

Anlage zur UVU

Städtebaulicher Fachbeitrag

**Stadt.-und Regionalplaner
Arch. Dipl. - Ing.
Gregor Baumeister**



45891 Gelsenkirchen - Birkenkamp 8

Tel. [0209] - 78 76 54 Fax.[0209] - 78 76 90

e-mail: s+r@gbaumeister.de - www.gbaumeister.de

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG

6-streifiger Ausbau der A 57 zwischen AS Krefeld-Oppum und AK Meerbusch

Stadtgestalterische und städtebauliche Aspekte

Erste Phase der Teiluntersuchung - Bestand / Synthese -
für den
Teilabschnitt zwischen der AK Moers bis AK Meerbusch

Auftraggeber:

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Regionalniederlassung Niederrhein

April 2005

6-streifiger Ausbau der A 57 zwischen AK Moers und AK Meerbusch

Umweltverträglichkeitsuntersuchung Städtebauliche und stadtgestalterische Aspekte

Erste Phase der Teiluntersuchung - Bestand / Synthese -
für den Teilabschnitt zwischen der AK Moers bis AK Meerbusch

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zum Ausbau der A 57 erfolgt die Erfassung der städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekte hinsichtlich des Siedlungs- bzw. Ortsbilds mit einer Stadtraumbestimmung im Verlauf des Streckenabschnittes - AB Kreuz A 44 Meerbusch bis zum AB Kreuz A 40 Moers.

Die Teiluntersuchung zur Bestimmung der städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekte beinhaltet die Bestandsanalyse unter Heranziehung der Umfeld- und Strukturvorgaben mit einer differenzierten Erfassung von Einzelelementen sowie von linieren Raumsegmenten in ihren Wirkungs- und Erscheinungsformen. Außerdem wurden die stadtbildprägenden Strukturen und Raumcharakteristika, die in den Streckenabschnitt einwirken, erfasst.

Durch die Überlagerungen der bestehenden und noch entwicklungsfähigen Stadtraumkonturen mit den stadträumlichen Funktionszusammenhänge stellt sich heraus, dass insbesondere im bebauten Siedlungsraum, im Schwerpunkt der engen Verflechtung von Anbaubereichen und innerstädtischen Erholungsräumen, Konflikte aber auch Potentiale verdichtet auftreten.

Wirkung und Erscheinung der Strukturen- und Charaktermerkmale wurden im Verlauf der zu untersuchenden Strecke durch Merkmale wie Unterführungen, Einzel- und Begleitsegmente der Bebauung, Rand- und Grünzonen, in ihrer Verbindung von besonderer Bedeutung für den Gesamttraum festgestellt.

Die Synthese stellt die aus der Bestandsanalyse hervorgehenden Ergebnisse im Zusammenhang zu den erfassten städtebaulichen und stadtgestalterischen Potentialen dar und formuliert Leitbilder, die bei einer Einbindung der Umbaumaßnahme den Anspruch des erlebbaren und umweltgerechten Stadtraumes gewähren.



Der Untersuchungsraum gliedert sich in drei Bereiche mit den Grundcharakteren:

- Landschaft mit vereinzelter direkter Siedlungs- bzw. Teilsiedlungsanschluss an die A 57 (von der A 44 bis zur A 524)
- Stadtsiedlungsraum, der die A 57 umfasst (von der A 524 bis zur B 509)
- Landschaft mit vereinzelter Randzone zu Teilsiedlungsräumen (von der B 509 bis zur A 40)

Für die Bereiche mit den überwiegenden Landschaftsstrukturen sind die tangierenden und querenden Großgrünzusammenhänge (Grünzüge) sowie die Teilsiedlungsrandzonen mit dem Raumanschluss und der Vernetzung zur Landschaft von Bedeutung für die zukünftige Ausbaorientierung.

Einzelne Segmente, wie Siedlungs- und Landschaftsbauwerke, die der Raumidentifikation zuzuordnen sind, bilden einen Bewertungsaspekt sowie die Erlebbarkeit vom Siedlungsraum, dienen aber auch von der Bundesautobahn aus als Orientierung.

Der wesentliche Anspruch an die städtebaulichen Aspekte wird in dem Bereich der A 57 mit dem umfassenden Stadtsiedlungsraum, zwischen der Anschlussstelle Krefeld-Oppum (A 524) bis zur Anschlussstelle Krefeld-Gartenstadt (B 509), der sich in einer miteinander gewachsenen Struktur (Autobahn und Siedlung) dokumentiert, gestellt.

