



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Aufgabenstellung	7
Rahmenbedingungen	8
Das Plangebiet	10
Grün- und Freiflächen	11
Aufgabe und Ziele	15
Funktionsbereiche	16
Wettbewerbsbedingungen	20
Bewertungskriterien	20
Preisgelder	20
Besetzung Preisgericht	21
Wettbewerbsergebnis	22
1. Preis	22
2. Preis	28
3. Preis	32
2. Rundgang	36
2. Rundgang	40
Impressum	44

Vorwort

Durch die Ortsumgehung ergibt sich die einmalige Gelegenheit, mit einem umfassenden Umbau des Straßenraumes der Luxemburger Straße und angrenzender Bereiche die Verkehrssituation zu optimieren. Die Umgehung sorgt für eine Verkehrsberuhigung, mehr Verkehrssicherheit sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Atmosphäre. Der Verkehr wird sich gemäß der Prognose auf unter 10.000 Kraftfahrzeuge pro Werktag reduzieren.

Über einen städtebaulichen Ideenwettbewerb haben wir zusätzlich Ansätze für die zukünftige Gestaltung der Stadteingänge und weiterer Bereiche an der Luxemburger Straße gesammelt. Die Ergebnisse zeigen, wie fruchtbar ein solches Verfahren ist. Es trägt maßgeblich zu einer hochwertigen Lösung bei, die von der Wechselwirkung von

Verkehrsplanung, Freianlagenplanung und Stadtplanung lebt.

Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Wettbewerbes und den Mitgliedern des Preisgerichts danke ich für das Gelingen und den Erfolg dieses Projekts. Ich bin mir sicher, dass mit den Ergebnissen eine gute Grundlage für die weitere planerische Umsetzung gelegt worden ist.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dirk Breuer'.

Dirk Breuer,
Bürgermeister der Stadt Hürth

Generalkonsulat

Kreissparkasse

Nahkauf

AOK

Gebrauchtwagenhandel

Shell-Tankstelle



Luftbild des Plangebietes
(Quelle: tim-online.de)

Anlass und Aufgabenstellung

Im Jahr 2017 beauftragte die Stadt Hürth die Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) für den Stadtteil Hermülheim. Charakteristisch für ein ISEK sind der ganzheitliche Blick auf die städtebauliche Entwicklungsaufgabe wie auch die frühzeitige breite Beteiligung öffentlicher und privater Akteure sowie der Bürgerschaft. Eine umfassende Bestandsanalyse greift vorhandene Daten, Konzepte, Ideen und Wünsche sowie lokales Wissen auf. Auf Basis der so ermittelten Stärken und Schwächen des Quartiers wurden Potenziale und Herausforderungen identifiziert, Ziele und ein Leitbild formuliert und anschließend in ein Handlungskonzept überführt. Aus den Analyseergebnissen re-

sultierten insgesamt fünf Handlungsräume, darunter auch die „Neue Lebensader LUX“ sowie die dafür vorgesehenen Maßnahmenvorschläge.

Der für Hermülheim bedeutsame Bereich der Luxemburger Straße soll zwischen der Querung der Stadtbahnleihe im Norden und der Feuerwache im Süden umfassend umgestaltet werden. Dabei sollen sowohl der Fahrbahnbereich, die Fußgänger- sowie Radverkehrsbereiche und Gebäudevorbeereiche als auch die Freiflächen und Baufelder entlang der Luxemburger Straße einbezogen werden. Die Kreuzungsbereiche Luxemburger Straße / Horbeller Straße und Luxemburger Straße / Bonnstraße sollen zu Kreisverkehrsanlagen umgebaut werden.

Die 2020 in Betrieb gehende Ortsumgehungsstraße B 265n wird die Luxemburger Straße von einem großen Teil des Durchgangsverkehrs (insbesondere auch des Lkw-Durchgangsverkehrs) entlasten. Die Ortsdurchfahrt wird von einer Bundesstraße zu einer Stadtstraße zurückgestuft. Die Fußgänger- und Fahrradwege aktuell sind uneinheitlich gestaltet und weisen Substanzmängel auf. In diesem Bereich befinden sich sehr umfangreiche und wichtige Leitungsbestände (Hauptversorgungsachsen) unterschiedlicher Versorgungsträger. Diese sollen sofern möglich im Rahmen der Freiflächenneugestaltung erneuert bzw. verlegt werden.

