

# 1002

## 3. Preis



### Freianlagenplanung und Stadtplanung:

Büro: lohrer.hochrein landschaftsarchitekten gmbh, München

Verfasser: Ursula Hochrein, Axel Lohrer

Mitarbeiter: Freya Zörntlein

### Verkehrsanlagenplanung:

Büro: ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum

Verfasser: Dr. Philipp Ambrosius

Mitarbeiter: Tobias Oberste Beulmann

## Erläuterungsbericht

---

**Leitidee / Entwurfskonzept** | „Ein Traum vom Süden“ – Ein Bild der Via Apia vor den Toren von Rom, eine bukolische Stimmung, die Linearität der alten Römerstraße, gesäumt von Pinien in Säulen und Schirmform. Die aufgereihten Artefakte springen vor und zurück und lassen wechselnden Raum zwischen der Straße und den Bauten.

Es ist dieses im Innern aufglommende Bild, an das die Gedanken anknüpfen, das die Brücke zu der alten Römerstraße unter dem Pflaster schlägt, das in der Heterogenität der Luxemburger Straße vor den Toren der großen Stadt Prägnanz und eine eigene Geschichte entstehen und lesbar werden lässt.

Dieses Bild der Via Appia mit seiner Linearität, den aufragenden Säulenbäumen und den prächtigen Schirmen der Pinien bildet die Grundlage der Konzeption. Die Straße wird Ort der Verbindung, nicht nur in der bisher so dominanten Linearität sondern, und vor allem auch in der die beiden fassenden Seiten verknüpfenden Querung. Durch großzügig dimensionierte wie flexible benutzbare Nebenanlagen wird die belebende Bespielung und Aneignung des Stadtraums initiiert. Die Erreichbarkeit wird durch eine enge fußläufige Verflechtung in die rückwärtige Quartiere, sichere Radtrassen und nahe Kurzparkzonen ergänzt durch nahe Dauerparkoptionen gestärkt.

**Städtebauliche Einbindung** | Die räumliche Fassung der Luxemburger Straße wird durch Neubauten gestärkt. Mit einem leichten Vor- und Rückspringen setzen sie die individuelle Lebendigkeit der Straße fort und gliedern durch Sprünge und lesbare Plätze Länge in erfahrbare Abschnitte. Von der Straße abgewandt öffnen sich die straßenseitig geschlossenen Strukturen und bilden gründurchwirkte Übergänge in die bestehenden lockeren Strukturen. Mit den Neubauten entstehen öffentliche Parkgaragen für Langzeitparker.

Der Bereich um das bisherige türkische Konsulat wird zum städtischen Medienzentrum mit Bibliothek, Veranstaltungsräumen, dichtem Lesegarten und einer offenen der Straße adressbildenden zugewandten Platzfläche entwickelt. Ein schwebendes, nachts leuchtendes Dach wird adressbildendes Signet, Bühne und witterungsunabhängiger Treffpunkt.

**Verkehrskonzept** | Der Kernabschnitt der zweistreifigen Luxemburger Straße wird durch je einen Kreisverkehrsplatz an den Knotenpunkten mit der Bonnstraße und der Hans-Böckler-Straße gefasst. Wegen der Schiefwinkligkeit des Knotens mit der Hans-Böckler-Straße / Horbeller Straße wird dieser Kreisverkehrsplatz in Ovalform ausgebildet, um separate Rechtsabbiegefahrbahnen in den spitzwinkligen Quadranten zu vermeiden. Die Einsparungen an Fahrbahnflächen durch die jeweils nur noch einstreifigen Knotenzufahrten kommen in vollem Umfang den Gehwegflächen zugute.

Anstelle der im Bestand ausgewiesenen Linksabbiegespur in die AOK-Straße wird im Kernbereich eine durch zwei Mittelsinseln begrenzte mittlere Verfügungsspur (Mittenflexibilität) angelegt, die durch ihre den Seitenräumen angepasste Materialität als linienhafte Querungshilfe dient, durch ihre Überfahrbarkeit aber auch Aufstellraum für Linksabbiegende und Vorbeifahrtraum an haltenden Fahrzeugen bietet.

