohnen und kleinteilige gewerbliche Nutzungen. Die im Plangebiet bereits vorhandenen Wohngebäude sind neben vier landwirtschaftlichen Hofstellen hauptsächlich freistehende Einfamilienhäuser. Im Bereich der Goethestraße herrscht Wohnnutzung vor. Hier ist ein ruhiges Wohnstraßenbild mit Bäumen auf beiden Seiten der Straße vorhanden. Im Bereich entlang des markant geschwungenen Nibbelswegs sind vereinzelt Hofstellen vorzufinden. Die Neubausiedlung am Winklerweg und der Mathias-Grathes Straße verfügt über gemischte Wohnformen. Hier finden sich neben Reihenhäusern, Mehrfamilienhäusern auch freistehende Einfamilienhäuser. Im südlichen Teil des Plangebietes ergibt sich ebenfalls ein ruhiges Wohnstraßenbild mit Bäumen auf beiden Seiten der Straße. Es handelt sich in diesem Bereich um überwiegend freistehende Einfamilienhäuser. Im westlichen Teil grenzt das Plangebiet an Flächen mit landwirtschaftlicher Nutzung.

Die vereinzelt gewerblichen Strukturen, meist Einzelhandel im Erdgeschoss, befinden sich an den vorhandenen Verkehrsachsen. Die Mehrheit der gewerblichen Strukturen

befindet sich im Ortskern im südwestlichen angrenzenden Teil des Plangebietes. Daran angrenzend gibt es einen Lebensmittelvollsortimenter (EDEKA) sowie einen Lebensmitteldiscounter (ALDI SÜD). Des Weiteren sind kleine Gastronomie-Betriebe, eine Apotheke und vereinzelt Ladengeschäfte vorhanden. Osterath verfügt über eine städtische Realschule, eine Grundschule und weitere sozialen Einrichtungen wie Kitas und drei Kirchen, wovon sich die Grundschule „Nikolaus Schule“ direkt angrenzend zum Plangebiet und die Kindertagesstätte „Entdeckerknirpse“ im Plangebiet befindet. Darüber hinaus befindet sich angrenzend an die Kita „Entdeckerknirpse“ ein Sportplatz der aktuell auch als Außenbereich dieser genutzt wird.

#### Bautypologien und Geschossigkeit:

Im Wohngebiet innerhalb der Goethestraße sind vorwiegend freistehende Bungalows mit einem Geschoss vorhanden. In Richtung Strümper Straße allerdings befinden sich auch freistehende Häuser mit Satteldach und anderthalb bis zu zwei Geschossen.

Die Hofstellen entlang des Nibbeswegs sind von anderthalb bis zweieinhalb Geschossen geprägt; hier sind vorwiegend Satteldächer vorhanden, vereinzelt allerdings auch Flachdächer.

Die Neubausiedlung am Winklerweg und der Mathias-Grathes Straße verfügt über gemischte Wohnformen. Hier finden sich neben Reihenhäusern mit Sattel- und Pultdächern und zweieinhalb Geschossen auch Mehrfamilienhäusern mit Sattel- und Flachdächern mit zweieinhalb bis vier Geschossen. Weiter sind auch freistehende Einfamilienhäuser mit Satteldächern und zweieinhalb Geschossen vorhanden.

Entlang des Kamperwegs innerhalb des Wohngebiets sind die Geschossigkeiten durchmischt (anderthalb bis drei Geschosse), wobei die Höhenentwicklung der Baukörper in Richtung Ivangsweg zunehmend ist; das Satteldach ist allerdings größtenteils die vorwiegende Dachform.

#### Mobilität:

Alle dem Plangebiet angrenzenden Straßenzüge sind mit Gehwegen ausgestattet. Der Winklerweg verfügt zudem über einen Radweg auf der Straße und die Strümper Straße über einen einseitigen Radweg auf dem Niveau des Fußweges. Straßen wie Kalverdonksweg und Nibbelsweg sind weder mit Geh- noch mit Radwegen ausgestattet, dennoch verläuft über den Kalverdonksweg eine Anbindung an das lokale Radwegenetz.

Die Stadt Meerbusch ist zudem seit 2016 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS). Neben der Einbindung in das regionale Radverkehrsnetz sind zudem touristische Routen, so wie die NiederRheinroute, welche über die Stadtteilumgehung von Osterath im Westen verläuft, vorhanden (vgl. ISEK Meerbusch 2017, S.54; Wir in Meerbusch – Radfahren in Meerbusch 2020). Um dennoch mangelnde Verknüpfungen der Stadtteilzentren mit den Radwegen entgegenzuwirken, wird bereits eine Konzeption für ein modernes Radwegenetz durch die Stadt Meerbusch erarbeitet (vgl. ISEK Meerbusch, S. 55). Am Bahnhof in Osterath werden zudem mietbare Fahrradboxen bereitgestellt.

Aktuell wird eine Bahnunterführung in Osterath gebaut. Der Verkehr aus der Meerbuscher Straße und Strümper Straße wird in einem großen Kreisverkehr unter dem Gleiskörper zusammengeführt. Dazu werden insgesamt vier große Straßenrampen gebaut, welche die Autos in den Kreisverkehr leiten. Fußgänger und Radfahrer erreichen die Unterführung Strümper Straße über Rampen von den Straßen An der Bundesbahn, Strümper Straße und Krefelder Straße. Im Bereich des Kreisverkehrs wird es zudem drei Fußgängerbrücken geben. So werden die niveaugleichen Bahnübergänge und die daraus resultierenden Barrieren für Fußgänger und Radfahrer beseitigt und der Verkehrsfluss insgesamt gesteigert. Die Bauarbeiten für die Unterführung werden zurzeit nicht fortgesetzt, sodass sich die Umsetzung verzögert. (vgl. <https://meerbusch.de/service-und-politik/bauprojekte-der-stadt/bahnunterfuehrung-osterath.html>; <https://meerbusch.de/service-und-politik/nachrichten/artikel/bahnunterfuehrung-in-osterath-buergermeister-christian-bommers-spricht-mit-bundestagsabgeordneten-ueber-baustopp.html>).

### Erschließung:

Das Plangebiet ist aufgrund der drei Autobahnen A44, A52 und A57 über die Anschlussstelle Boverth verkehrsgünstig für den Individualverkehr erschlossen. Sowohl die Meerbuscher Straße, Krefelder Straße als auch die L154 bieten eine gute Erreichbarkeit der jeweiligen Autobahnen.

Meerbusch ist an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angebunden. Der Bahnhof Osterath wird durch den RE 7 welcher zwischen Köln und Krefeld, sowie durch den RE 10 welcher zwischen Düsseldorf und Kleve verkehrt, erschlossen.

Bereits seit 1898 besteht in Meerbusch eine bedeutende Anbindung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), welche durch die Rheinbahn AG betrieben wird. Die so genannte K-Bahn bedient heute im Rahmen der drei U-Bahnlinien U70, U74 und U76 in unterschiedlicher Takt- und Haltestellendichte insgesamt sieben Stationen im Stadtgebiet. Diese Anbindung ist wichtig für die innere Erschließung und äußere Anbindung der Stadt. In Osterath verkehrt die U76 (Düsseldorf – Krefeld) werktags meist in einem 20-Minuten-Takt, abends und am Wochenende halbstündlich. Die U74 ergänzt das Angebot zeitweise ab Meerbusch Görgesheide, Haus Meer oder Düsseldorf-Lörick und bietet Meerbusch eine Direktverbindung in den Düsseldorfer Süden (Holthausen).

Die Haltestelle Haus Meer ist weiter ein zentraler Umsteigepunkt nicht nur für den Stadtteil. Durch die periphere Lage dieser Haltestelle (670m vom Bahnhof Osterath entfernt) sowie die Einschränkungen des Verkehrsflusses durch Schranken ergibt sich in Osterath allerdings eine unbefriedigende Buslinienführung (vgl. ISEK Meerbusch, S. 52).

Im Plangebiet befinden sich die U-Bahnhaltestellen Hoterheide und Kamperweg, welche fußläufig erreichbar sind. Die angrenzende Wohnsiedlung wird von zwei Linienbussen der Linien 832 und SB 52 mit den Haltestellen Hoterheide, Kapellenstraße und Wienweg erschlossen.

