

1003

2. Preis



Freianlagenplanung:

Büro: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Köln

Verfasser: Stephan Lenzen

Mitarbeiter: Sabelo Jeebe, Mohamed Amer

Verkehrsanlagenplanung:

Büro: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Neuss

Verfasser: Michael Vieten

Mitarbeiter: Thomas Maassen

Hintergrund

Die Luxemburger Straße stellt heute zwar die Haupteinfahrt und Ortsmitte Hürths dar, bietet jedoch aufgrund ihrer Bedeutung für den KFZ-Verkehr als Haupttriale in die Kölner Innenstadt keinerlei Aufenthaltsqualität und wird ihrer Bedeutung als attraktives Stadtteilzentrum in keiner Weise gerecht. Weitere Defizite bestehen in Konflikten zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern und Nutzergruppen wie Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern. Die Errichtung einer Ortsumgehung bietet nun die einmalige Chance die vorhandenen Potentiale der Straße aufzuwerten und dem Ort ein neues Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität zu geben.

Die Luxemburger Straße soll im zentralen Ortsbereich in ihrer Zentrumsfunktion gestärkt werden. Die Ausprägung der Straße als streng lineares Element und der relativ geringe Straßenquerschnitt bei gleichzeitig vielfältigen Anforderungen an den Ort stellen die Planer jedoch vor eine schwierige Aufgabe. Bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Raumanforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, insbesondere aber der geforderten PKW-Stellplätze, verbleibt kaum Raum für eine qualitativ hochwertige Freiraumgestaltung für Fußgänger und Aufenthaltsräume. Gleichzeitig besteht bei dem gradlinigen Straßenverlauf die Gefahr, dass der Abschnitt trotz Verkehrsberuhigung weiter als „Rennstrecke“ missbraucht wird.

Konzept

Das Konzept sieht daher zunächst die zwingende Aufweitung des Freiraumbereiches in den Ideenbereich an zwei Abschnitten vor. Zum einen wird der einzige bisher bestehende Aufenthaltsbereich am Nahkauf als urbanes Zentrum definiert. Es entsteht – Straßenquerend – ein neuer Stadtplatz unter Einbeziehung des AOK-Hofes. Während die Bestandsbäume vor dem Nahkauf als Platzrahmung integriert und als Aufenthaltsinseln möbliert werden, entsteht auf der gegenüberliegenden Straßenseite ein Platz mit lockerer Rahmung aus Staudenbeeten, Baumclustern und Sitzbänken. Diese fokussieren sich auf eine offene Platzmitte mit Fontänenfeld als urbanen Spiel- und Attraktionspunkt. Die offene Platzmitte bietet zudem großzügigen Raum für städtische Veranstaltungen, Events oder kleine Märkte. Eine Mobilitätsstation mit Bike- und e-scooter sharing schafft die Verknüpfung zwischen Bus und „last-mile“. Die Beiden Seiten des Platzes werden durch eine einheitliche Farbgebung der Beläge zu einer Einheit zusammengefasst. Vom Rest der Straße hebt er sich durch eine dunklere Farbgebung ab. Zudem stellen Überspannleuchten in diesem Bereich eine visuelle Verknüpfung her und signalisieren dem KFZ-Verkehr die freie Querbarkeit für Fußgänger. Eine Mittelinsel zwischen den Fahrspuren sichert zudem die sichere Querung im gesamten Platzbereich – der dadurch entstehende leichte Versatz der Fahrspur sorgt für eine weitere Verlangsamung des Verkehrs. Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung jeweils vor dem Platzbereich sorgt für eine weitere Taktung des Straßenverkehrs und schafft weitere Querungsgelegenheiten.

