



# Städtebaulicher Vorentwurf Hoffnung / Vorderhufe in Wermelskirchen

## IMPRESSUM

### BEARBEITUNG



plan-lokal Körbel + Scholle Stadtplaner PartmbB  
Bovermannstraße 8, 44141 Dortmund  
Thomas Scholle, Lukas Breil

in Zusammenarbeit mit der Stadt Wermelskirchen

Mai 2022

### BILDNACHWEIS

alle Darstellungen stammen von plan-lokal

## INHALT

1	KURZBESCHREIBUNG	04
2	STRUKTURVARIANTEN	07
3	STÄDTEBAULICHER VORENTWURF	08

## 1 KURZBESCHREIBUNG

Der städtebauliche Vorentwurf für das ca. 5,8ha große Plangebiet „Hoffnung/Vorderhufe“ am südlichen Rand der Wermelskirchener Innenstadt stellt das städtebauliche Konzept für die Entwicklung von Wohnbauland dar und soll als Grundlage für die Erstellung eines Bebauungsplans dienen. Die Fläche befindet sich zwischen den beiden Siedlungsansätzen „Hoffnung“ im Norden und „Vorderhufe“ im Süden und bietet damit großes Potential für eine Siedlungsarrondierung. Neben der wohnbaulichen Entwicklung ist es das Ziel, den Grund und Boden flächeneffizient zu nutzen und im Hinblick auf den Klimawandel und seine Folgen eine nachhaltige, angepasste sowie zukunftsfähige Nachbarschaft zu entwickeln.

### Grundstruktur

Der Entwurf sieht in seiner Struktur die Bildung von etwa gleich großen Baufeldern vor, um wirtschaftliche Grundstückszuschnitte zu ermöglichen und um ein städtebauliches Raster zu bilden, welches flexibel mit unterschiedlichen Bebauungstypologien besetzt werden kann.

Der Erhalt und die Einbindung der bestehenden Straßen „Hoffnung“ und „Vorderhufe“ in die Neuplanung hat dabei große Priorität. Hierdurch ergibt sich ein „äußerer Rahmen“, der die strukturelle Ausrichtung des Entwurfs prägt. Die zwei erstellten Entwurfsvarianten 1 und 2 unterscheiden sich daher insbesondere im „Inneren“ des Quartiers durch eine andere Ausrichtung von Baufeldern, Freiräumen und einem anderen Erschließungsnetz. Variante 1 zeichnet sich insbesondere durch einen zentralen Grünraum in Ost-West-Ausrichtung aus, während dieser in Variante 2 eine Nord-Süd-Ausrichtung hat. Dieser grüne Anger hat in beiden Varianten eine zentrale Funktion und bildet die Quartiersmitte.

Unter Berücksichtigung der topografischen Verhältnisse sind Erschließungsstraßen sowie Baufelder entweder parallel oder rechtwinklig zu den Höhenlinien angeordnet. Am tiefstgelegenen Punkt im Südwesten des Plangebietes wird ein Becken zum Sammeln und Versickern des im Plangebiet anfallenden Niederschlagswassers vorgesehen.

## Erschließung

Die Erschließung des Plangebiets erfolgt von der Landesstraße L157 aus über die Bestandsstraßen „Hoffnung“ im Nordosten und „Vorderhufe“ im Südosten. Die Untervariante 1c zeigt - als Alternative zur Erschließung über die Bestandsstraßen - eine zentrale Anbindung an die L157 im Westen des Plangebiets. Aufgrund der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr auf der Landesstraße, ist am östlichen Rand des Plangebiets ein begrünter Lärmschutzwall (bzw. eine Lärmschutzwand) vorgesehen. Im Zuge der Neuplanung sollen die Bestandsstraßen qualifiziert / ausgebaut werden. Durch zwei Verbindungsstraßen zwischen „Hoffnung“ und „Vorderhufe“ entsteht ein Erschließungsnetz, welches den Verkehr ausgeglichen im Quartier verteilt. Die Untervarianten 1b und 2b zeigen, wie mit einem einseitig befahrbaren Anger bzw. mit Sticherschließungen in der Quartiersmitte ein geringerer Erschließungsaufwand erzielt werden kann.

Der Straßenraum wird als verkehrsberuhigter Bereich verstanden, der als Mischverkehrsfläche keine eigene Fahrbahn für den motorisierten Verkehr und keinen separaten Gehweg besitzt. Ein bandartiger, straßenbegleitender Randbereich weist sowohl Grünräume als auch öffentliche Parkplätze auf.

