

Motiv

In den Städten gehören die Straßen fast ausschließlich dem Auto. In unserem Viertel soll es umgekehrt sein: Die Straßen gehören den Menschen. Es sind angenehme Aufenthaltsräume mit viel Grün und vor allem Platz für Begegnung, Austausch und Spiel. Die Autos dagegen stehen an konzentrierten Orten. Die dem Wohnungsbau zuweisbaren PKWs in den darunterliegenden Tiefgaragen, der Mehrbedarf wie Zweitwagen, Besucher, Beschäftigte und Pendler in 2 effizienten Quartiersgaragen.

In unserer Nachbarschaft bekommt das Auto keinen entscheidenden Vorteil gegenüber vernünftigeren Transportmitteln. ÖPNV-Haltestellen liegen mindestens so nahe wie die nächste Quartiersgarage. An den Haltestellen gibt es ausreichend Fahrradbügel, sein Fahrrad kann man als Bewohner oder Besucher immer sicher und in unmittelbarer Nähe zu Wohnung und Arbeitsplatz parken.

Indem der Ruhende Verkehr in effizienten Quartiersgaragen untergebracht wird, gewinnt man viel Platz für grüne und öffentliche Räume. So ist für natürliche Belebung gesorgt, da entlang der Haupteerschließung – die eine ausschließlich für den langsamen Verkehr, Fußgänger und Radfahrer ist – Bewegung innerhalb des Quartiers stimuliert wird. Den größten Beitrag den der Städtebau zur Nachhaltigkeit liefern kann, ist die Kombination von Dichte und Grün, das lebendige Neben- und Miteinander von vielfältigen öffentlichen und privaten Funktionen. So werden weniger Flächen versiegelt, die Wege kürzer, Fahrrad und öffentlicher Nahverkehr attraktiver.

Mobilitätskonzept

Der öffentliche Raum im neuen Quartier wird zugunsten der Freiraumqualität anstelle der Nutzung durch den motorisierten Individualverkehr gestaltet.

Kfz-Verkehr: Leistungsfähige Anbindung der beiden Quartiersstraßen an die Böhlerstraße und signalgestützte Regelung des Verkehrs. Weiche Separation und Mischung der Verkehrsarten in den Quartiers- und Wohnstraßen. Hohe Aufenthaltsqualität durch Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 bzw. max. 7 km/h. Konzentration des ruhenden Verkehrs in baufeldbezogenen Tiefgaragen (für Bewohner und Beschäftigte) und in 2 Quartiersgaragen (für Besucher, Schule, Beschäftigte und Car-Sharing). Car-Sharing-Plätze alternativ zum privaten Pkw. Förderung der E-Mobilität mit Ladestationen in den Quartiersgaragen. Ausweisung eingeschränktes Halteverbot zum Be- und Entladen. Zeitlich beschränkte Zulassung von Lieferverkehr in der Fußgängerzone. Einrichtung von Drop-Off-Zonen im Bereich von Schule und KITA.

Rad-, Fußgänger- und ÖPNV: Förderung der Quartierserschließung im Umweltverbund. Signalgesteuerte Führung der Verkehre im Verknüpfungsbereich mit dem Hauptstraßennetz. Haupteerschließung im ÖPNV im Zuge der geplanten U 81 mit zentralen fußläufig erreichbaren Haltepunkten an der Schnittstelle zwischen der Böhlerstraße/ 'Neue Oststraße'. Vernetzung im Fußgänger- und Radverkehr durch quartiersübergreifendes Angebot an separaten und gemeinsamen Fuß- und Radwegen. Ausweisung einer Fußgängerzone mit 'Radfahrer frei' als öffentlichen Freiraum und als zentrale Erschließungsachse für den Fußgängerverkehr. Förderung der E-Mobilität (Angebot an Ladestationen). Flächendeckendes Angebot an 460 öffentlichen (inkl. Besucher) und 1.480 privaten Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum sowie pro Baufeld in Tiefgaragen und Höfen. Förderung des Radverkehrs durch Errichtung eines Mobilitäts-Hubs mit Fahrradservice, Bike-Sharing, Verleih von Lastenfahrrädern, Paketstation u.a.m., dem Rad-Haus.