Die zweite Freiraumaufweitung folgt dem gleichen Prinzip – wieder entsteht ein Platz Straßenüberquerend. Der Zweite Platz entsteht auf der Heutigen Brachfläche im südlicheren Abschnitt. Im Gegensatz zum Stadtplatz entsteht hier ein „Grüner Platz“ der den Stadtplatz ideal ergänzt. Im Süden rahmt ein Neubau mit Cafe im Erdgeschoss den Platz. Eine Terrasse aus Ortbeton bildet einen Aufenthaltsrahmen mit großer Sitzbank, Flächen für Außengastronomie sowie Tischtennisplatten. Im Zentrum befindet sich ein offener Rasenbereich der als Spielwiese genutzt werden kann und mit einigen Spielelementen und Fitnessgeräten für alle Generationen ausgestattet ist. In den Randbereichen rahmen Baumneupflanzungen den Platz locker. Nach Osten hin entsteht ein neuer Durchgang zur Van-Boetticher-Str., durch den die dahintergelegenen Quartiere angebunden werden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird der Platz von einer Baumreihe gerahmt. Im Rahmen der Neubaumaßnahme wäre die Anlage einer Tiefgarage zur Schaffung weiterer Stellplätze außerhalb des Straßenraumes im Bereich des Platzes zu erwägen.

Der Straßenraum der Luxemburger Straße erfährt durch die Gliederung in diese zwei Platzbereiche eine klare Gliederung die auch zu einer weiteren Verkehrsberuhigung beiträgt. Auch die Bereiche hinter den Kreisverkehren erfahren als Zugangstore in den Zentrumsbereich eine umfangreiche Aufwertung als Aufenthaltsplätze mit Sitzmöblierung. An dieser Stelle signalisiert ein Belagswechsel von Asphalt zu Beigefarbenem Asphalt mit Epoxidharzgebundener Edelsplittaufgabe auch den Beginn des verkehrsberuhigten, Fußgängerorientierten Bereiches. Im Süden wird die vorhandene städtebauliche

Torsituation in Szene gesetzt, im Norden entsteht ein „Grüner Baumfilter“ als Eingangsbereich mit hoher Qualität. Die Nordwestseite der Luxemburger Straße wird aufgrund des Siedlungsschwerpunktes und der natürlichen Belichtungssituation konsequent als Hauptaufenthaltsbereich gestaltet. Entsprechend wird die Nordseite der Straße mit clusterweisen Baumneupflanzungen aufgewertet. An die Gebäudefassaden schließt hier ein großzügiger Gehweg von mindestens 2-2,5m Breite an. Gebäudeerücksprünge können für Außengastronomiebereiche genutzt werden. An den Gehweg schließt wiederum ein Multifunktionsband an, das mit einer Breite von 2,5-2,75m (2m Parkplatz + 0,5-0,75m Sicherheitsstreifen) ausreichend Platz für Parkplätze, Fahrradstellplätze, Außengastronomie, Aufweitungen des Gehweges und Aufenthaltspockets bietet. Die Baumcluster definieren jeweils kleine Aufenthaltspockets mit Sitzmöbeln und bieten selbst bei ausschließlicher Parkplatznutzung des Multifunktionsstreifens eine hohe Aufenthaltsqualität. Im Anschluss befindet sich ein Radfahrstreifen mit 2,5m, der mit einem Rundbord vom Aufenthaltsstreifen getrennt ist. 3,25m breite Fahrspuren bieten ausreichend Raum für den KFZ-Verkehr. Auf der Südwestseite schließt schließlich wieder ein Radweg gefolgt von einem PKW-Parkband (2,5-2,75m, davon 0,5-0,75m Sicherheitsstreifen) an. Diese Stellplätze sind prioritär zu nutzen, können aufgrund des ebenengleichen Anschlusses an den Gehweg bei sich änderndem Bedarf jedoch langfristig auch entfallen und multifunktional genutzt werden.