Um für den Fuß- und Radverkehr eine optimale Durchwegung in Ost-West- und in Nord-Süd-Richtung zu bieten, ist das Straßennetz durch weitere Fuß- und Radwege ergänzt.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs zeigt der Entwurf das Maximum an privaten Stellplätzen auf den Einfamilienhausgrundstücken: 2,0 Stellplätze pro Wohneinheit (in Garage und Einfahrt) + ein weiterer, unabhängig anfahrbarer Stellplatz bei einer möglichen Einliegerwohnung. Für die Mehrfamilienhäuser werden Tiefgaragen vorgesehen, um die Grundstücksflächen möglichst effizient nutzen zu können und nicht mit oberirdischen Stellplätzen zu überlagern. Im öffentlichen Straßenraum sind 0,5 Besucherparkplätze pro Wohneinheit untergebracht.

## Städtebau

Der Entwurf sieht eine ausgewogene Mischung aus Mehrfamilien-, Reihen-, Doppel- und freistehenden Einfamilienhäusern vor. Die Garagen werden seitlich der Gebäude ausgerichtet.

Um in den Randbereichen zum bebauten Bestand ein einheitliches städtebauliches Erscheinungsbild zu erlangen, sind die Gebäude, wie ein Großteil der Bestandsgebäude, traufständig ausgerichtet. Zudem nimmt die Geschossigkeit von der Quartiersmitte zu den Randbereichen hin ab. Mit 3 Geschossen in Variante 1 und 3,5 Geschossen in Variante 2 sind die Mehrfamilienhäuser an dem zentralen Anger die höchsten Gebäude im Plangebiet. Die höhere städtebauliche Dichte steht in einem angemessenen Verhältnis zum angrenzenden Quartiersanger. Zudem bilden die Mehrfamilienhäuser eine markante Raumkante entlang der öffentlichen Grünfläche.

In Variante 1 befindet sich am westlichen Rand des Plangebietes eine Tiny-House-Siedlung. Das Baufeld wird als Wohnprojekt verstanden und könnte ggf. auch mit einer anderen Typologie besetzt werden.

Neben der reinen Wohnnutzung im Plangebiet wird eine zweigeschossige Kindertagesstätte mit einer Gesamtfläche von ca. 2000m<sup>2</sup> vorgesehen. In Variante 1 befindet sich die Kita am westlichen „Kopf“ des Angers und in Variante 2 am südöstlichen Quartiereingang an der „Vorderhufe“ gelegen.

## Freiraum

Mit einem zentralen Quartiersanger entsteht eine öffentliche, mit Bäumen bestandene Grünfläche in der Quartiersmitte, die sowohl eine ökologische als auch eine soziale Funktion haben soll. Neben zwei Spielflächen bietet die Fläche einen Treffpunkt mit Aufenthaltsmöglichkeiten für die Bewohnenden der Nachbarschaft sowie Flächen zur Retention von Regenwasser. Die Retentionsräume können sowohl biotopartig angelegt werden als auch aus größeren Rasenflächen bestehen, welche sich zum Kinderspiel anbieten würden.

Eine bandartige Grünstruktur im Straßenraum bietet zudem Flächen für Baumpflanzungen sowie für die RegenwasserRetention bzw. -versickerung. Im Hinblick auf Hitze- und Trockenheitsvorsorge dienen nicht nur der Anger sondern auch die straßenbegleitenden Grünflächen als wichtige Freiraumelemente, die Wasser speichern, bei Bepflanzung Schatten spenden und das Mikroklima verbessern können. Andererseits ermöglichen sie die Rückhaltung von Regenwasser und verringern das Risiko für Hochwasserereignisse an den tieferliegenden Bächen.

Eine weitere öffentliche Grünfläche mit Aufenthaltsmöglichkeiten befindet sich am nördlichen Rand des Plangebietes. Sie fungiert als Ausblick in den nördlich anschließenden Landschaftsraum.

## 2 STRUKTURVARIANTEN



# Baulandentwicklung in Wermelskirchen

## Städtebaulicher Vorentwurf Hoffnung / Vorderhufe

Variante 1a



# Baulandentwicklung in Wermelskirchen

## Städtebaulicher Vorentwurf Hoffnung / Vorderhufe

Variante 1b - Anger einseitig befahrbar



# Baulandentwicklung in Wermelskirchen

## Städtebaulicher Vorentwurf Hoffnung / Vorderhufe

Variante 1c - Anschluss Landesstraße



# Baulandentwicklung in Wermelskirchen

## Städtebaulicher Vorentwurf Hoffnung / Vorderhufe

Variante 2a



# Baulandentwicklung in Wermelskirchen

## Städtebaulicher Vorentwurf Hoffnung / Vorderhufe

Variante 2b - Anger einseitig befahrbar