In diesem Bereich liegen die Konflikte und Potentiale der städtebaulichen und stadtgestalterischen Einbindung eng nebeneinander. Der Siedlungsraum wird von den an sich eigenständig geformten Stadtteilen, die in ihrer voneinander unterschiedlichen Baustruktur geprägt sind, bestimmt. Übergreifend und vernetzend sind die gesamtstadtypischen, stadtteilverbindenden Straßen-Achsen "Magistralen" mit ihren begleitenden Raumcharakteren.

Ein weiteres Merkmal stellen die innerstädtischen Grünzüge da, die sowohl begleitende, abgrenzende und vernetzende Funktionen aufweisen. Als bedeutungsvolle Leitbilder der bebauten stadträumlichen Erscheinung sind die Unterführungen der A 57 zu kennzeichnen, die als Raumverbindungen - Durchstoß / Tor der Magistralen - in der Bewertung der Stadtraumbildenden Bindeglieder hervorzuheben sind.



Die teilweise eng aneinander angrenzenden bebauten Siedlungsbereiche der Stadtteile, durch die das Verkehrsband der A 57 führt, fordert insbesondere an den Unterführungsbereichen eine Stadtraumverbindung.

Die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der innerstädtischen Grünstrukturen, die A 57 begleitenden und übergreifenden Grünzüge, stehen in einem hoch zu bewertenden Zusammenhang zu der Siedlungsraumvernetzung.

Konflikte zum bebauten Siedlungsraum in der Raumempfindlichkeit lässt sich durch die nahe Anbausituation, aber auch durch die nahen innerstädtischen Erholungs- und Freizeiträume (Burg Linn, Kleingärten, Parkanlagen usw.) feststellen.

Zu der noch durchzuführenden Variantenbewertung der Umbaukorridore der A 57 sind anhand der erfassten städtebaulichen Aspekte Tendenzen zu erkennen.

Bei einer horizontalen Verlagerung der A 57 werden unweigerlich Auswirkungen in den weiteren Stadträumen, durch die Anpassung der Anschlussstellen und die Verbindungs-Achsen "Magistralen" (Hoch- bzw. Tieflage) ausgelöst.

Eine Verschiebung in der Lage führt zu einer Verstärkung oder Schwächung der im direkten Umfeld festgestellten Stadtraumelemente. Eine Verschiebung beinhaltet hohe Potentiale in der Stadtraumeinpassung mit der Auswirkungsbegrenzung im direkten Umfeld.

Die weiteren Auswirkungen, bezogen auf die städtebaulichen, stadträumlichen und stadtgestalterischen Aspekte, sind erst im Rahmen der Variantenbetrachtung zu bestimmen.

Es ist jedoch zum jetzigen Bearbeitungsstand absehbar, dass in vielen Bereichen eine intensive städtebauliche und stadtgestalterische Begleitung zur Umbaueinbindung der A 57 durch Maßnahmen in den Stadtraum erforderlich werden.

Aufgestellt: 21.04.2005

**Stadt.-und Regionalplaner
Arch. Dipl. - Ing.
Gregor Baumeister**



45891 Gelsenkirchen - Birkenkamp 8

Tel. [0209] - 78 76 54 Fax.[0209] - 78 76 90
e-mail: s+r@baumeister.de - www.gbaumeister.de

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG

**6-streifiger Ausbau der A 57
zwischen AK Moers und AS Krefeld-Gartenstadt**

Stadtgestalterische und städtebauliche Aspekte

**Zweite Phase der Teiluntersuchung
Teilabschnitt zwischen dem AK Moers und AS Krefeld-Gartenstadt**

Auftraggeber:

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Regionalniederlassung Niederrhein

Mai 2008

6-streifiger Ausbau der A 57 zwischen AK Moers und AS Krefeld-Gartenstadt

Umweltverträglichkeitsuntersuchung
Stadtgestalterische und städtebauliche Aspekte
Zweite Phase der Teiluntersuchung - Variantenvergleich -
für den
Teilabschnitt
zwischen dem AK Moers und AS Krefeld-Gartenstadt

Die Betrachtung der städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekte zu den Ausbauvarianten im Bereich der Abschnitte zwischen der Anschlussstelle (AS) Krefeld-Gartenstadt und der AS Krefeld-Oppum sowie zwischen der AS Krefeld-Oppum und der AK Meerbusch wurde mit Stand vom September 2006 / 2007 ausführlich abgehandelt.