Weiterer Betrachtungsbereich

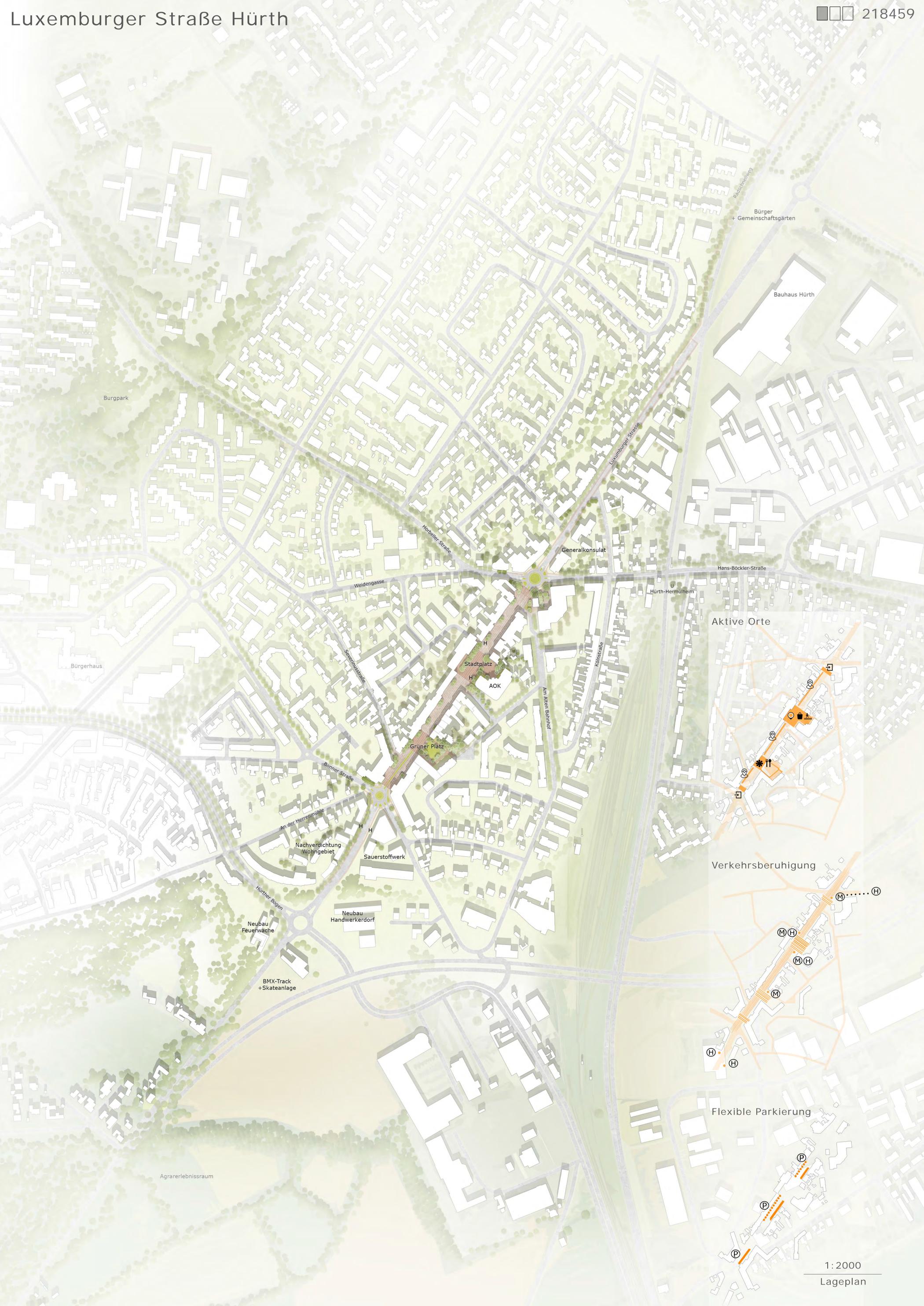
Der weitere Ideenbereich wird nicht als essentieller Teil der Umgestaltung gesehen. Der nördlich der Kreuzung Luxemburger Str./Horbeller Str. rasch in eine Mischung aus Wohn- und Gewerbebebauung übergehende Kontext verlangt nach einer stärkeren Begrünung der Nordwestlichen Straßenseite (Wohnbebauung) und einer Steigerung der dortigen Aufenthaltsqualität. Im Süden geht der Straßenraum hinter dem Hürther Bogen dagegen rasch in den freien Landschaftsraum über. Im Bereich der heutigen Shell-Tankstelle und des Autohauses bietet sich eine Nachverdichtung mit Wohnungsbau an, der die Eingangssituation in den zentralen Bereich der Luxemburger Straße klar definiert. Auch die Neubauten des Handwerkerdorfes und der Feuerwache werden zu einer Etappenweisen Zunahme an Urbanität auf dem Weg zum neuen Stadtzentrum beitragen und entsprechend zu einer Verlangsamung des Verkehrs beitragen. Im Süden bietet sich die Verlagerung (BMX-Track auf Gelände der zukünftigen Feuerwache) und Erweiterung des Jugendfreizeitangebots an, bevor die Luxemburger Straße in einen Agrarerlebnisraum übergeht. Im Norden bietet sich die Fortführung des Radweges als Radschnellweg parallel zur Stadtbahnlinie an, sowie neu zu schaffenden Gärtnereische Angebote an die Bürger.