Der Radverkehr wird beidseitig auf Radfahrstreifen geführt, die StVO-gerecht durch Breitstrich von der Kfz-Fahrbahn abgegrenzt, im Material der Oberflächen aber den Seitenräumen angepasst sind. Damit wird zum einen die Kfz-Fahrbahn optisch stärker begrenzt, zum anderen den Radfahrenden ein höheres Sicherheitsgefühl vermittelt. Die Radfahrstreifen anstelle der bisherigen Bordsteinradwege erhöhen die Sicherheit gegenüber an Querstraßen und Grundstückszufahrten abbiegenden und einbiegenden Kfz und führen auch zu einem Breitengewinn und größerer Flexibilität im Gehwegbereich.

Die Bushaltestellen werden als Kaphaltestellen ausgebildet, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Der Nachteil einer Unterbrechung des Radfahrstreifens wird geringer eingeschätzt als der Nachteil

## Erläuterungsbericht

---

von Flächenverlust im Gehwegbereich und Konflikten zwischen Fahrgästen und Radfahrenden bei einer Vorbeiführung hinter der Haltestelle. An den Kreisverkehrsplätzen wird der Radverkehr richtliniengerecht in die Kfz-Fahrbahn überführt.

Um das Stellplatzangebot in etwa auf Bestandsniveau zu halten, werden abschnittsweise Längsstellplätze hinter den Radfahrstreifen angelegt und die Erdgeschossenebene der neuen Quartiersgarage als öffentlicher Parkplatz betrieben. Hier wird die Parkdauer ebenso wie im Straßenraum gebührenfrei durch Parkscheibe begrenzt, die Mietstellplätze in den oberen Ebenen sind durch eine Schrankenanlage gesichert. Eine auf Höhe der Quartiersgarage angelegte, ebenfalls durch Mittelinseln begrenzte Verfügungsspur schafft auch hier einen Aufstellraum für Linksabbiegende.

**Freiraumkonzept** | Ein eigener wie einheitlicher Duktus in Bepflanzung und Materialität prägt die Luxemburger Straße. Nebenanlagen und Fahrbahn besitzen die gleichende, verbindende Farbigkeit. Gliederung und Lenkung erfolgt durch Rinnen, Bordsteine und Einbauten. Angelagert an den längs gestreckten Straßenraum entstehen öffentliche Plätze und Gärten mit starker Durchgrünung. Eine geringe feste Ausstattung ermöglicht die flexible Aneignung und Bespielung. Wasserspiele beleben. Anfallendes Regenwasser wird in Zisternen gesammelt und dient der Bewässerung der Vegetationsflächen.

**Lichtkonzept** | Linearität und Rhythmus, vorgegeben durch die Säulenbäume, werden durch versetzte Lichtmasten (10m) - unauffällig einsortiert in die Baumreihen - unterstützt. Das Licht betont und transportiert den Charakter der Freiraumgestaltung auch in den Abend hinein. Die südöstlichen Masten, jeweils mit Ausleger und Leuchtenkopf für eine gleichmäßige Verkehrsflächenausleuchtung, wird mit den Säuleneichen gepaart. Ein zusätzliches Strahler-Element am Masten beleuchtet einseitig die Baumkrone, ohne Lichtsmog zu erzeugen, von oben nach unten und fördert durch die asymmetrisch hellen Baumsäulen im Blick versus Coloniā die intuitive Orientierung.

Auf der Gehwegseite werden die Mastansatzleuchten tiefer gesetzt. In die abzweigenden Platzflächen, Wege und Straßen führen kleinere Mastleuchten (4m) mit runden, dekorativen Lichtköpfen. Die geringere Lichtpunkthöhe, zusammen mit einer punktuelleren Ausleuchtung und Akzentuierungen einzelner Elemente skalieren den Maßstab für Fußgänger, um die Varianz der anknüpfenden Zonen zu stärken.

Für alle Leuchten sollen LED-Komponenten in warmweißer Lichtfarbe und eine Linsenoptik für einen hohen und blendungsarmen Lichtkomfort eingesetzt werden.

**Materialität** | Ein helles, eher ins Beige gehende Warmgrau bildet den farblichen Grundstock. Das Pflaster der Nebenanlagen ist hochwertiger Werkstein ohne merkliche Fuge in drei verschiedene Farbnuancen und Formaten. Er wird im römischen Verband verlegt. Die Baumbereiche sind mit wassergebundener Decke belegt und dienen durch die leichte Einsenkung als ergänzende Retentionsflächen für Starkregenereignisse. Die Fahrbahn ist in Asphalt. Die Deckschicht erhält durch passenden Natursteinzuschlag nach dem Grinding einen der Pflasterfläche vergleichbaren Farbton.