Der Kreisverkehr Winklerweg/Marie-Curie-Straße hat bereits eine Ausfahrt ins Plangebiet.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH wurden verschiedene Anbindungspunkte untersucht sowie eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung an den für die Erschließung relevanten Knotenpunkten durchgeführt. Aufgrund der verschiedenen Realisierungsabschnitte und der Ungewissheit in Bezug auf die Realisierung der K9n wurden drei Varianten näher betrachtet:

- Variante 1: ohne Teilfläche 3 und ohne 2. Bauabschnitt K9n

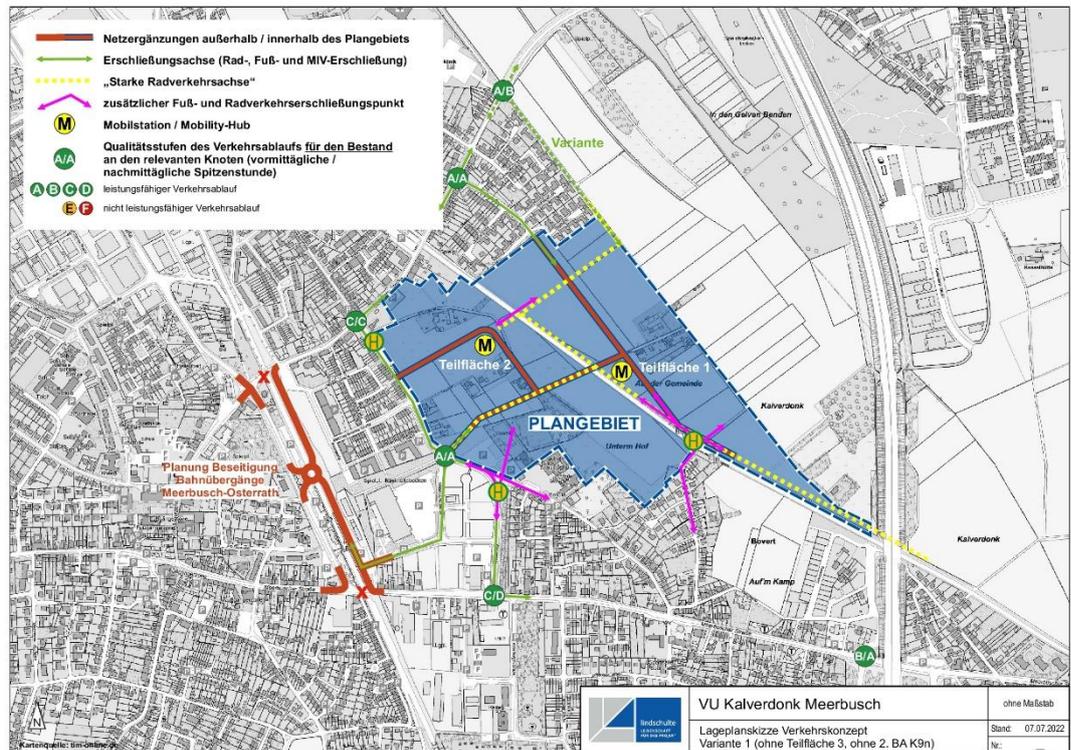


Abbildung 13: Lageplanskizze Verkehrskonzept - Variante 1 (Quelle: LINDSCHULTE)

- Variante 2: mit Teilfläche 3 und ohne 2. Bauabschnitt K9n

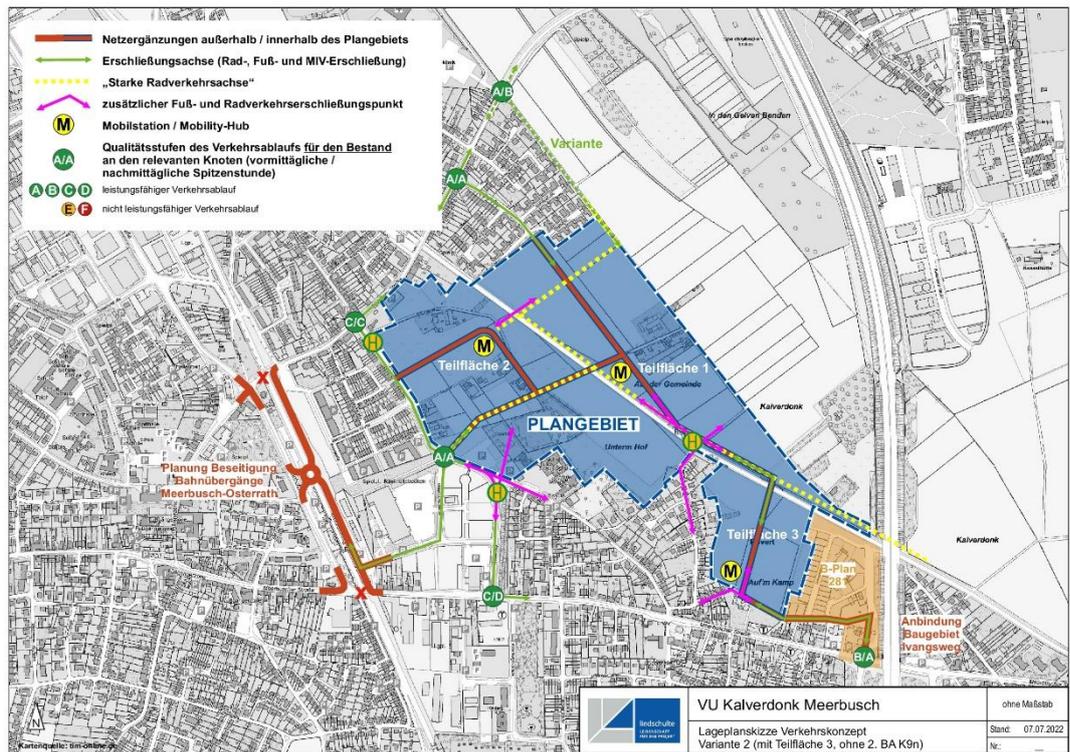


Abbildung 14: Lageplanskizze Verkehrskonzept - Variante 2 (Quelle: LINDSCHULTE)

- Variante 3: mit Teilfläche 3 und mit 2. Bauabschnitt K9n

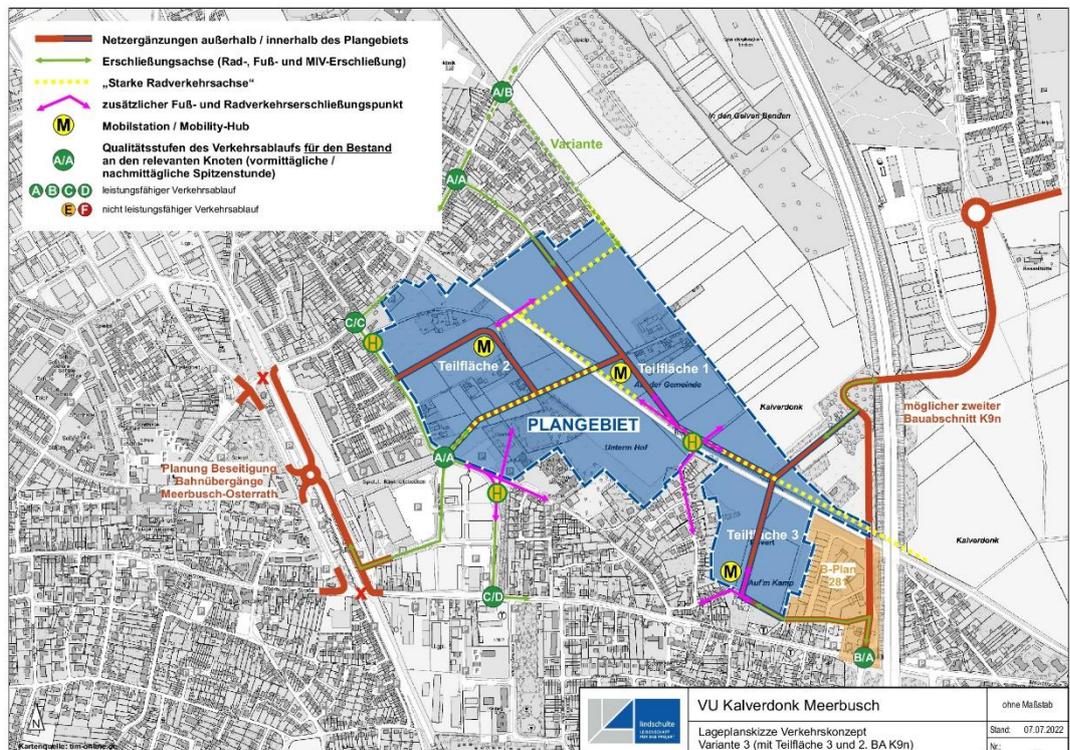


Abbildung 15: Lageplanskizze Verkehrskonzept - Variante 3 (Quelle: LINDSCHULTE)

Die Leistungsfähigkeit wurde gemäß des standardisierten Rechenverfahren („Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“) berechnet. Dabei erfolgt für den Bestand die Berechnung auf Basis aktueller Verkehrsbelastungen und für einen vorläufigen Prognosefall ist die Basis eine Verkehrsprognose mit einer angenommenen räumlichen Verteilung der Neuverkehre auf Basis einer Netzbetrachtung (nur für Variante 1). Die Bewertung der Leistungsfähigkeit erfolgt über die Qualitätsstufen A bis F – A-D leistungsfähig; E-F nicht leistungsfähig.

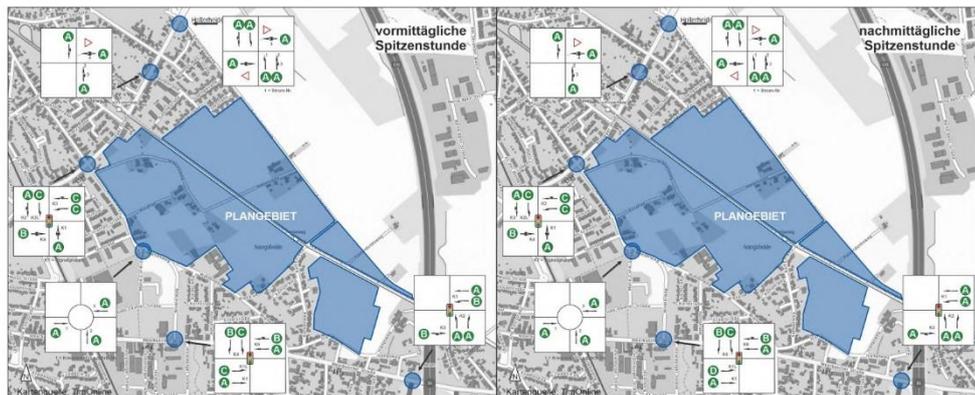


Abbildung 16: Leistungsfähigkeit Knotenpunkte - Knotenströme (Quelle: LINDSCHULTE)

Für den vorläufigen ungünstigen Prognosefall (Variante 1) ist nach Umsetzung der Planung mit einem leistungsfähigen Verkehrsablauf zu rechnen und voraussichtlich sind keine baulichen Anpassungen bzw. Änderungen an den Signalprogrammen der relevanten Knotenpunkte erforderlich.