Der weitere zu betrachtende Teilabschnitt des Ausbaues der A 57 auf 6 Fahrstreifen betrifft den Bereich zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Moers und der AS Krefeld-Gartenstadt.

Der zu betrachtende Ausbauabschnitt beginnt südlich des AK Moers (Betr.-km 54+800) und endet nördlich von der AS Krefeld-Gartenstadt (Betr.-km 60+500).

In der ersten Phase der Teiluntersuchung zur Bestimmung der städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekte erfolgte die Bestandsanalyse, unter Heranziehung der Umfeld- und Strukturvorgaben und der Wirkungs- und Erscheinungsformen des Umfeldes in der heutigen Situation.

Für den hier beschriebenen Bereich wurden nur wenige Möglichkeiten der städtebaulichen Einbindung und Stadtgestaltung als Potenziale (Leitbilder) nach der Bestandsanalyse erfasst. Durch den geringen Anteil von Siedlungsraum im Bereich des Streckenabschnittes zwischen dem AK Moers und der AS Krefeld-Gartenstadt, sind die durch den Ausbau betroffenen Strukturen auf drei städtebauliche und stadtgestalterische Charakter- bzw. Merkmalbereiche zu beziehen:

- Moers-Holderberg, Ostseite, am Bauanfang, Entfernung der Wohnflächen ca. 255 m.
- Der ca. 220 m westlich der A 57 gelegene bebaute Siedlungsraum mit den direkt anschließenden Sport-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen des Stadtteils Moers-Kapellen.
- Die östlich an der A 57 anschließende Schlossanlage „Lauersfort“ mit den Freizeit- und Naherholungseinrichtungen und den anschließenden Verbindungsstrukturen (Brückenbauwerk der Lauersforter Straße) zu dem westlich gelegenen Siedlungsraum.
- Die sowohl westlich als auch östlich der A 57 anschließenden Hofanlagen, die in einem Abstand von 34 m und mehr den Streckenabschnitt begleiten.

AK Moers

Moers-Holderberg
(Ostseite)

Moers-Kapellen
(Westseite)

AS Kapellen

Krefeld-Traar
(Westseite)

AS Gartenstadt



Für den hier beschriebenen Streckenabschnitt sind folgende Varianten zum Ausbau der A 57 in der Ergebnisfindung zu berücksichtigen:

Die **symmetrische Ausbauvariante (Variante 1)** - Verbreiterung der Fahrbahn beidseitig um jeweils 3 m und die **asymmetrischen Ausbauvarianten** in der Unterteilung als eine **lange - asymmetrische Ausbauvariante (Variante 2)** und eine **kurze - asymmetrische Ausbauvariante (Variante 2a)** - beinhalten die Verbreiterung der Fahrbahn im asymmetrischen Bereich um 6 m auf der Westseite.

Der Vergleich der Varianten unter städtebaulichen Aspekten bezieht sich auf die für den Streckenabschnitt bedeutungsvollsten städtebaulichen und stadtgestalterischen Merkmale. Hierzu zählt der nahe gelegene begleitende Siedlungskörper, die Solitärbebauung durch Hofanlagen sowie die Unter- bzw. Überführung im angrenzenden Bereich des bebauten Umfeldes.

Für den folgenden Variantenvergleich werden die aus der ersten Phase der Teiluntersuchung ermittelten Werte wie z.B. Verbindungsfunktion, Erscheinungsbild u.a., den einzelnen Ausbauvarianten gegenübergestellt und die Auswirkungen der einzelnen Ausbauvarianten im direkten Bezug auf diese Werte untereinander verglichen.

Die vorgenommene Betrachtung zur Bewertung der Varianten basiert auf der Frage: Welche Auswirkungen haben die einzelnen Varianten auf die festgestellten städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekte und wie ist der Auswirkungszusammenhang zu den städtebaulichen Strukturen und Funktionen zu bewerten?