**Leitidee / Entwurfskonzept** | „Ein Traum vom Süden“ – Ein Bild der Via Appia vor den Toren von Rom, eine bukolische Stimmung, die Linearität der alten Römerstraße, gesäumt von Pinien in Säulen und Schirmform. Die aufgereihten Antefakte springen vor und zurück und lassen wechselnden Raum zwischen der Straße und den Bauten. Es ist dieses im Innern aufblühende Bild, an das die Gedanken anknüpfen, das die Brücke zu der alten Römerstraße unter dem Pflaster schlägt, das in der Heterogenität der Luxemburger Straße vor den Toren der großen Stadt Prägnanz und eine eigene Geschichte entstehen und lesbar werden lässt. Dieses Bild der Via Appia mit seiner Linearität, den aufragenden Säulenbäumen und den prächtigen Schirmen der Pinien bildet die Grundlage der Konzeption. Die Straße wird Ort der Verbindung, nicht nur in der bisher so dominanten Linearität sondern, und vor allem auch in der die beiden fassenden Seiten verknüpfenden Querung. Durch großzügig dimensionierte wie flexible benutzbare Nebenflächen wird die belebende Bespielung und Aneignung des Stadtraums initiiert. Die Erreichbarkeit wird durch eine enge fußläufige Verflechtung in die rückwärtigen Quartiere, sichere Radtrassen und nahe Kurzparkzonen ergänzt durch nahe Dauerparkoptionen gestärkt.

Breitstrich von der Kfz-Fahrbahn abgegrenzt, im Material der Oberflächen aber den Seitenräumen angepasst sind. Damit wird zum einen die Kfz-Fahrbahn optisch stärker begrenzt, zum anderen den Radfahrenden ein höheres Sicherheitsgefühl vermittelt. Die Radfahrstreifen anstelle der bisherigen Bordsteinradwege erhöhen die Sicherheit gegenüber an Querstraßen und Grundstückszufahrten abbiegenden und einbiegenden Kfz und führen auch zu einem Breitengewinn und größerer Flexibilität im Gehwegbereich. Die Bushaltestellen werden als Kapitalestellen ausgebildet, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Der Nachteil einer Unterbrechung des Radfahrstreifens wird geringer eingeschätzt als der Nachteil von Flächenverlust im Gehwegbereich und Konflikten zwischen Fahrgästen und Radfahrenden bei einer Vorüberführung hinter der Haltestelle. An den Kreisverkehrsplätzen wird der Radverkehr richtliniengerecht in die Kfz-Fahrbahn überführt.

Um das Stellplatzangebot in etwa auf Bestandsniveau zu halten, werden abschnittsweise Längsstellplätze hinter den Radfahrstreifen angelegt und die Erdgeschosszone der neuen Quartiersgarage als öffentlicher Parkplatz betrieben. Hier wird die Parkdauer ebenso wie im Straßenraum gebührenfrei durch Parkscheibe begrenzt, die Mietstellplätze in den oberen Ebenen sind durch eine Schrankenanlage gesichert. Eine auf Höhe der Quartiersgarage angelegte, ebenfalls durch Mittelinseln begrenzte Verfügungsspur schafft auch hier einen Aufstellraum für Linksabbiegender.

**Freiraumkonzept** | Ein eigener wie einheitlicher Duktus in Bepflanzung und Materialität prägt die Luxemburger Straße. Nebenanlagen und Fahrbahn besitzen die gleiche, verbindende Farbgebung. Gliederung und Lenkung erfolgt durch Rinnen, Bordsteine und Einbauten. Angelernt an den längs gestreckten Straßenraum entstehen öffentliche Plätze und Gärten mit starker Durchgrünung. Eine geringe feste Ausstattung ermöglicht die flexible Aneignung und Bespielung. Wasserspiele beleben. Anfallendes Regenwasser wird in Zisternen gesammelt und dient der Bewässerung der Vegetationsflächen.