Insgesamt wird der Verkehrsablauf mit überwiegend sehr guten bis guten Qualitätsstufen bewertet. Es bestehen gute Voraussetzungen, da die Planung auf ein reinrechnerisch leistungsfähiges Straßennetz mit bereits im Umfeld vorhandenen Radverkehrsanlagen und einer hochwertigen ÖPNV-Anbindung trifft. Folgende Empfehlungen werden vom Gutachter getroffen:

- Starke Radverkehrsachse in das benachbarte Radpunktenetz einbinden
- Neben den für die MIV-Erschließung vorgesehenen Anbindungspunkte auch weitere Anbindungspunkte nur für den Fuß- und Radverkehr vorsehen
- Je Teilgebiet eine Mobilstation mit Sharingangeboten, mit Flächen zum geordneten Abstellen von E-Scootern sowie mit Packstation

### Entwässerung und Siedlungswasserwirtschaft

Im Rahmen des Baugrund- und Versickerungsgutachten des Ingenieurbüros für Boden- und Grundwasserbewertung Dr. Schmidt aus St. Augustin wurde eine Erkundung der Bodeneigenschaften zur Bewertung der Versickerungsfähigkeit von Niederschlagswasser und zur Bewertung als Baugrund durchgeführt. Dabei standen folgende Untersuchungen im Fokus:

- Abteufen geotechnischer Rammkernbohrungen und Rammsondierungen
- Entnahme von Bodenfeststoffproben
- Geländeversuche zur Wasserversickerung

- Einmessen der Bohrpunkte
- Laboranalytische Untersuchungen
- Topografische Geländeaufnahme.

Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass die Hauptbodenart im Plangebiet Sand ist und oberflächennah auch Schluff als Feinkornanteil vorzufinden ist. Die gemessenen Grundwasserstände entsprechen dem durchschnittlichen Grundwasserstand – hier: hochanstehendes Grundwasser. Diese Tatsache führt dazu, dass besondere bautechnische Maßnahmen notwendig sind und eine Versickerung von Niederschlagswasser mittels unterirdischer Speicher (Rigolenversickerung) oder Versickerung von Niederschlagswasser mittel oberirdischer Speicher (Muldenversickerung) möglich ist. In beiden Fällen ist eine Einzelfallprüfung notwendig. Möglich Versickerungspunkte sind der Abbildung zu entnehmen.



Abbildung 17: mögliche Versickerungspunkte (Quelle: Ingenieurbüros für Boden- und Grundwasserbewertung Dr. Schmidt )

Aufbauend auf den Ergebnissen des Baugrund- und Versickerungsgutachtens hat FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH ein Entwässerungskonzept erarbeitet.

#### Lärm:

Die schalltechnische Untersuchung der auf das Plangebiet und seine Umgebung einwirkenden Lärmbelastungen (öffentlicher Straßenverkehr, Schienenverkehr, umliegende Gewerbegebiete, Freizeitlärm) des Büros TAC – Technische Akustik aus Grevenbroich hat hinsichtlich der Berechnungen Lärm öffentlicher Verkehr, Gewerbelärm im Umfeld und Freizeitlärm folgendes ergeben:

*Lärm öffentlicher Verkehr (Straßen, Schiene):* Bei der freien Schallausbreitung werden die Orientierungswerte der DIN 18005 tagsüber als auch nachts überschritten (Tag: 57-74 dB(A); Nacht: 53-69 dB(A)). Dadurch sind Maßnahmen erforderlich.



Abbildung 18: Lärm öffentlicher Verkehr (Quelle: TAC - Technische Akustik)

Der Gutachter schlägt passive Schallschutzmaßnahmen (geeignete Auslegung des Schallschutzes der Gebäudehülle) für die Herstellung von gesunden Wohnverhältnissen im Inneren der Gebäude vor. Die Dimensionierung der konkreten akustischen Eigenschaften der Fassadenbauteile erfolgt im Rahmen des Schallschutznachweises.

*Gewerbelärm im Umfeld:* Durch den Bebauungsplan Nr. 60 werden für einen schmalen Streifen im Bereich des Schützenplatzes die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten, sodass dort Maßnahmen erforderlich sind.



Abbildung 19: Gewerbelärm im Umfeld (Quelle: TAC - Technische Akustik)

Der Gutachter schlägt dort zwei Alternativen vor: Verzicht der Bebauung im Bereich der Überschreitungen oder keine zu öffnenden Fenster an schützenswerten Räumen im Bereich mit Überschreitungen.

**Freizeitlärm:** Durch den Schützenplatz werden in der Nachtzeit die Orientierungswerte der DIN 18005 in Verbindung mit den Bestimmungen für seltene Ereignisse der Freizeitlärmrichtlinie für allgemeine Wohngebiete von 50 dB(A) überschritten.

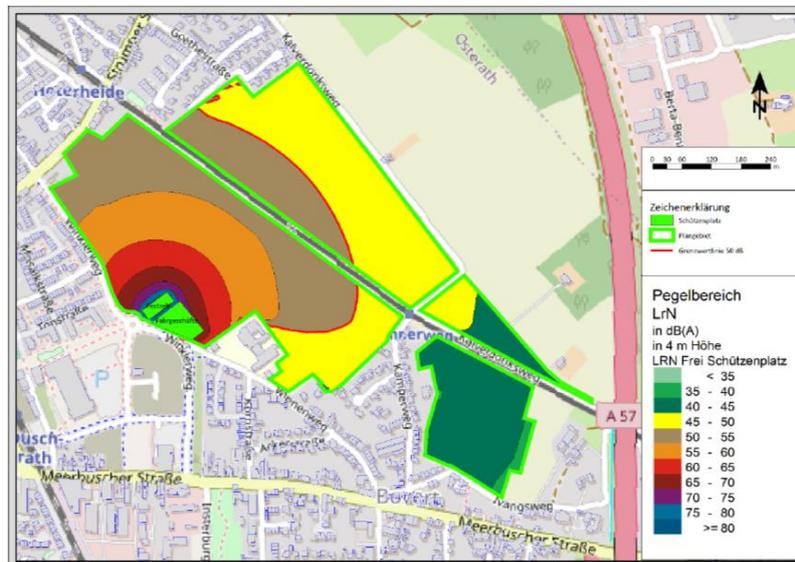


Abbildung 20: Freizeitlärm (Quelle: TAC - Technische Akustik)

Der Gutachter schlägt folgende mögliche Maßnahmen vor:

- Verzicht der Bebauung im Bereich mit Überschreitungen (Lösung wenig zielorientiert)
- Keine zu öffnenden Fenster an schützenswerten Räumen im Bereich mit Überschreitungen
- Errichtung einer Lärmschutzwand
- Verlegung des Schützenplatzes (Lösung wenig zielorientiert)
- Erteilung von Sondergenehmigungen durch die Stadt Meerbusch zur Nutzung des Schützenplatzes unter Inkaufnahme von Überschreitungen der Orientierungswerte.

Da das Schützenfest nur alle 2 Jahre stattfindet, handelt es sich hier um ein sog. seltenes Ereignis. Es müssen städtebauliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, um den Platz auch in der Zwischenzeit adäquat und quartiersverträglich nutzen zu können.

Natur, Landschaft und Klima:

Aktuell befinden sich im Plangebiet überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen. Diese werden durch vereinzelnde Bestandsbebauungen in Form von Höfen und Wohnhäusern ergänzt. In den Bereichen der Bebauung befinden sich Baumgruppen/-reihen, Wiesenflächen und Ziergärten. Es gibt einige prägende Baumstrukturen insbesondere entlang des Nibbelsweg sowie Einfriedungen von privaten Grundstücken oder die Eichen-Allee entlang der K-Bahn

Nördlich des Plangebietes in Richtung Autobahn liegt eine Waldfläche.

Das Büro Ökoplan – Bredemann und Fehrmann aus Essen wurde mit der Erstellung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags der Stufe 1 und 2 beauftragt. Aufgabenstellung war

es herauszufinden für welche planungsrelevanten Arten das Vorhaben und dessen Umfeld eine Eignung als Lebensraum aufweist und ob artenschutzrechtliche Konflikte im Sinne des § 44 BNatSchG entstehen.

Als planungsrelevante Arten konnte die Gruppe der Fledermäuse (Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus, Zwergfledermaus, Gattung Langohr) und Avifauna (Girrlitz, Mäusebussard, Nachtigall, Star) im Rahmen der Erfassung nachgewiesen werden. Im Rahmen der Umsetzung besteht für die Artengruppe der Fledermäuse und die Artengruppe der Vögel die Gefahr von Tötungen, der erheblichen Störung sowie der Zerstörung von Lebensstätten. Diese lassen sich durch das Einhalten von Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie der Durchführung von Ersatzmaßnahmen verhindern.

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag der Stufe 1 und 2 kommt zu dem Ergebnis, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt sind und eine Ausnahmeprüfung nicht erforderlich ist.