Die Methode zur vergleichenden Bewertung der Varianten besteht in der Überlagerung der festgestellten Wertungsvorgaben in Bezug auf die Ist-Situation mit den zu erwartenden Auswirkungen der einzelnen Ausbauvarianten. Die daraus abzulesenden Ergebnisse werden in ihrer Auswirkung in der gegenüberstellenden Bewertung beschrieben.

Weil sowohl der symmetrische Ausbau als auch der lange bzw. kurze asymmetrische Ausbau nur geringe Auswirkung auf die städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekte in dem betroffenen Ausbauabschnitt hervorrufen, ist die vergleichende Bewertung der Varianten auf der Grundlage der Lage der Fahrbahn bzw. der baulichen Anlagen der A57 (Lärmschutzwände, Brückenbauwerke) zum Siedlungskörper bzw. zur Solitärbebauung zu betrachten.

Symmetrische Ausbauvariante (Variante 1)

Der symmetrische Ausbau (beidseitige Verbreiterung) des Streckenabschnittes in der bestehenden Höhenlage bedeutet, dass die A 57 in dem beschriebenen Streckenabschnitt beidseitig um 3 m verbreitert wird und somit die angrenzenden Räume östlich und westlich des Streckenabschnittes gleichermaßen in Anspruch genommen werden. Das Erscheinungsbild beidseitig der Ausbaustrecke unterliegt Veränderungen im Nahbereich der A 57. Hierzu zählt der direkte Umfeldbereich der Schlossanlage Lauersfort. Durch die Verlegung des Grafschafter Rad- und Wanderweges, des Moersbaches und vorhandener Leitungstrassen, erfolgt an der Ostseite der A 57, im Bereich der Schlossanlage, eine Veränderung des Umfeldes.

Die Wohnfunktionen der Solitärbebauung (einzelne Hofanlagen) entlang der Ausbaustrecke werden mit dem Heranrücken der Fahrbahn, je nach Abstand zur A 57, in der Intensität erheblich bis gering gestört. Für den Bereich der Wohnbebauung im geschlossenen Siedlungsraum Moers-Kapellen und Moers-Holderberg ist eine Inanspruchnahme des Seitenraumes zur Bebauung ohne Bedeutung.

Der siedlungsräumliche Abstand zur Autobahntrasse ist weiterhin als ausreichend zu beurteilen. Der erlebbare und stadtgestalterische Unterschied im Erscheinungsbild zu der heutigen Situation liegt darin, dass im Bereich des Streckenabschnittes Lärmschutzeinrichtungen verändert werden und sich diese Erscheinungen auf den Nahbereich auswirken. Durch den symmetrischen Ausbau wird das Erscheinungsbild eines technischen Bauwerkes hervorgehoben und durch eine landschaftsbezogene Eingrünung werden die Auswirkungen auf den Siedlungsraum minimiert und diese als ausreichende Abpufferung bewertet.

Die Auswirkungen auf die beidseitig der Ausbaustrecke begleitenden Hofanlagen sind je nach Abstand zur Ausbaustrecke auf geringfügige bis bedeutende Veränderungen der im Umfeld vorherrschenden Erscheinung begrenzt.

Die Potenziale der Aufwertung bzw. als Chance zur Verbesserung der Stadtgestaltung und städtebaulichen Einbindung liegen in der Ausgestaltung des technischen Bauwerkes „Lärmschutz“ und dessen Übergang zu den Unterführungen bzw. Brückenbauten für den angrenzenden Siedlungsraum Moers-Kapellen und Moers-Holderberg. Bauliche Merkmale, wie z.B. die Errichtung von akzentuiert gestalteten lichtdurchlässigen Schutzwänden im Bereich der Brückenbauwerke Lauersforter Straße, Moerser Straße und Krefelder Straße, würden zu einem Leitbild- und Identifikationswert führen.

Asymmetrische Ausbauvarianten (Variante 2 und 2a)

Der lange und kurze asymmetrische Ausbau (einseitige Verbreiterung) des Abschnittes nach Westen in der bestehenden Höhenlage führt an der östlichen Seite zu einer Einhaltung der Seitenraumflächen und zu keiner Veränderung des räumlichen Erscheinungsbildes.

Die asymmetrische Ausbaurichtung kommt in erster Linie der östlich der A 57 gelegenen Solitärbebauung (Hofanlagen) sowie der Schlossanlage Lauersfort zugute. Die Solitärbebauungen (Hofanlagen) werden im asymmetrischen Ausbaubereich westlich der A 57 im Vergleich mit der Variante 1 etwas deutlicher in der Wohnfunktion gestört. Die Bereiche zum nahe gelegenen bebauten Siedlungsraum westlich der A 57 sind auch weiterhin mit der entsprechenden Bepflanzung als ausreichende Abpufferung zu bewerten.