**Lichtkonzept** | Linearität und Rhythmus, vorgegeben durch die Säulenbäume, werden durch versetzte Lichtmasten (10m) - unauffällig einsortiert in die Baumreihen - unterstützt. Das Licht betont und transportiert den Charakter der Freiraumgestaltung auch in den Abend hinein. Die südöstlichen Masten, jeweils mit Ausleger und Leuchtenkopf für eine gleichmäßige Verkehrsflächenausleuchtung, wird mit den Säuleneichen gepaart. Ein zusätzliches Strahler-Element am Masten beleuchtet einseitig die Baumkrone, ohne Lichtmog zu erzeugen, von oben nach unten und fördert durch die asymmetrisch hellen Baumstämmen im Blick versus Coloniam die intuitive Orientierung. Auf der Gehwegseite werden die Mastensatzleuchten tiefer gesetzt. In die abweigenden Platzflächen, Wege und Straßen führen kleinere Mastleuchten (4m) mit runden, dekorativen Lichtköpfen. Die geringere Lichtpunkt-höhe, zusammen mit einer punktuelleren Ausleuchtung und Akzentuierungen einzelner Elemente skalieren den Maßstab für Fußgänger, um die Varianz der anknüpfenden Zonen zu stärken. Für alle Leuchten sollen LED-Komponenten in warmweißer Lichtfarbe und eine Linsenoptik für einen hohen und blendungsarmen Lichtkomfort eingesetzt werden.

**Materialität** | Ein helles, eher ins Beige gehende Warmgrau bildet den farblichen Grundstock. Das Pflaster der Nebenanlagen ist hochwertiger Werkstein ohne merkliche Fuge in drei verschiedene Farbnuancen und Formaten. Er wird im römischen Verband verlegt. Die Baumbereiche sind mit wassergebundener Decke belegt und dienen durch die leichte Einsenkung als ergänzende Retentionsflächen für Starkregenereignisse. Die Fahrbahn ist in Asphalt. Die Deckschicht erhält durch passenden Natursteinzuschlag nach dem Grunding einen der Pflasterfläche vergleichbaren Farbton.

**Städtebauliche Einbindung** | Die räumliche Fassung der Luxemburger Straße wird durch Neubauten gestärkt. Mit einem leichten Vor- und Rückspringen setzen sie die individuelle Lebendigkeit der Straße fort und gliedern durch Sprünge und lesbare Plätze Länge in erfahrbare Abschnitte. Von der Straße abgewandt öffnen sich die straßenseitig geschlossenen Strukturen und bilden grün durchwirkte Übergänge in die bestehenden lockeren Strukturen. Mit den Neubauten entstehen öffentliche Parkgaragen für Langzeitparker. Der Bereich um das bisherige türkische Konsulat wird zum städtischen Medienzentrum mit Bibliothek, Veranstaltungsräumen, dichtem Lesegarten und einer offenen der Straße adressbildenden zugewandten Platzfläche entwickelt. Ein schwebendes, nachts leuchtendes Dach wird adressbildendes Signet, Bühne und Witterung unabhängiger Treffpunkt.

**Verkehrskonzept** | Der Kernabschnitt der zweistreifigen Luxemburger Straße wird durch je einen Kreisverkehrsplatz an den Knotenpunkten mit der Bonnstraße und der Hans-Böckler-Straße gefasst. Wegen der Schiefwinkeligkeit des Knotens mit der Hans-Böckler-Straße / Hörbeller Straße wird dieser Kreisverkehrsplatz in Ovalform ausgebildet, um separate Rechtsabbiegefahrbahnen in den spitzwinkligen Quadranten zu vermeiden. Die Einsparungen an Fahrbahnflächen durch die jeweils nur noch einstreifigen Knotenzufahrten kommen in vollem Umfang den Gehwegflächen zugute. Anstelle der im Bestand ausgewiesenen Linksabbiegespur in die AOK-Straße wird im Kernbereich eine durch zwei Mittelinseln begrenzte mittlere Verfügungsspur (Mittenflexibilität) angelegt, die durch ihre den Seitenräumen angepasste Materialität als linienhafte Querungshilfe dient, durch ihre Überfahrbarkeit aber auch Aufstellraum für Linksabbiegender und Vorbeifahrtraum an haltenden Fahrzeugen bietet. Der Radverkehr wird beidseitig auf Radfahrstreifen geführt, die StVO-gerecht durch



Übersichtsplan M 1:2000



Straßenquerschnitt A-A mit Lageplan M 1:50



perspektivische Darstellung 1



Lageplan Realisierungsteil M 1:500



Ausschnitt Ideenteil M 1:500



Ausschnitt Ideenteil M 1:500



perspektivische Darstellung 2



Detailausschnitt M 1:200



Straßenquerschnitt B-B' mit Lageplan M 1:50