Freiraum

Das neue Quartier öffnet sich zur Landschaft - die Landschaft fließt in das Quartier. Dabei entsteht ein landschaftlicher Park entlang des Laacher Abzugsgrabens, der charakteristische Elemente der niederrheinischen Kulturlandschaft aufnimmt. Neben grabenbegleitenden Kopfweiden prägen Säulenpappeln den Grünzug. Als typische Dorfrandstrukturen ziehen sich Streuobstwiesen, Gärten und (Versickerungs-)Mulden in die offenen Höfe. Der bestehende Spielplatz wird in den neuen Böhler Grünzug integriert und erhält eine Erweiterung. Er verfügt dann über genügend Angebote, um sowohl von der angrenzenden Schule als auch von den neuen und alten Meerbuscher Bewohnern genutzt zu werden. Weitere Spiel- und Bewegungsangebote sind an die Wegeverbindung Richtung Norden angelagert.

Differenzierte Freiflächen gliedern das Innere des Quartiers und übersetzen den dörflich-vorstädtischen Maßstab. Der Stadtplatz mit Rad-Haus fungiert als Quartiersauftakt mit kommerziellem und gewerblichem Angebot. Der grüne Anger ist das Zentrum des Quartierslebens und der Kommunikation. Die angesiedelten Aufenthalts- und Spielbereiche vermitteln zwischen den gewerblichen und Wohnnutzungen. Die eher introvertierten grünen Aufenthaltsbereiche in den verkehrsberuhigten Quartiersstraßen laden zum nachbarschaftlichen Feiern, Spielen und Verweilen ein. Besonderer Wert wird auf die hausbezogenen Flächen gelegt, die Anklänge an niederländische ‚Stoepjes‘ nehmen und den einladenden Charakter des Quartiers versinnbildlichen. Jedem Hauseingang wird eine semi-private Vorzone mit einer Bank zugeordnet. Die Freiräume bieten zudem ein vielfältiges Angebot zum Spielen und Bewegen für Kinder, Jugendliche und ältere Bewohner.

Flachdächer werden begrünt und jedem Haus werden Zisternen zugewiesen, deren gesammeltes Regenwasser zur Bewässerung der Gartenflächen herangezogen wird. Sämtliche Freiflächen und Wege werden über Mulden und Rigolen entwässert. Als besonderes Merkmal ist dem Anger ein Teich zugeordnet, der dauerhaft Wasser führt und über einen Überlauf an das Mulden-Rigolen-System angeschlossen ist. Darüber werden die üblichen Niederschlagsmengen vor Ort versickert und Starkregenereignisse verzögert in den Laacher Abzugsgraben abgeleitet.

Städtebau

Das Quartier befindet sich an der Schnittstelle zwischen verschiedenen Gebieten: die organisch-dörfliche Form von Meerbusch, die orthogonal-industriellen Hallen des Böhler Areals und die blockhaft-städtischen Strukturen von Düsseldorf. Um die verschiedenen Gebiete zu verbinden, wird die radial verlaufende ‚Neue Oststraße‘ aus Meerbusch als grüner Anger bis zum Stadtplatz durch das Viertel geführt. Die dazu lotrecht verlaufenden Straßen werden bis ans Böhler-Areal verlängert. Daraus folgt eine Verkehrserschließung als Dreizack, die Baufelder sind über Rückgrate jeweils peripher erschlossen und ermöglichen somit den komplett autofreien mittigen Böhler Anger.

Die Bautypologie auf klar umrissenen Baufeldern - die Schollen - mit scharfen Kanten und abwechslungsreicher Dachlandschaft, referiert an die großformatige Hallenstruktur des Böhler Areals. Durch die Drehung der Schollen indes entstehen spannende Aufenthaltsräume für abwechslungsreiche, ortsstiftende gemeinschaftliche Nutzungen.

Eine sehr überschaubare Anzahl an Gebäudetypologien wird mittels einer Palette von Materialien und akzentuierenden Dachstrukturen identitätsstiftend kombiniert. Sie machen den wie gewachsen wirkenden und dennoch einmaligen Wiedererkennungswert des neuen Viertels aus.

Auf den Schollen kombinieren sich verschiedene Gebäudetypologien, kleine Mehrfamilienhäuser, Gewerbebauten, Reihenhäuser und Geschosswohnungsbauten mit gewerblich genutztem Erdgeschoss. Die Konfiguration der Schollen bleibt dadurch in der Entwicklung flexibel. Über einen keilförmigen Außenraum verzahnen sie sich als Nachbarschaft jeweils mit der Fußgängerachse entlang des Böhler Anger.

In den Erdgeschossen einiger Geschossbauten soll es die Möglichkeit für Läden, Gastronomie, Büroräume und Kleingewerbe geben. Mit Schule, KiTa, dem Rad-Haus der Bürger am Stadtplatz, seinem Supermarkt, Ärztehaus und Hotel, sowie mehreren größeren Gewerbebauten entsteht eine attraktive Nutzungsmischung im Gebiet.