Im engeren Teil des Wettbewerbsgebiets werden realisierbare Vorschläge zum Umbau des Stadtraumes gewünscht. Dieser Realisierungsteil umfasst den Straßenraum der Luxemburger Straße zwischen Bonnstraße im Süden und Horbeller Straße im Norden.

Für den weiteren Teil des Wettbewerbsgebiets werden städtebauliche Ideen erwartet. Der Ideenteil umfasst einen 200 m breiten Korridor beidseitig der Luxemburger Straße von der Feuerwache im Süden bis zum Bahnübergang Höhe Bauhaus im Norden.



Schrägluftbild entlang der Luxemburger Straße in Richtung Köln
(Quelle: Stadt Hürth)

Rahmenbedingungen

Der Stadtteil Hermülheim befindet sich im Zentrum des Stadtgebietes und bildet mit der Stadterweiterung Hürth-Mitte das Zentrum der Stadt Hürth. Hürth ist eine mittlere Stadt im Rhein-Erft-Kreis und befindet sich süd-westlich von Köln an der Nord-Süd-Achse zwischen Düsseldorf und Bonn. Auf einer Fläche von ca. 5.117 ha beträgt die Einwohnerzahl Hürths 60.557 (Stand: 31.01.2020). Die Stadt besteht aus zwölf Stadtteilen: Alstädten-Burbach, Alt-Hürth, Berrenrath, Efferen, Fischenich, Gleuel, Hermülheim, Kalscheuren, Kendenich, Knapsack, Sielsdorf, Stotzheim.

Im 19. Und 20. Jahrhundert war Hürth ein Zentrum der Braunkohle-, Chemie- und Elektroindustrie. Die Braunkohleförderung wurde 1988 endgültig eingestellt und die Chemieindustrie wuchs in ihrer Bedeutung. Heute sind an Stelle der Braunkohlegruben größtenteils Badeseen, Wälder und landwirtschaftliche Flächen entstanden. Hürth hat sich heute vor dem Hintergrund des allgemeinen Rückgangs der Großindustrie zu einem Standort u.a. der Film- und Medienbranche entwickelt.

Hermülheim bildet zusammen mit dem nördlich angrenzenden Stadtteil Efferen sowie mit dem östlich gelegenen Stadtteil Kalscheuren eine siedlungsstrukturelle Einheit. In Hermülheim befinden sich zahlreiche zentrale Einrichtungen, wie etwa das städtische Krankenhaus, weiterführende Schulen und ein städtisches Jugendzentrum. Darüber hinaus bilden das Rathaus, andere städtische Behörden und das Bürgerhaus (mit einer Stadtbücherei und kulturellem Angebot) gemeinsam mit dem Einkaufszentrum Hürth Park die Mitte der Stadt. Das Einkaufszentrum hat seinen Einzugsbereich weit über die Stadtgrenzen hinaus und zieht Besucher aus dem gesamten Rhein-Erft-Kreis an. Hermülheim ist außerdem ein zentraler Verkehrsknotenpunkt. In dem Stadtteil treffen die zwei Landesstraßen L 92 (Horbeller Straße) und L 183 (Bonnstraße) auf die B 265 (Luxemburger Straße), welche Hürth mit Köln verbindet. Dadurch hat Hermülheim neben einem hohen innerstädtischen Verkehrsaufkommen auch Zielverkehre nach Köln zu verkraften. Diese Verkehrsdominanz beeinflusst die Stadtteilstruktur wesentlich. Die gute Erreichbarkeit und die räumliche Nähe zu Köln ist ein besonderer Standortvorteil Hürths, bringt jedoch zugleich eine hohe Verkehrsbelastung u.a. durch Pendlerverkehre mit sich.



Regionale Übersichtskarte
Quelle: ISEK der Stadt Hürth)

Die Luxemburger Straße mit historischem Ursprung stellt heute das Zentrum des Stadtteils Hermülheim dar. Entlang der Luxemburger Straße konzentrieren sich kleine Geschäfte, Gastronomiebetriebe und Dienstleistungen. An der Luxemburger Straße ist noch kein erhöhter Leerstand vorzufinden, jedoch ist die Straße durch Funktionsverluste betroffen und es besteht die Gefahr einer Abwanderung der ansässigen Geschäfte und Nutzungen.