Aus der Klimaanalyse der Stadt Meerbusch ist die hohe klimatische Bedeutung des Plangebiets zu entnehmen. Laut der Planungshinweiskarte kommt dem Gebiet eine hohe humanbioklimatische Bedeutung zu. Das bedeutet, dass der Bereich für die gegenwärtige Siedlungsstruktur einen wichtigen klimaökologischen Ausgleichsraum darstellt. Zur Erhaltung ihrer Funktion sollen bauliche Eingriffe möglichst vermieden werden bzw. unter Berücksichtigung stadtklimatischer Belange erfolgen. Durch Begrünung, Gebäudestellung etc. soll die Durchlüftung der angrenzenden Bebauung weiterhin gewährleistet bleiben. Eine Vernetzung mit benachbarten Grünflächen soll zudem die Ökosystemleistung verbessern. Für die Nachtsituation stellt die Planungshinweiskarte Teile des Plangebiets darüber hinaus als Kaltluftentstehungsgebiet dar. Dies gilt es insbesondere in der Planung zu berücksichtigen.

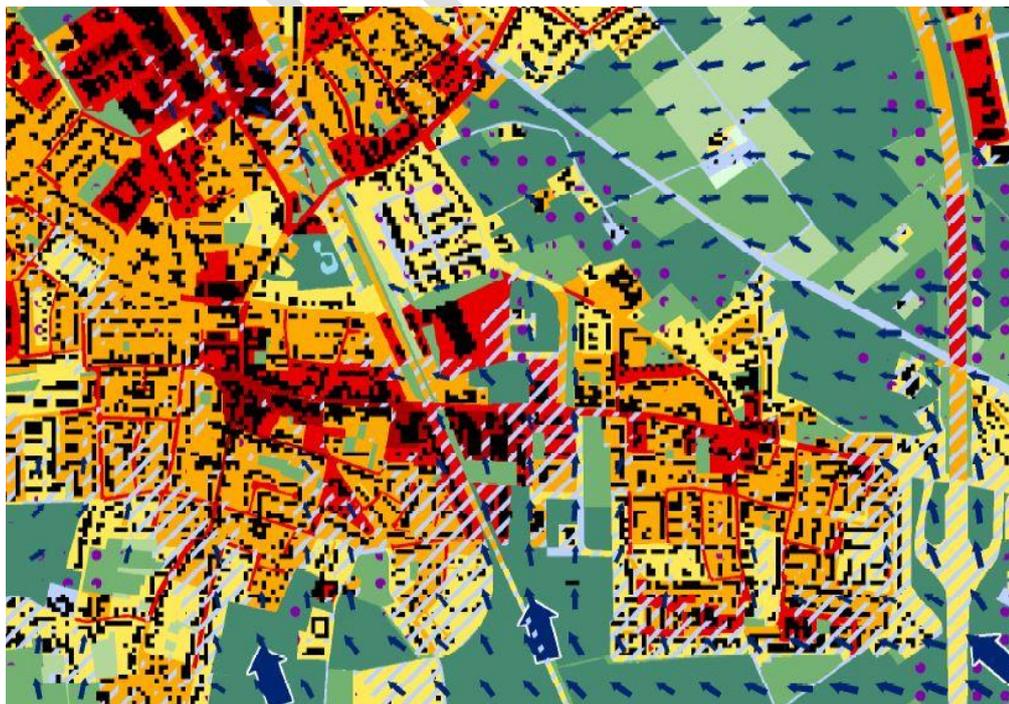


Abbildung 21: Ausschnitt Klimaanalyse Meerbusch, Planungshinweiskarte Nacht

### Identität:

Osterath war einst der am deutlichsten industriell geprägte Stadtteil der Stadt Meerbusch. Heute ist Osterath mit dem Rathauspark, der Kneipenmeile, dem Kunstkabinett und einer Fußgängerzone ein pulsierender Stadtteil.

Prägend für das Stadtteilzentrum ist vor allem die Pfarrkirche St. Nikolaus mit ihrem Tuffsteinturm, welcher aus dem 12. Jahrhundert stammt. Im Rahmen der Ortskernsanierung wurde auch der Kirchenvorplatz neugestaltet. Die Pfarrkirche bildet zusammen mit dem Ackershof, dem Hotel Weindorf und der ehemaligen Dampfmühle eine geschlossene historische Platzanlage (vgl. <https://meerbusch.de/kultur-und-tourismus/sehenswuerdigkeiten/osterath.html> 2020).

Rheinisches Brauchtum wird in der Stadt Meerbusch noch gepflegt. Volks- und Heimatfeste der heimischen Schützenbruderschaft, dem Osterather Heimat- und Schützenbund, sind bekannt für ihren überaus bunten Umzug. Weiter wird auch Karneval groß gefeiert. Die Vielzahl von Festen schafft nicht nur Gemeinschaftserlebnisse, sondern auch eine starke Identität (vgl. <https://meerbusch.de/wir-in-meerbusch/brauchtum.html> 2020).

Der Schützenplatz, auch Dr.-Hans-Lampenscherf-Platz genannt, befindet sich am westlichen Rand des Plangebietes direkt am Kreisverkehr Wienenweg/Winklerweg. Der Platz besteht aus einer befestigten und unbefestigten Fläche auf denen u.a. das Festzelt sowie die Versorgungseinrichtungen während den Veranstaltungen aufgebaut sind. Neben dem alle zwei Jahre stattfindenden Schützenfest finden auch weitere Veranstaltungen auf dem Platz statt, weshalb er in seiner Funktion nicht eingeschränkt werden darf.

### **3.6.6. Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein zentraler Baustein der Baugebietsentwicklung „Kalverdonk“ und soll dabei als positives Beispiel für die Integration der Bürger\*innen in einen dialogorientierten Planungsprozess stehen. In Vorbereitung auf den städtebaulichen Wettbewerb wurde ein Beteiligungsprozess erarbeitet. Dabei stehen die frühzeitige Aktivierung und Beteiligung wichtiger Akteure, Stakeholder und der Öffentlichkeit zur Einholung von Anregungen, Ideen und Wünsche im Fokus, um ein optimales in der Bevölkerung akzeptiertes Planungsergebnis zu erreichen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll dabei informieren (Ziele vermitteln), konsultieren (Anregungen aufnehmen) und gemeinsam Lösungen finden (dialogorientiertes Planen).

Für die Zielerreichung ist ein mehrphasiger Beteiligungsprozess erarbeitet worden (vgl. Abbildung 22).

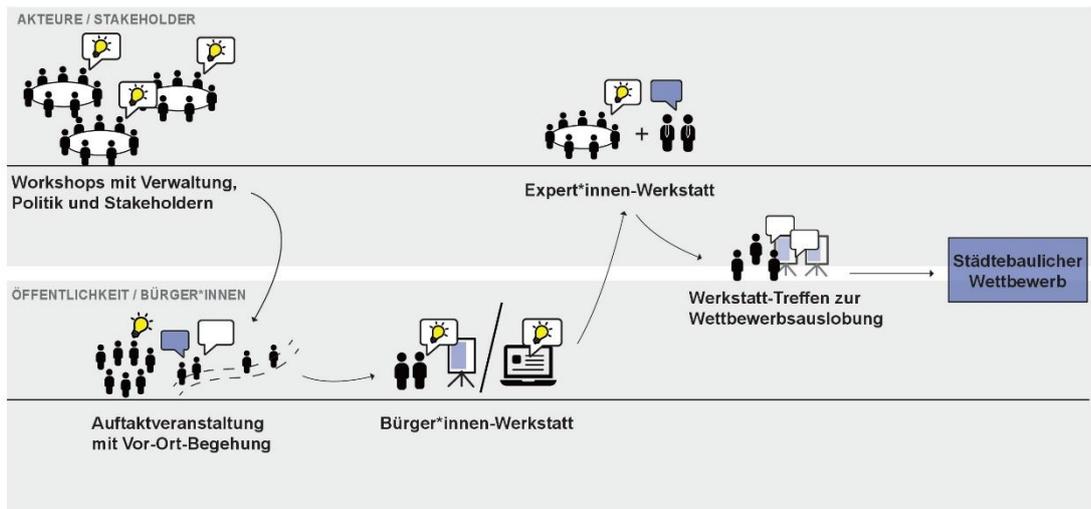


Abbildung 22: *Beteiligungsprozess in Vorbereitung auf den zweiphasigen städtebaulichen Wettbewerb (eigene Darstellung, NRW.URBAN 2021)*

Eine entscheidende Rolle bei dem Beteiligungsprozess spielt die enge Verzahnung zwischen der Beteiligung von wichtigen Akteuren aus dem Stadtteil, Expert\*innen, Politik und Verwaltung sowie der Bürgerschaft. Das Ziel ist es ein gemeinsames Verständnis der Planungsziele und städtebaulichen Rahmenbedingungen für die zukünftige Baugebietsentwicklung zu entwickeln.

Eingeleitet wurde der Beteiligungsprozess Mitte August 2021 mit einer dreiteiligen Workshopreihe mit Vertreter\*innen der Meerbuscher Stadtverwaltung, den Mitgliedern des Ausschusses für Planung und Liegenschaften der Stadt Meerbusch sowie mit Stakeholder/Vereins- und Interessensvertretern aus Meerbusch-Osterath. Das Ziel der Workshops war es die einzelnen Positionen und zentralen Aspekte der Interessensvertretungen zu identifizieren und zusammenzuführen. Dabei standen die Themencluster

- Städtebau und Dichte
- Natur, Landschaft und Klima
- Mobilität und Verkehr
- Identität des Ortes

im Fokus der Diskussion. Diese vier Themencluster wurden aus den im Wintersemester 2020/2021 und Sommersemester 2021 stattgefundenen studentischen Projekten in Kooperation mit der TU Dortmund – Fakultät Raumplanung abgeleitet. Die Ergebnisse der studentischen Projekte sind dem Anhang zu entnehmen (vgl. Anhang xx).