Der siedlungsräumliche Abstand zur Autobahn ist auch bei einem asymmetrischen Ausbau weiterhin als ausreichend zu bewerten.

In geringem Umfang ist ein Einfluss auf die Naherholungszone und die Wohnbebauung des Stadtteils Moers-Kapellen und Moers-Holderberg im angrenzenden Erscheinungs-

bild wahrnehmbar. Durch Anpflanzungsmaßnahmen an dieser Stelle sind die Auswirkungen auf das Erscheinungsbild einzugrenzen.

Zusammenfassend kann für den asymmetrischen Ausbau generell festgestellt werden, dass die siedlungsnahen Pufferzonen erhalten bleiben. Das Erscheinungsbild wird durch die Beanspruchung der Seitenräume nicht wesentlich beeinflusst. Konfliktbereiche durch zusätzliche Flächeninanspruchnahme sind nur vereinzelt im Bereich der westlich der A 57 gelegenen Hofanlagen festzustellen.

Die Potenziale zur Verbesserung der Übergangszonen zur städtebaulichen Einbindung liegen in der Ausgestaltung der Lärmschutzwände und Brückenneubauten. Durch wirkungsvolle stadtgestalterische Maßnahmen, die im Zuge der Lärmschutzwände bzw. des Brückenneubaus erfolgen, lassen sich städtebauliche Leitbilder, wie bei Variante 1, für den nahe liegenden Siedlungsraum erreichen.

Variantenvergleich in der Bewertung

Betrachtet man die Varianten unter den ermittelten Synthese- und Potenzialwerten der städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekte, so sind Veränderungen der Werte zu den bestehenden bebauten Siedlungsräumen sehr gering bzw. kaum feststellbar. Lediglich das Erscheinungsbild im Nahbereich beidseitig der Ausbaustrecke unterliegt leichten Veränderungen, die sich jedoch auf das unmittelbare Umfeld der Solitärbebauung entlang der Ausbaustrecke beziehen und weniger auf den bebauten Siedlungsraum mit den städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekten.

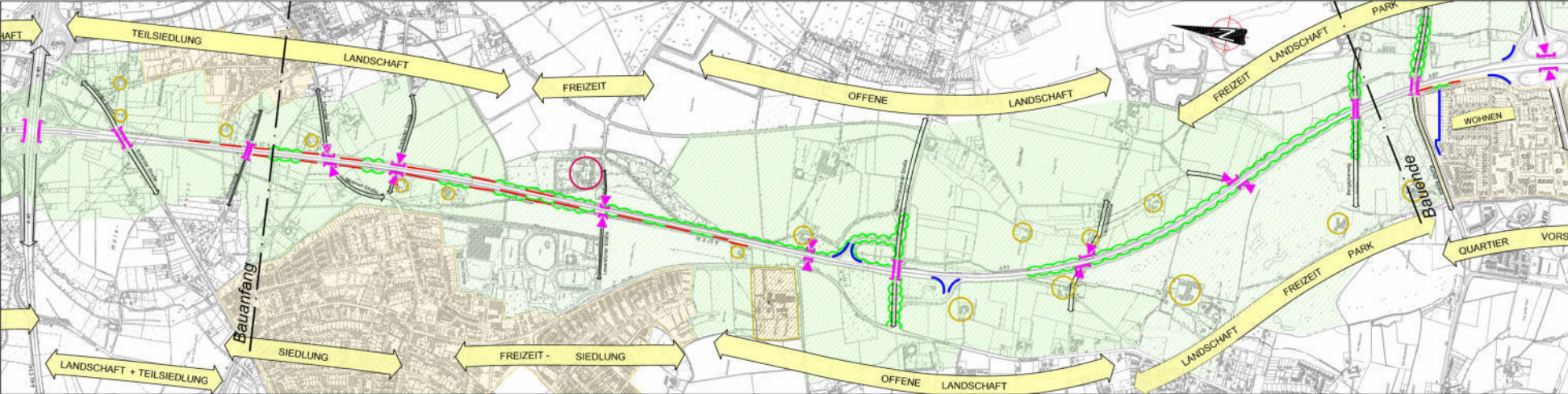
Für die Variante 1 (symmetrischer Ausbau) und die Varianten 2 bzw. 2 a (asymmetrischer Ausbau) besteht die Möglichkeit, beim Neubau der Brücken bzw. der Lärmschutzwände baugestalterische Elemente als städtebauliche Leit- und Orientierungsmerkmale für die Übergangszone zu dem bebauten Siedlungsraum aufzunehmen.