Straßenraum mit Blick nach Norden



Fuß- und Radweg entlang der Straße



Schrägluftbild des Plagebietes
(Quelle: Stadt Hürth)

Der Großteil der Siedlungsfläche Hermülheims ist nach Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellt. Die Luxemburger Straße sowie die Horbeller Straße und die Hans-Böckler-Straße unterteilen den Siedlungsbereich in einzelne Nachbarschaften. Nord-östlich des Stadtbahnhaltes Hürth-Hermülheim sind gewerbliche Bauflächen ausgewiesen. Entlang der Luxemburger Straße sowie der Straße Hürther Bogen stellt der Flächennutzungsplan gemischte Bauflächen dar. Der Hürther Bogen sollte ursprünglich zu einer Flaniermeile mit Geschäften entwickelt werden und als Verbindung zum Hürth Park dienen. Die erst vor einigen Jahren fertiggestellten Gebäude entlang des Hürther Bogens weisen nach Fertigstellung jedoch ausschließlich Wohnnutzungen in Form von Geschosswohnungsbau auf.

Das Plangebiet

Bebauung / Straßenraum

Die Bebauung der Luxemburger Straße in diesem zentralen Bereich ist heterogen bezogen auf Baualter, Gebäudehöhe und den Erhaltungszustand der Fassaden. Der geschlossene Charakter der Bebauung wird in Teilen von unbebauten Grundstücken unterbrochen. Insgesamt wirkt das Stadtbild unruhig, wenig atmosphärisch und einem Stadtteilzentrum wenig angemessen. Die Breite des Straßenraumes variiert zwischen 20-44 Metern.

Die Bebauung entlang der Luxemburger Straße verläuft geradlinig mit nur wenigen Vor- oder Rücksprüngen und ist meist zwei- bis viergeschossig. Die Gebäude stammen aus unterschiedlichen Zeitepochen und sind überwiegend traufständig gestellt. Nur an wenigen Stellen ist Außengastronomie vorzufinden, die sich durch entsprechende Möblierung vom Straßenlärm abschirmt.

Das Geschäfts- und Wohnhaus mit der Sparkassenfiliale an der Kreuzung Luxemburger Straße / Hans-Böckler-Straße steht für eine Überplanung zur Disposition. Das großflächige Grundstück des ehemaligen Rathauses und der alten Feuerwache wird durch das Türkische Generalkonsulat genutzt. Ein Wegzug ist seit langem im Gespräch, so dass es perspektivisch zu einem Nutzungswechsel bei diesen stadtbildprä-

genden und erhaltenswerten Gebäuden kommen wird.

Das Grundstück der Shell-Tankstelle an der Kreuzung Luxemburger Straße / Bonnstraße befindet sich im Eigentum der Stadt Hürth und sollte eine Umplanung erfahren, auch bei dem gegenüber liegenden Gebrauchtwagenhandel stellt sich die Frage, ob diese Nutzung noch standortgerecht ist. Das Straßenbild verfügt darüber hinaus über auffällig wenig Begrünung. Lediglich im Bereich der AOK und des Nahkaufs sind Bäume vorhanden. Weiterhin ist das Stadtbild an der Luxemburger Straße gekennzeichnet durch Barrieren, Unebenheiten und unterschiedliche Bodenbeläge im Bereich der Fuß- und Radwegeanlagen. Zudem mangelt es an Aufenthaltsmöglichkeiten durch entsprechende Sitzgelegenheiten im Straßenraum. Insgesamt wirkt das Stadtbild im Bereich der Luxemburger Straße unruhig, da weder durch den Bodenbelag noch durch die Möblierung eine Zonierung und Ordnung des Straßenraums erfolgt. Somit erfüllt die Luxemburger Straße die Ansprüche an eine entsprechende Gestaltung nicht hinreichend. Für den weiteren Teil des Wettbewerbsgebiets werden städtebauliche Ideen erwartet. Dieser Ideenteil umfasst einen 200 m breiten Korridor beidseitig der Luxemburger Straße.