Am 30. Oktober 2021 fand die Auftaktveranstaltung inkl. Vor-Ort-Begehung mit der Öffentlichkeit statt. Start und Ziel der Vor-Ort-Begehung war die Nikolaus-Schule. Von dort aus wurden in verschiedenen Kleingruppen fünf Stationen im Plangebiet „Kalverdonk“ angelaufen.



Abbildung 23: Rundgang Vor-Ort-Begehung (Quelle: plan-lokal)

In der anschließenden Informationsveranstaltung wurden den Teilnehmenden anhand von drei Gesprächsrunden das Plangebiet sowie der aktuelle Planungsstand vorgestellt.

Der Beteiligungsprozess wurde am 12. Januar 2022 mit einer digitalen Bürger\*innen-Werkstatt zu der alle interessierten Bürger\*innen eingeladen waren weitergeführt.

Am 02. März 2022 folgte eine digitale Expert\*innen-Werkstatt mit den Mitgliedern des Ausschusses für Planung und Liegenschaften der Stadt Meerbusch, Vertreter\*innen der Stadtverwaltung Meerbusch sowie Stakeholder/Vereinsvertreter\*innen aus Meerbusch. Das Ziel der Werkstatt war es Leitplanken für die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs für die Baugebietsentwicklung „Kalverdonk“ anhand der vier bekannten Themencluster – Städtebau und Dichte; Natur, Landschaft und Klima; Mobilität und Verkehr; Identität des Ortes – zu verfestigen.

Abgeschlossen wurde der Beteiligungsprozess in Vorbereitung auf den städtebaulichen Wettbewerb mit einem gemeinsamen Werkstatt-Treffen zur Wettbewerbsauslobung am 05. April 2022. Dabei wurden die bisherigen Erkenntnisse aus den einzelnen Beteiligungsformaten zusammengeführt und die Leitplanken für die Auslobung der Öffentlichkeit präsentiert und gemeinsam diskutiert.

# 4.

## Wettbewerbsaufgabe

---

### 4.1.

#### Wettbewerbsgegenstand und allgemeine übergeordnete Ziele

Im Rahmen des nichtoffenen, zweiphasigen Realisierungswettbewerbs mit Ideenteil sind von den Wettbewerbsteilnehmenden die Chancen für eine Verbesserung des Zusammenwachsens von bestehenden und neuen Strukturen auf städtebaulicher und freiraumplanerischer Ebene darzustellen sowie Maßnahmen für eine zukunftsfähige, nachhaltige und lebenswerte Gebietsentwicklung vorzuschlagen. Die Entwicklung des Plangebietes soll einen Mehrwert zur Entlastung des Wohnungsmarktes für die Stadt Meerbusch darstellen und den Ortsteil Osterath städtebaulich geordnet abrunden.

Ziel des Wettbewerbsverfahrens ist eine qualitätsvolle stadtplanerische Entwicklung des Gebietes „Kalverdonk“ in Meerbusch-Osterath. Dabei sollen städtebauliche Ideen aufgezeigt werden, die eine nachhaltige, klimagerechte und sozial gerechte Nutzungsperspektive mit einer wohnbaulichen Entwicklung für alle Lebenslagen und alle Preissegmente sicherstellen.

Die Entwicklung soll insbesondere von einer qualitätsvollen Wohnbebauung mit hochwertigen und klimafesten Freiräumen, verträglichen Nutzungsmischungen und innovativen Mobilitätsangeboten geprägt sein. Dabei soll der schienengebundene ÖPNV (K-Bahn-Linie und DB-Linie) eine entscheidende Rolle spielen und der ruhende Verkehr ausschließlich in Quartiersgaragen untergebracht werden. Eine „Verbannung“ des Autoverkehrs in Form von einem autoarmen und/oder autofreien Quartier soll u.a. zu einer qualitätsvollen Gestaltung des Freiraums und der sonstigen öffentlichen Räume führen.

Insgesamt soll ein städtebauliches Gebiet entwickelt werden, bei dem neben der wohnbaulichen Entwicklung auch die soziale Infrastruktur und ergänzende Nutzungen wie Arbeit, Freizeit und Gastronomie sowie qualitätsvolle und großzügige Grün- und Freiräume bedacht werden.

Entwicklungsziele:

- Städtebauliche Qualitäten schaffen
- Mehrwert für den Stadtteil und Wahrung der Identität (Begegnungsräume)
- Multifunktionale, erlebbare und nutzbare Grün- und Freiflächen
- Innovativer Wohnungsbau
- Innovative Mobilität
- Klimaresiliente und klimagerechte Entwicklung
- Nutzungsmischung

## 4.2.

### Wettbewerbsgebiet

Der städtebauliche Realisierungswettbewerb mit Ideenteil soll das gesamte Plangebiet „Kalverdonk“ mit einer Größe von rd. 37 ha berücksichtigen. Aufgrund der Größe des Plangebietes ist eine Entwicklung in mehreren Realisierungsabschnitten (4-5) vorgesehen. Die Abgrenzung der Bauabschnitte sind in der Abbildung 24 gekennzeichnet.

Für eine abschnittsweise Realisierung müssen die Bauabschnitte autark voneinander funktionieren, aber dennoch ein Gesamtbild darstellen. Zudem ist eine zeitlich abgestufte Realisierungsoption von den Bereichen 1a und 1b innerhalb des 1. Bauabschnitts gewünscht. Dies ist bei der Planung zu beachten und entsprechende Lösungen vorzusehen.

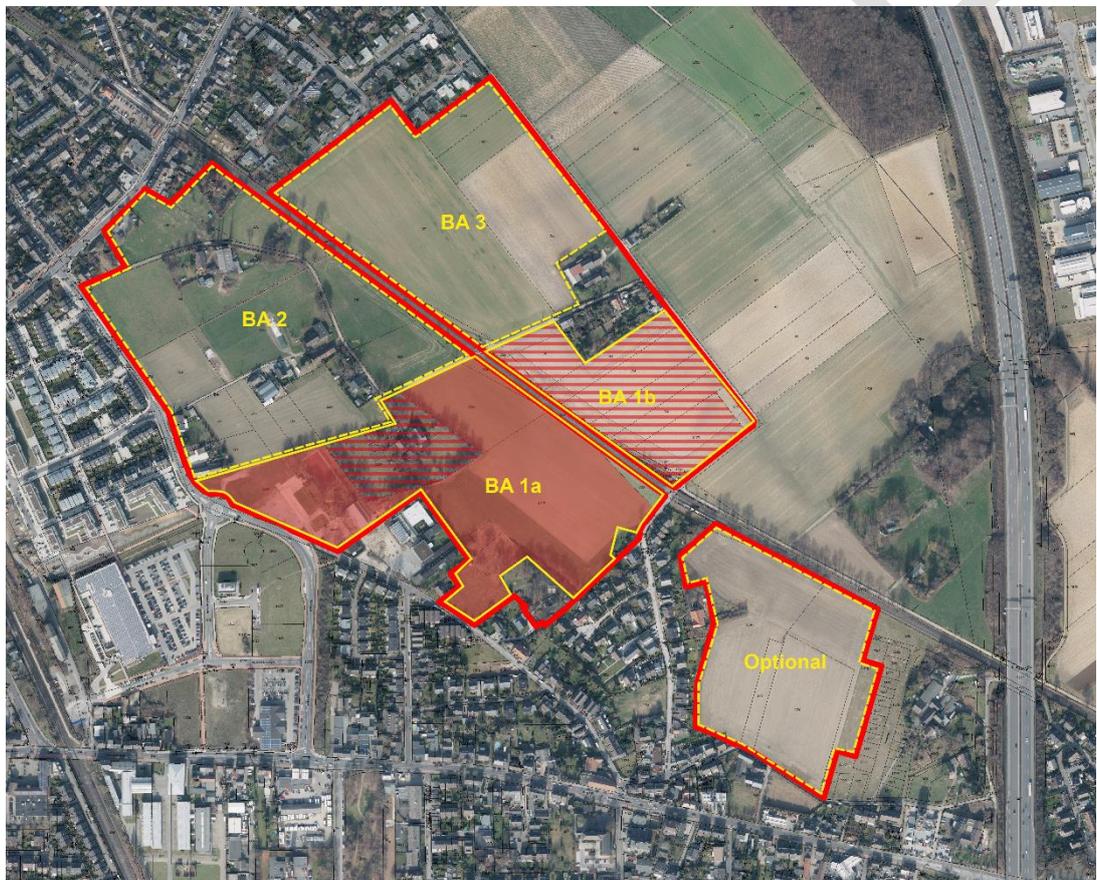


Abbildung 24: Mögliche Realisierungsabschnitte (eigene Darstellung, NRW.URBAN 2022)

## 4.3.

### Planungsrechtliche und städtebauliche Vorgaben

Der vorzusehende Städtebau soll mit einer der Umgebung angemessenen städtebaulichen Dichte konzipiert werden. Dabei wird erwartet, dass die städtebauliche Gestaltung sowie die Architektur und Bauweise regionale Akzente aufgreift, sodass ein harmonisches Gesamtbild entsteht.