Im Vergleich untereinander sind die Varianten 2 und 2 a „asymmetrischer Ausbau“ gegenüber der Variante 1 „symmetrischen Ausbau“ tendenziell günstiger zu bewerten, da sie mit einem leichten positiveren Effekt (geringere Beeinflussung des nahen Umfeldes der bedeutungsvollen Schlossanlage Lauersfort) verbunden sind.

Für die Einbindung der Übergangszonen zum bebauten Siedlungsraum Moers-Kapellen und Moers-Holderberg lassen sich die Varianten 1, 2 und 2 a gleichermaßen verwenden. Grundsätzlich lassen sich keine wesentlichen Auswirkungsunterschiede der dargestellten Varianten auf die städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekte feststellen.

Aufgestellt: 21.05.2008





6-streifiger Ausbau der A 57 zwischen AK Moers und AS Krefeld- Gartenstadt

Umweltverträglichkeitsuntersuchung
stadtgestalterische und städtebauliche Aspekte

Bestand/ Analyse

CHARAKTERSEQUENZEN
→ BESTEHEND / VERWIRKLICHUNG IM UMFELD

UMFELD / STRUKTUREN

- STADTVERTEIL
SIEDLUNG / QUARTIER
- GEWERBE- / SONDERFLÄCHEN
- GRÜNRAUM / SIEDLUNGSGRÜN
LANDSCHAFT- / FREIRAUM

STRECKENMARKEN

- BRÜCKEN / ÜBERFÜHRUNGEN
- UNTERRÜHRUNGEN
- KORRIDORAUFWEITUNG
- HAHNENLEITUNG - WANDERWEGE

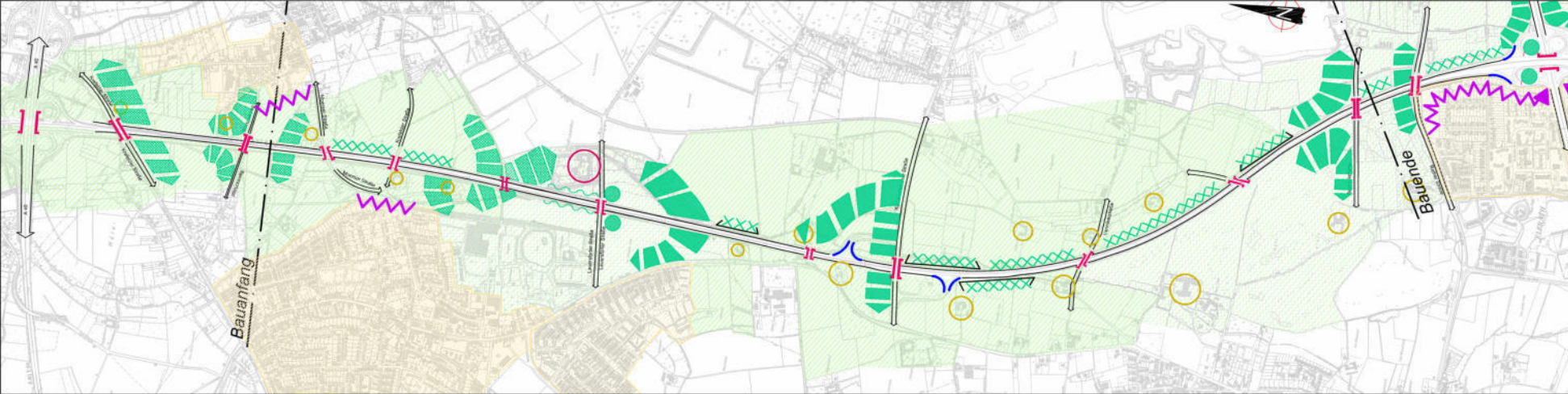
RAUMMARKEN

- LINIENSTRUKTUREN
STRASSEN / WEGE
- GRÜNGRÜN
- PUNKTMARKEN
VON HOHER BEDEUTUNG
WANDBEHERRSCHUNG

BAUANFANG BZW. BAUEINDE

31.02.2005
M. 1 : 7500

STADT- UND REGIONALPLANER
GEORG BAUMANN
P.L.