Denkmalschutz

In Hermülheim befinden sich zahlreiche Baudenkmäler, Grabmale sowie Bodendenkmäler. Zu den Bodendenkmälern gehören auch römische Wasserleitungen entlang der Luxemburger Straße, der Friedrich-Ebert-Straße oder am Familienbad „De Bütt“. Als anschauliche Zeugnisse der Geschichte bilden die Denkmäler wertvolle Merkmale im städtebaulichen Gefüge und prägen das Stadtbild.

Die Römerstraßen zählen auch heute noch vielerorts zu den markantesten linearen Elementen der historischen Kulturlandschaft. Vor allem die ehemalige römische Staatsstraße von Köln, der einstigen Hauptstadt der Provinz Niedergermanien, durch die Börde und Eifel nach Trier und von dort weiter nach Lyon bzw. Marseille ist über weite Strecken im Gelände noch erhalten und erfahrbar. Im Zuge der Erftstädter Erklärung, hat die Stadt Hürth den Erhalt und die Pflege der „Agrippastrasse“ als Erlebnisraum „Römerstraße“ zugesagt. Bei einer Umgestaltung der Luxemburger Straße sollten ihre Historie als Römerstraße (Agrippastrasse) und die in diesem Bereich gefundenen Relikte der römischen Vergangenheit aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für die Stadt Hürth berücksichtigt und hervorgehoben werden.

Grün- und Freiflächen

Öffentliche Plätze und Aufenthaltsorte sind im Stadtteil Hermülheim nur in geringer Anzahl vorhanden. Der Stadtteil ist hoch verdichtet und bietet kaum Raum für öffentliche Treffpunkte. Der zentralste Platz in Hermülheim ist der Otto-Räcke-Platz, welcher sich am Bürgerhaus befindet und nur wenig frequentiert ist.

Im Plangebiet befinden sich entlang der Luxemburger Straße vor dem „Nahkauf“, der AOK und dem Möbelhaus an der Ecke Hans-Böckler-Straße / Luxemburger Straße öffentliche Räume bzw. Aufweitungen



Vorplatz vor der AOK

des Straßenraums. Es wird vermehrt der Wunsch nach attraktiven Treffpunkten sowie einem zentralen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität geäußert. Die Luxemburger Straße und der Bereich des ehemaligen

Rathauses (Türkisches Generalkonsulat) sind dabei potenzielle Orte.

Das weitere Umfeld des Untersuchungsraums des Wettbewerbs ist sehr hoch verdichtet und bietet mit Ausnahme der (ehem.) Friedhofsfläche keine öffentlichen Grünflächen. Diese Grünfläche wird aktuell kaum als Naherholungsort von der Bevölkerung wahrgenommen und dementsprechend wenig genutzt. Daneben befinden sich südlich angrenzend der Freiraum „Hürther Berg“ sowie im Osten der Bürgerpark am Schwimmbad „De Bütt“ und der Grünkorridor „Zu den Villeseen“, welche als Naherholungsräume fungieren.

Insgesamt lässt sich eine Unterversorgung an wohnungsnahen öffentlichen Grünflächen feststellen, weshalb vorhandene naturnahe Erholungsflächen aufgewertet und um weitere Freiräume ergänzt werden sollten.



Begrünter Straßenraum im Bereich der AOK (links) und des Nahkaufs

Verkehr und Mobilität

Die Luxemburger Straße im Bereich Hermülheim ist von einer starken Verkehrsbelastung geprägt, die öffentlichen Stadträume im Bereich zwischen Hans-Böckler-Straße und Bonnstraße sind in einem erneuerungswürdigen Zustand. Die derzeitige Führung des Fahrradverkehrs führt häufig zu Konflikten mit Fußgängern und dem motorisierten Verkehr.



Bilder des Straßenraums

Fahrradverkehr

Im Stadtteil Hermülheim befindet sich der Knotenpunkt der Hauptfahrradverbindungen in Hürth, welcher deshalb von besonderer Bedeutung für das lokale Radverkehrsnetz ist.