Das städtebauliche Konzept ist die Grundlage für die an das Verfahren anschließende Bauleitplanung der Stadt Meerbusch.

## 4.4.

### Planungsanforderungen

Im Rahmen des Wettbewerbs wird ein tragfähiges und schlüssiges Gesamtkonzept für die Fläche von rund 37 Hektar erwartet, welches ein solides Grundgerüst für eine innovative, soziale und nachhaltige städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Entwicklung in Realisierungsabschnitten über die nächsten rd. 20 Jahre ermöglichen. Auf Grundlage der Bestandssituation und der Eigentumsverhältnisse sollen umsetzungsfähige Teilabschnitte, die für sich funktionieren, sich jedoch in ein zusammenhängendes Konzept insbesondere in Bezug auf den Freiraum einbetten, entstehen.

Eine weitere Herausforderung, liegt im Umgang und in der Integration der K-Bahnlinie in die Gesamtentwicklung. Die K-Bahnlinie mit der im Plangebiet befindlichen Haltestelle „Kamperweg“ soll das Rückgrat der Baugebietsentwicklung bilden und zentraler Baustein für ein autoarmes Quartier und zukunftsfähiges Mobilitätskonzept sein. Von den Wettbewerbsteilnehmenden wird ein Konzept erwartet, das Lösungswege dafür aufzeigt und innovative Mobilitätsansätze entwickelt.

Der Umgang mit der Ausbildung und Gestaltung des Ortsrandes bildet einen weiteren übergeordneten Aspekt, wofür im Wettbewerb Lösungen aufgezeigt werden sollen. Dabei sollen eine sinnvolle und schonende städtebauliche Arrondierung des Ortsteiles aufgezeigt werden und der Umgang mit dem Übergang zur Landschaft unter Berücksichtigung der angrenzenden emittierenden Autobahn Berücksichtigung finden.

## 4.4.1.

### Städtebau und Dichte

Es werden Vorschläge für innovative, individuelle und auch gemeinschaftsorientierte Wohnformen erwartet. Der Städtebau soll seinen Charakter durch hervorgehobene Orte, z.B. Plätze/Räume zum sozialen Austausch, ruhige Bereiche zur Erholung und Entspannung sowie Aufenthalts-, Begegnungs- und Spielflächen akzentuieren. Hierbei soll dem Wechselspiel bebauter und unbebauter Flächen eine besondere Bedeutung zukommen.

#### Bestandsbebauung

Der städtebauliche Entwurf muss sensibel auf die Bestandsbebauung reagieren und einen harmonischen Übergang zwischen Alt und Neu gestalten. Bestehende Wohngebäude mit einer entsprechenden Grundstücksgröße sind in die Planung zu integrieren. Bestehende Wege- und Grünverbindungen sind durch das Neubaugebiet aufzunehmen und weiterzuführen.

#### Geschossigkeit, Dichte, Gebäude- und Wohnformen

Es wird eine aufgelockerte, der Umgebung/dem Ortsbild angepasste Bebauung mit einer Geschossigkeit von drei Vollgeschossen plus Staffelgeschoss, abnehmend zum Bestand, angestrebt. Damit die Flächen effizient genutzt werden ist jedoch eine gewisse Dichte notwendig, sodass in bestimmten Bereichen punktuell mit städtebaulicher Begründung und Mehrwert (z.B. städtebauliche Akzentuierung, Lärmschutz, Gewinnung

zusätzlicher Freiräume) von der Vorgabe der Geschossigkeit nach oben hin abgewichen werden kann.

Im Gebiet sollen mindestens 30% öffentlich geförderter Wohnungsbau sowie verschiedene Wohn- und Gebäudeformen für alle Zielgruppen realisiert werden. Dabei ist anzustreben, dass die Verteilung des öffentlich geförderten Wohnungsbaus im gesamten Plangebiet durch unterschiedliche Bebauungstypologien erfolgt und mit dem frei finanzierten Wohnungsbau kombiniert und gemischt wird.

Es wird eine Mischung vielfältiger Wohnformen, wie z.B. barrierefrei, behindertengerecht, bezahlbar, gemeinschaftliche, altersgerecht, inklusiv, öffentlich-gefördert, Mehrgenerationen, angestrebt. Bei den Gebäudeformen soll der Schwerpunkt auf Mehrfamilienhäuser mit einem vielfältigen Angebot an Wohnformen liegen. Eine kompakte Bauweise in Kombination mit öffentlichen Freiräumen zur effizienten Nutzung der Fläche ist wünschenswert. Einfamilienhäuser könnten nur vorstellbar sein, wenn diese flächensparend und innovativ (z.B. Solarsiedlung, Klimaschutzsiedlung, autofreie Siedlung) sind. Freistehende Einfamilienhäuser sollen die Ausnahme darstellen, da ein bedarfsgerechtes Wohnungsangebot geschaffen werden soll. Dafür werden vielfältige Gebäude- und Wohnformen benötigt, um auch möglichst vielen Zielgruppen, wie z.B. Singles, Familien, Senioren, Paare, Einsteiger, gerecht zu werden. Ein durchmischtes Quartier ist das Ziel.

Eine wesentliche Aufgabe für das städtebauliche Konzept ist das Finden einer angemessenen baulichen Dichte. Dabei müssen die örtlichen Gegebenheiten mit den übergeordneten Zielen der Raumordnung eines sparsamen Flächenverbrauchs in Einklang gebracht werden. Es sind intelligente städtebauliche und freiraumplanerische Lösungen vorzuschlagen, die eine uneingeschränkt hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität im Gebiet gewährleisten. In Anlehnung an den Bestand und dem Wunsch an gemeinschaftliche Wohnformen sind „neue“ Hofstrukturen denkbar.

#### Architektur, Bauformen

Bei der Bebauung soll ebenso eine Vielfältigkeit von regionalen Architekturen, Bau- und Dachformen sowie eine ökologische und nachhaltige Bauweise und Materialwahl Anwendung finden, sodass regionale Akzente (z.B. niederrheinischer Klinker) teilweise im städtebaulichen Erscheinungsbild aufgenommen werden. Denkbar ist außerdem eine vielfältige Nutzung der Dachflächen zur Energiegewinnung aber auch als Aufenthaltsräume.

Generell wird ein Gleichgewicht zwischen Freiraum und Wohnungsbau angestrebt, sodass der städtebauliche Entwurf genau diesbezüglich eine Lösung aufzeigen soll.

#### Soziale Infrastruktur und ergänzende Nutzungen

Ergänzt wird die wohnbauliche Entwicklung noch durch die Erweiterung/Ergänzung der sozialen Infrastruktur sowie ergänzende Nutzungen wie Arbeit, Freizeit und Cafés/Bäckereien, die keine Konkurrenz zum Ortszentrum bilden (vgl. Fortschreibung Einzelhandelskonzept der Stadt Meerbusch – hier: Zielsetzung für Osterath).

Im Gesamtkonzept ist im Teilbereich 1a eine Kindertageseinrichtung mit 5 Gruppen und den dazugehörigen Außenanlagen und Stellplätze nachzuweisen (rd. 2.500 m<sup>2</sup>). Eine Kombination mit einer Wohnnutzung im Obergeschoss ist vorstellbar.

Neben dem Neubau einer Kindertagesstätte ist auch die Erweiterung der Nikolaus-Schule um einen Zug zu berücksichtigen. Dabei soll lediglich eine mögliche Erweiterungsfläche von rd. 1.100 m<sup>2</sup> vorgesehen werden, die in Anlehnung an der Bedarfsplanung der Stadt Meerbusch auch anderweitig genutzt werden kann.

Darüber hinaus sind auch Gesundheitsaspekte insbesondere die Pflege und Versorgung im Alter (z.B. Ärztehaus) im Konzept mitzudenken.

#### Energie:

Es soll ein nach heutigem Kenntnisstand der technischen Möglichkeiten energetisch vorbildliches neues Quartier entstehen, welches auf einer stimmigen Kombination energieeffizienter Gebäudestandards und der Nutzung regenerativer Energien beruht. Für die Umsetzung ist der Bau von möglichst energieautarken Gebäuden wünschenswert. Dabei soll der Anteil lokal verfügbarer regenerativer Energien möglichst überwiegen. Die Wettbewerbsteilnehmer sollen ein Energiekonzept auf Quartiersebene mitdenken und Aussagen über die mögliche Energie- und Wärmeversorgung treffen. Entsprechende Flächen sind im städtebaulichen Konzept vorzuhalten.

## 4.4.2.

### **Natur, Landschaft und Klima**

#### Multifunktionale Grün- und Freiflächen

Das Plangebiet „Kalverdonk“ soll sich durch multifunktionale, erlebbare und nutzbare Grün- und Freiflächen auszeichnen. Dabei ist ein hoher Grün- und Freiflächenanteil durch durchlässige Grünstrukturen mit hohen Aufenthaltsqualitäten und Begegnungsräume mit Naherholungsfunktionen zu realisieren.

Die Flächengestaltung soll nutzungsoffen sein und weniger anlagenorientiert, um auf verschiedene Anforderungen flexibel zu reagieren. Darüber hinaus sollen möglichst die Bedürfnisse vieler Nutzergruppen befriedigt werden. Dies gilt insbesondere für Kinder und Jugendliche. Dazu gehören unter anderem beispielbare Gestaltungselemente und Rückzugsorte für Jugendliche.