6-streifiger Ausbau der A 57 zwischen AK Moers und AS Krefeld-Gartenstadt

Umweltverträglichkeitsuntersuchung stadtgestalterische und städtebauliche Aspekte

Synthese/ Potenziale

GRUNDSTRUKTUREN

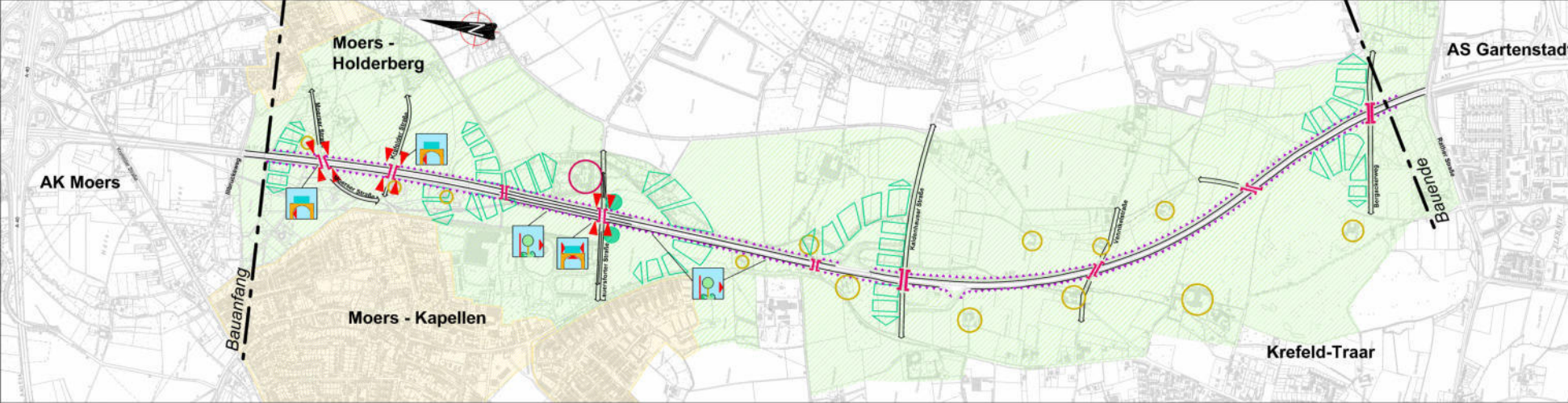
- BEBAUTE SIEDLUNG
- GRÜN / SIEDLUNG IM BEBAUTEN ZUSAMMENHANG
- LANDSCHAFTL. FREIRAUM
- RANDZONENBEREICHE OHNE EINFLUSS AUF DAS BEBAUTE UMFELD

LEITBILDER

- BRÜCKEN / UNTERFÜHRUNGEN
- KORRIDORAUFWEITUNG
- EINLEITUNG - BEBAUTER ABSCHNITT SIEDLUNG / ORTSTEIL
- LANDSCHAFTSFENSTER
- GRÜN ALS ORIENTIERUNG, PUFFER UND VERBÜNDELEMENT
- STRECKENMERKMAL LANDSCHAFTSBAUWERK
- EINZELMERKMAL LANDSCHAFTSBAUWERK
- EINZELMERKMAL VON HOHER BEDEUTUNG
- EINZELMERKMAL WANNENBEREICH
- BAUANFANG BZW. BAUENDE

31.02.2005
M. 1 : 7500

STADT- UND REGIONALPLANER
GEOGRAPH BAUMEISTER
P. K. P.