Parkraumkonzept

Der Entwurf schafft auf der Nordseite der Luxemburger Straße 21 PKW-Stellplätze im Bereich des Multifunktionsbandes sowie auf der Südseite 27 Stellplätze. Aufgrund der angestrebten höheren Aufenthaltsqualität auf der Nordseite ist die tatsächliche Nutzung des Multifunktionsstreifens zur Diskussion zu stellen und der Vorrang gegebenenfalls Anderen Nutzungen wie der Außengastronomie einzuräumen. Hier wird den Nutzern direkt vor Augen geführt, wie der Entfall jedes einzelnen Stellplatzes zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität führt, in der Hoffnung ein Umdenken anzuregen. Die Stellplätze auf der Südseite sind hingegen längerfristig vorstellbar.

Materialien

Der zentrale Abschnitt der Luxemburger Straße soll sich auch durch die Materialwahl von den umliegenden Bereichen absetzen. Der gesamte Fahrbahnbereich zwischen den Kreisverkehren wird mit Asphalt mit beigener Epoxidharzgebundener Edelsplittdeckschicht ausgestattet. Die Gehwegbereiche, Stellplatz, Multifunktions und Radfahrbereiche werden mit einheitlichen dreifarbigem beigefarbenen Betonsteinplatten ausgestattet, die den linearen Charakter der Straße aufnehmen. Der gesamte Straßenbereich wird zur Betonung der Verkehrsberuhigung, für eine langfristige Nutzungsflexibilität und gute barrierefreiheit ebenengleich hergestellt. Lediglich ein flaches Rundbord grenzt den Bereich schnellen Verkehrs vom Bereich des langsamen bzw. ruhenden Verkehrs ab. Alle anderen Bereiche werden lediglich durch schmale Belagsbänder definiert. Die Gestaltung richtet sich nach dem Gestaltungsleitfaden der Römerstraße. Insbesondere die Möblierung basiert auf diesem Konzept. Das Thema der VIA-Stelen wird auch im Beschilderungskonzept der Luxemburger Straße aufgenommen. Auch die Wahl der Straßenbaumart *Gleditsia triacanthos* „Skyline“ bringt südeuropäische Atmosphäre nach Hürth und stellt zugleich eine robuste, klimaverträgliche Art dar. So werden Schilder und besonders die digitale Stadtinformation aus Cortenstahl gefertigt. Als Sitzmöblierung werden schlichte, massive Sitzbänke verwendet sowie in den Platzbereichen passende „Sitzlandschaften“.



Aktive Orte

Verkehrsberuhigung

Flexible Parkierung



1:500
Lageplan



Möblierungskonzept