#### Gemeinschaftlich genutzte Grünflächen, Ort der Begegnung

Gemeinschaftlich genutzte Grünflächen verschiedener Größenordnung und Ausrichtung (z.B. Gemeinschaftsgärten von Wohngruppen, urban gardening, urban farming, Allmendegärten) sind insbesondere für den Gemeinschaftsansatz und das soziale Miteinander umzusetzen. Darüber hinaus sollen vielfältige kleinteilige Angebote, wie zum Beispiel Sitzbänke, Naturerlebnisorte mit Artenschutzmaßnahmen wie Insektenhotels oder Trinkbrunnen das Angebot ergänzen.

#### Klimagerechte Freiraumentwicklung

Die mit dem Klimawandel einhergehenden Herausforderungen für städtebauliche Strukturen, wie etwa die Erhöhung durchschnittlicher Temperaturen und verstärkte

Extremwetterereignisse, erfordern eine auf die Zukunft ausgerichtete, klimaresiliente und klimagerechte Entwicklung/Planung. Dabei bildet Wasser als Gestaltungselement sowie eine nutzbare grün-blaue Infrastruktur die Basis der Entwicklung. Retentions- und Versickerungsflächen sollen multifunktional im öffentlichen Raum nutzbar sein. Im öffentlichen Raum ist eine möglichst geringe Versiegelung umzusetzen, sodass notwendige Infrastrukturen beispielsweise für die Entwässerung möglichst naturnah gestaltet werden. Darüber hinaus sind weitere Vorschläge für städtebauliche und sonstige Maßnahmen zu erbringen, die einen klimawirksamen und energiesparenden Städtebau ermöglichen (Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, Frischluftschneisen, Hitzeschutz/Verschattungen etc.). Die in der Anlage beigefügte Checkliste dient hier zur Orientierung hinsichtlich der zu beachtenden Aspekte.

#### Aktive Berücksichtigung der Natur

Eine aktive Berücksichtigung der Natur, bei der spezielle Maßnahmen für den Artenschutz festgesetzt werden und bestehende Grünstrukturen, wie Bäume und Hecken, integriert werden, spielt ebenfalls eine entscheidende Rolle bei dem städtebaulichen Konzept. Dabei sollen Lösungen aufgezeigt werden, wie eine aktive Berücksichtigung der Natur sowie die Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen im Gebiet mit einer attraktiven erlebbaren Grün- und Freiraumstruktur und einem innovativen Wohnungsbau im Einklang gebracht werden kann.

#### Entwässerung

Zur Reduzierung des Abflusses von Niederschlagswasser im Plangebiet kann ein geringer Versiegelungsgrad in öffentlichen und privaten Bereichen beitragen. Für die entwässerungstechnischen Fragen ist das vorliegende Entwässerungskonzept zu berücksichtigen.

#### Lärmschutz

Die Ergebnisse des Lärmschutzgutachtens (vgl. Kapitel 3.6.5) sind zu berücksichtigen. Es wird unabhängig davon jedoch eine Abwägung zwischen passiven und aktiven Lärmschutzmaßnahmen gewünscht. Der Lärmschutz soll dabei auch im Freiraum gewährleistet sein.

### 4.4.3.

#### **Mobilität und Verkehr**

Neue Mobilitätsanforderungen ergeben sich aus unterschiedlichen Ursachen: infolge der Abnahme der räumlich wirksamen Funktionstrennung, der veränderten Alltagsorganisation der Haushalte durch Anpassung von intermodalen Verkehrssystemen sowie der Wiederentdeckung der Straßen als öffentliche Aufenthaltsräume. Diese neuen Mobilitätsanforderungen spielen eine zentrale Rolle für die Wettbewerbsaufgabe.

#### Autoarmes Quartier

Das Baugebiet „Kalverdonk“ soll als autoarmes Quartier realisiert werden. Dabei spielen innovative Mobilitätskonzepte, bei denen das Auto eine untergeordnete Rolle hat und Alternativen zum Auto (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV) aufgezeigt werden, eine zentrale

Rolle. Durch multifunktionale Mobilitätsstationen mit Quartiersgaragen, Ladestationen, Sharing-Angebote und Paketstationen sowie attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen sollen alternative zukunftsfähige Mobilitätsangebote geschaffen werden. Die lokalen Verkehre sollen per Fuß und Rad zurückgelegt werden. Die Mobilität der Zukunft spielt eine entscheidende Rolle bei dem städtebaulichen Konzept. D.h. die Planungen müssen an künftige Bedarfe hinsichtlich des PKW-Verkehrs ausgerichtet werden. Dafür sind städtebaulich robuste Strukturen, die perspektivisch um genutzt werden können, notwendig. Wichtig ist, dass der Status Quo nicht der Maßstab ist, sondern die Verkehrs- und Mobilitätswende mitgedacht wird („groß denken – klein starten“).

### Fuß- und Radverkehr

Für die Fuß- und Radwege ist eine attraktive Gestaltung sowie eine verbindende Wegeföhrung ausgehend vom Bestand in Kombination mit einer sicheren und komfortablen Unterbringung der Fahrräder von zentraler Bedeutung. Dabei sollen die Wegföhrungen auf den Ortskern von Meerbusch-Osterath ausgerichtet sein. Ausreichend Platz und sichere Unterbringung in Wohnortnähe für den ruhenden Radverkehr sind zu berücksichtigen. Dabei ist über gebäudebezogene Stellplätze nachzudenken sowie die Erreichbarkeit der Fahrradstellplätze gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu priorisieren. Der überregionale Radweg entlang der K-Bahn-Linie ist in das städtebauliche Konzept zu integrieren und die Radverbindungen in die Umgebung mitzudenken.

### ÖPNV

Darüber hinaus muss der ÖPNV attraktiver gestaltet werden, um eine echte Alternative zum Auto darzustellen. Das bedeutet, dass die Taktung, die Ticketpreise und die Verbindungen anzupassen sind und ein genereller Netzausbau notwendig ist. Eine zentrale Wettbewerbsaufgabe ist es, dass die K-Bahn als zentrale Achse des Gebietes angesehen wird und keine trennende Funktion einnimmt. Dafür sind Lösungen aufzuzeigen. Ein Ausbau der K-Bahn-Haltestelle „Kamperweg“ zu z.B. einer Mobilitätsstation oder die Einrichtung autonomer Busse sind ebenfalls mitzudenken.

### Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr ist in Quartiers- oder Parkgaragen zu organisieren. Das Parken im Quartiersgaragen soll sowohl für den privaten Verkehr als auch für die öffentlichen Stellplätze alternativlos sein, um die Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten innerhalb des Wohnquartiers deutlich zu steigern und ggfls. Mehrfachnutzungen der Flächen zu ermöglichen. Es werden innovative Lösungen erwartet, die den städtebaulichen Mehrwert, der mit derartigen Lösungen verbunden ist, für die zukünftigen Bewohner\*innen und Besucher\*innen deutlich zum Vorschein bringt. Die baulichen Lösungen müssen ins Ortsbild passen und soll möglichst nicht monofunktional sein. Der Gedanke zur Nutzung der Dachflächen der Quartiersgaragen ist ebenfalls aufzugreifen.

Gleichzeit muss das Konzept Zonen für unterschiedliche Mobilitätsansprüche und kurzfristige Haltebereiche für Rettungsdienste, Pflegedienste, Zulieferverkehre o.Ä. beachten. Für den Fall, dass sich durch ein geändertes Mobilitätsverhalten zukünftig der Stellplatzbedarf reduziert, sind Vorschläge dahingehend zu entwickeln, wie die dadurch

freiwerdenden Flächen einer sinnvollen alternativen Nutzung zugeführt werden können. Bei der Planung ist der aktuelle Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz pro Wohneinheit anzunehmen. Im Sinne der Mobilitätswende sowie der hervorragenden ÖPNV Anbindung sollen nachhaltige Konzepte aufgezeigt werden, die eine Unterschreitung des aktuellen Stellplatzschlüssels ermöglichen.

#### Erschließungsflächen

Das städtebauliche Konzept soll ein optimiertes Maß an Erschließungsflächen beinhalten, d.h. so wenig wie möglich, jedoch so viel wie nötig. Der Aufbau und die Dimensionierung des inneren Erschließungsnetzes bleiben dabei den Planungsbüros überlassen. Sie sind jedoch auf ein autoarmes Quartier auszurichten, bei dem die jeweiligen Realisierungsabschnitte unabhängig voneinander realisiert werden können. Eine Straßenbegrünung mit Bäumen und Heckenstrukturen ist anzustreben. Die Anbindung der inneren Erschließungswege an das bestehende Straßennetz hat unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Verkehrsgutachten zu erfolgen.

#### Sicherheit

Die Anordnung und das Erscheinungsbild von Straßen, Wegen und Plätzen tragen maßgeblich zum Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum bei. In diesem Sinne soll das städtebauliche Konzept eine gute Orientierung mit kurzen Wegen ermöglichen und Angsträume vermeiden bzw. soziale Kontrolle ermöglichen.

#### Bestand

Die Wohngebäude im Bestand und deren Erschließung müssen mitgedacht werden und in die Neuplanung integriert werden. Dabei soll der Wienweg und der Kamperweg in Richtung Ivangsweg nicht als zentrale Erschließung des Gebietes fungieren.