6-streifiger Ausbau der A 57 zwischen AK Moers und AS Krefeld-Gartenstadt

Umweltverträglichkeitsuntersuchung
stadtgestalterische und städtebauliche Aspekte
Auswirkungs-Potenzialplan - Variantenvergleich
Variante 1: symmetrischer Ausbau

Synthese/ Potenziale

GRUNDSTRUKTUREN

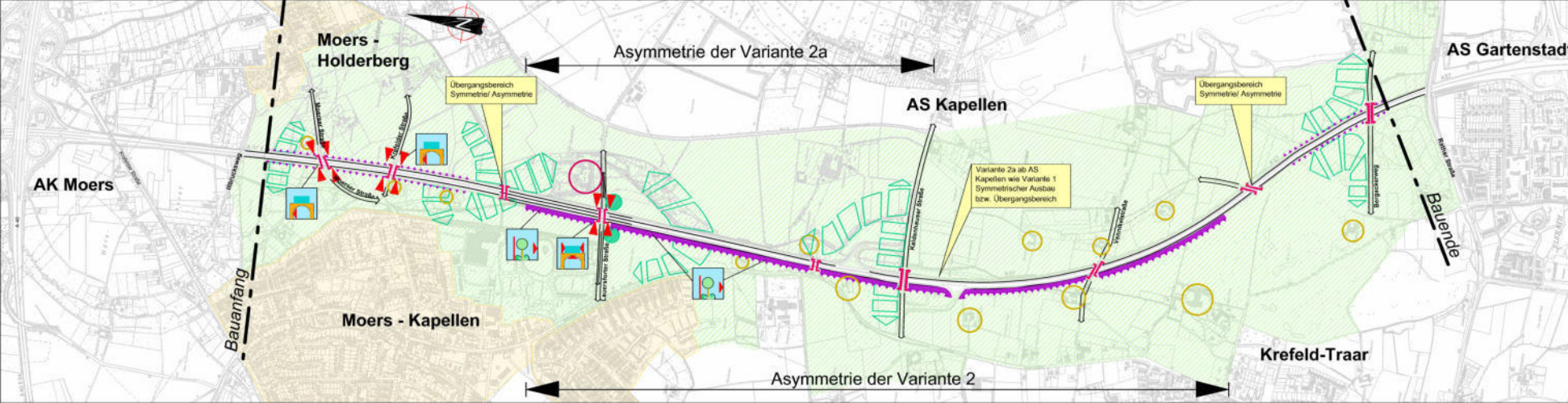
- STADTVIERTEL
SIEDLUNG/ QUARTIER
- GRÜN- UND FREIPLÄTZE
- GROSSGRÜNE GRÜNLINIE
- BRÜCKEN/ BRÜCKENFELDER
- HERVORHEBUNG BRÜCKEN/
STÜTZMAUERN/ FLÜGELWÄNDE/ BRÜCKEN
- GEBAUDE MIT SOLARSTELLUNG IM
EINFLUSSBEREICH
- AUSBAURICHTUNG - SYMMETRISCH
- AUSBAURICHTUNG - ASYMMETRISCH

AUSWIRKUNGEN/ POTENZIALE

- AUFWEITUNG
BRÜCKENBAUWERK
- GESTALTUNG
BRÜCKENBAUWERK
- VERSCHIEBUNG
GRÜNLINIE

BAUANFANG BZW. BAUEINDE

21.05.2008
M: 1:7500
STADT- UND REGIONALPLANER
GESCH. BAUMEISTER



6-streifiger Ausbau der A 57 zwischen AK Moers und AS Krefeld-Gartenstadt

Umweltverträglichkeitsuntersuchung
stadtgestalterische und städtebauliche Aspekte
Auswirkungs-Potenzialplan - Variantenvergleich
Variante 2 - 2a: asymmetrischer Ausbau

Synthese/ Potenziale

GRUNDSTRUKTUREN

- STADTVERTEIL SIEDLUNG/ QUARTIER
- GRÜN- UND FREIFLÄCHEN
- GROSSGRÜN GRÜNDZIE
- BRÜSTUNGEN / BROCKENFELDER
- HERVORHEBUNG BROCKEN / STÜTZMAUERN FLÜGELWÄNDE/ BRÜSTUNGEN
- GEBÄUDE MIT SOLITARSTELLUNG IM EINFLUSSBEREICH
- AUSBAURICHTUNG - SYMMETRISCH
- AUSBAURICHTUNG - ASYMMETRISCH

AUSWIRKUNGEN/ POTENZIALE

- AUFREITUNG BROCKENBAUMWERK
- GESTALTUNG BROCKENBAUMWERK
- VERSCHÄRFUNG GRENZLINE

21.05.2008
M: 1 : 7500

STADT- UND REGIONALPLANER
GESCH. BAUMEISTER

BAUANFANG BZW. BAUENDE