### 4.4.4.

#### **Identität des Ortes**

Die Bewahrung der Identität des Ortes sowie der Erhalt des dörflichen Charakters hinsichtlich der sozialen Komponenten bilden ein weiteres Aufgabenfeld im Wettbewerb. Dabei ist wichtig, dass das Gefühl der Gemeinschaft und des Miteinanders sowie eine Integration der „neuen“ Bewohner\*innen Berücksichtigung findet. Der Bereich rund um den Nibbelsweg soll als siedlungshistorisches und naturräumliches Element erhalten und in die Neuplanung integriert werden, und ggfls. durch neue, attraktive Freiraumangebote oder Nutzungen entlang des Weges aufgewertet werden. Eine spätere Nachverdichtung ist zu berücksichtigen.

#### Schützenplatz

Es sind Lösungsansätze vorzuschlagen, die eine räumliche Qualität und Verbindungen schaffen, um soziale „Verbindungen“ zu ermöglichen. Dabei soll der Schützenplatz eine zentrale Rolle einnehmen. Der Schützenplatz wird als Chance für die gesamte Gebietsentwicklung „Kalverdonk“ gesehen. Dabei muss jedoch eine Aufwertung und attraktive Gestaltung am jetzigen Standort erfolgen. Eine multifunktionale Nutzung mit hohen Aufenthaltsqualitäten durch mobiles Stadtmobiliar, Spiel- und Sportangebote,

Grünstrukturen, Gastronomie, kulturellen Veranstaltungen und Märkte etc., sowie eine ökologische Aufwertung des Schützenplatzes sind von besonderer Bedeutung. Der Schützenplatz soll als besonderes städtebauliches Bindeglied zwischen Bestand und Neubau fungieren und einen Anziehungspunkt darstellen, um Leben ins Gebiet zu bringen. Dabei ist eine Integration des Schützenplatzes in das gesamtstädtelbauliche Konzept notwendig.

#### Begegnungsräume

Neben dem Schützenplatz sollen weitere niederschwellige Begegnungsräume als Treffpunkte für Bürger\*innen entstehen. Begegnungsräume zur Stärkung der sozialen Austauschorte können u.a. sein ein zusätzlicher Quartiersplatz oder kleinere öffentliche und halböffentliche Nachbarschaftsplätze. Die Ausbildung lebendiger Mitten kann durch eine verträgliche Nutzungsmischung unterstützt werden. Die Aufgabe der Wettbewerbsteilnehmenden ist es qualitätsvolle Begegnungsorte zu schaffen, die für alle künftigen Bewohner\*innen und Osterather\*innen gleichermaßen attraktiv sind. Die Begegnungsräume sollten in den Freiraumstrukturen und mit weiteren Angeboten wie Sport und Spiel integriert werden. Darüber hinaus ist vorstellbar, dass sich die Begegnungsräume an die aktuelle landwirtschaftliche Nutzung orientiert und z.B. ein Kinder-Bauernhof o.Ä. in die Planung vor dem Hintergrund eines stimmigen Gesamtkonzeptes Berücksichtigung findet.

### 4.4.5.

#### **Erster Bauabschnitt**

Der erste Bauabschnitt mit einer Größe von 13,25 ha erstreckt sich im östlichen Bereich des Plangebiets vom Winklerweg / Wienenweg im Süden bis zum Kalverdonksweg im Norden und bildet das vertiefend zu betrachtende Gebiet der Phase II. Direkt angrenzend an das Plangebiet befindet sich die Nikolaus-Schule sowie die Kita „Entdeckerknirpse e.V.“ mit den zugehörigen Außenbereichen und Parkplätzen. Teil des Ensembles ist ebenfalls ein Sportplatz der unter anderem als Außenfläche der Kita genutzt wird. Die soziale Infrastruktur soll in das neue Baugebiet eingebettet und ergänzt werden (siehe 4.4.1).

Eine weitere Aufgabe der Teilnehmenden ist die Einbindung der K-Bahn deren Haltestelle „Kamperweg“ sich am östlichen Rand des ersten Bauabschnitts befindet. Die Haltestelle und der Schienenweg der K-Bahn teilt den Abschnitt in zwei Bereiche. Schwerpunkt in der Bearbeitung des Bauabschnitts ist der Ausbau der Haltestelle „Kamperweg“ als zentralen Knotenpunkt bzw. Mobilitätsstation (siehe 4.4.3.) Darüber hinaus, wird von den Teilnehmenden erwartet, die Querung und „Überwindung“ der Schiene zur Erschließung des Bereichs nördlich der K-Bahn konzeptionell umzusetzen sowie Umsetzungsvorschläge aufzuzeigen.

Auf den ersten Blick ist der zentral gelegene Kreisverkehr am Winklerweg mit bereits angelegter Ausfahrt ins Plangebiet zur Erschließung naheliegend. Bei detaillierter Betrachtung wird jedoch deutlich, dass mehrere Bedingungen eine Erschließung für den MIV über den Kreisverkehr im ersten Bauabschnitt behindern. Dazu zählt unter anderem der Schützenplatz. Dieser muss in die zukünftigen Planungen integriert werden. Der Schützenplatz soll als Auftakt und verbindendes Element zwischen Alt und Neu (siehe

4.4.4.) einen zentralen Baustein in der Planung des ersten Bauabschnitts bilden. Bei der Dimensionierung und den Nutzungsperspektiven des Platzes ist die Aufstellung des Schützenfestzeltes, dazugehörige Infrastruktur sowie Fahrgeschäfte zu berücksichtigen (vgl. Anlage).

Eine weitere Bedingung ist, dass das Grundstück (Gemarkung Osterath, Flur 3, Flurstück 1164) aktuell nicht komplett für die verkehrliche Haupterschließung des Bauabschnitts zur Verfügung steht – lediglich eine Teilfläche an der westlichen und südlichen Grundstücksgrenze kann für eine verkehrliche Haupterschließung berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist die Anbindung an den Wienenweg in Höhe Hausnummer 36 nur für den Rad- und Fußgängerverkehr zielführend. Eine MIV-Anbindung ist auszuschließen, da der entstehende Verkehr nicht in die Wohnstraßen abfließen soll. Eine temporäre Öffnung während des Schützenfestes oder anderer Veranstaltungen ist jedoch vorstellbar. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Rahmenbedingungen sollen für den ersten Bauabschnitt Erschließungsoptionen über den Kreisverkehr aufgezeigt werden.

#### 4.4.6.

##### **Wirtschaftlichkeit**

Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Baugebietsentwicklung hat neben der angestrebten städtebaulichen und freiraumplanerischen Qualität eine große Bedeutung. Daher ist ein möglichst schonender Umgang mit der knappen Ressource Grund und Boden zu wählen. Darüber hinaus muss eine Wirtschaftlichkeit hinsichtlich der einzelnen Realisierungsabschnitte unabhängig voneinander gewährleistet sein.

# 5. Anlagen

---

## 5.1.

### Plangebiet

- Anlage 01: Luftbild des Wettbewerbsgebiets (pdf.)
- Anlage 02: Lageplan des Wettbewerbsgebiets (pdf., dwg-Datei)
- Anlage 03: Auszug Liegenschaftskataster (pdf.)
- Anlage 04: Auszug Baumkataster
- Anlage 05: Heimat- und Schützenfest Lageplan (pdf.)
- Anlage 06: Ergebnisse des studentischen Projekts (pdf.)

## 5.2.

### Beteiligungsprozess

- Anlage 07: Dokumentationen Workshopreihe Verwaltung, Politik, Stakeholder (pdf.)
- Anlage 08: Dokumentation Auftaktveranstaltung Öffentlichkeit (pdf.)
- Anlage 09: Dokumentation Bürger\*innen-Werkstatt (pdf.)
- Anlage 10: Dokumentation Expert\*innen-Werkstatt (pdf.)
- Anlage 11: Dokumentation Werkstatt-Treffen (pdf.)
- Anlage 12: Gesamtdokumentation Beteiligungsprozess (pdf.)

## 5.3.

### Vorbereitende Gutachten

- Anlage 13: Schalltechnische Untersuchung (pdf.)
- Anlage 14: Baugrund- und Versickerungsgutachten (pdf.)
- Anlage 15: Entwässerungskonzept (pdf.)
- Anlage 16: Zwischenergebnis Verkehrsgutachten und Erschließungskonzept (pdf.)
- Anlage 17: Artenschutzprüfung Stufe I und II (pdf.)

## 5.4.

### Wettbewerbsverfahren

- Anlage 18: Formblatt Erläuterungsbericht (docx.)
- Anlage 19: Formblätter zur Verfassererklärung (pdf.)

## 5.5.

### Städtische Konzepte

- Anlage 20: Checkliste Klimaschutz und –anpassung der Stadt Meerbusch (pdf.)

- Anlage 21: Einzelhandelskonzept Stadt Meerbusch (pdf.)
- Anlage 22: Integriertes Handlungskonzept Meerbusch-Osterath (IHKO) (pdf.)
- Anlage 23: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2030 (ISEK 2030) (pdf.)
- Anlage 24: Zukunftskonzept des RegioNetzWerks (pdf.)
- Anlage 25: Bebauungspläne in der Umgebung (pdf.)
- Anlage 26: Klimaanalyse - Planungshinweiskarte

Die Teilnehmenden verpflichten sich, die digitalen Daten und Luftbilder ausschließlich für die Bearbeitung des Wettbewerbs zu nutzen.

# Impressum

---

im Auftrag von



STADT MEERBUSCH

Stadt Meerbusch  
Wittenberger Straße 21  
40668 Meerbusch

Bearbeitet von:



NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH  
Fritz-Vomfelde-Str. 10  
40547 Düsseldorf

Tel. 0211 54238-0  
info@nrw-urban.de  
www.nrw-urban.de

Düsseldorf, den 26.08.2022

# Anlage

---

ENTWURF