Allerdings weisen einige der bestehenden Radwege Mängel auf. Darüber hinaus mangelt es insbesondere an den Verkehrsknotenpunkten an Fahrradabstellanlagen. Außerdem wird gefordert, die Radverkehrsachsen Luxemburger Straße und Hans-Böckler-Straße zu sichern. Zurzeit werden die Radwege entlang der Hauptverkehrsachsen in Hermülheim meist getrennt von der Fahrbahn geführt und teilen sich den Straßenraum zum Teil mit den Gehwegen. Diese Führung birgt insbesondere an Knotenpunkten die Gefahr einer erschwerten Wahrnehmung der Radfahrer und hat in der Vergangenheit häufig Unfälle zur Folge gehabt. Ein wichtiges Ziel ist es deshalb, die hohe Zahl an Unfällen an Kreuzungen und Einmündungen der vergangenen Jahre zu reduzieren. Einige der vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen aufgrund der zu geringen Dimensionierung zudem nicht den Anforderungen der VwV-StVO und müssen deshalb verbessert werden. Der Verkehrsentwicklungsplan schlägt weitestgehend die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vor, da durch Mischverkehr die Verkehrssicherheit erhöht und Konflikt-

potenziale zwischen Radverkehr und Fußgängerverkehr vermieden werden können. Im Rahmen des Wettbewerbs war es Entwurfsaufgabe der Teilnehmer zu entscheiden, ob der Radverkehr auf einem eigenen Weg oder im Straßenraum abgebildet wird.

Fußgänger

Der Kernbereich Hürths (Hermülheim, Efferen und Alt-Hürth) bildet ein kompaktes Siedlungsband und ist generell attraktiv für den Fußverkehr.

Die Mängel im Fußwegenetz der Stadt Hürth ergeben sich grundsätzlich aus

- Nutzungskonflikten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (z.B. Fußgängern / Pkw-Verkehr, Fußgängern / Radverkehr),
- dem Aufenthaltsanspruch von Fußgängern (Empfindlichkeit / Verträglichkeit),
- Netzlücken und fehlenden / unzureichend gesicherten Querungsmöglichkeiten und
- dem bautechnischen Zustand (z.B. Oberflächenbeschaffenheit, geringe Gehwegbreite).

Der Fußverkehr wird innerorts größtenteils über beidseitig angelegte Gehwege und oftmals gemeinsam mit dem Radverkehr geführt. Die Barrierefreiheit ist im gesamten Stadtgebiet eher schwach ausgeprägt. Bodengleiche Absenkungen oder taktile Leitstreifen an Querungen sind in Einzelfällen vorhanden; sie werden bei Ertüchtigungs- und Neubauarbeiten im Straßennetz der



Sparkassengebäude am nördlichen Plangebietsende



Schrägluftbild des Plangebiets
(Quelle: Stadt Hürth)

Stadt Hürth mit eingeplant.

Bedeutende Kriterien sind bei der Betrachtung der Fußgängerverkehre die fußläufige Erreichbarkeit insbesondere zwischen stark frequentierten Zielorten sowie die Qualität und Barrierefreiheit der Verbindungen. Des Weiteren wird die Aufenthaltsqualität insbesondere auf der Horbeller Straße sowie Luxemburger Straße bemängelt.

ÖPNV

Auf der Luxemburger Straße verkehren im Plangebietsabschnitt zwei Buslinien (720 und 979), welche inklusive ihrer Haltestellen Fritz-Räcke-Straße (Realisierungsteil) sowie Sauerstoffwerk (Ideenteil) bei der Planung zu berücksichtigen sind. Zukünftig sind Möglichkeiten des autonomen Fahrens von z.B. Kleinbussen im Pendelverkehr o.ä., neue Mobilitätskonzepte, E-Bike-Stationen, Pkw-Ladestationen etc. denkbar. Angedacht ist eine Verlängerung der Stadtbahnlinie von der Haltestelle Hürth-Hermülheim über den Hürther Bogen bis zum Einkaufszentrum Hürthpark bzw. dem ZOB.

Folgende Taktungen der Buslinien liegen an der Fritz-Räcke-Straße aktuell vor:

- 720: tagsüber alle 20 Minuten (Mo-Fr) bzw. alle 30 Minuten (Sa)
- 979: tagsüber stündlich bzw. alle 30 Minuten



Südlicher Plangebietsabschluss

Technische Ver- und Entsorgung

Die Versorgungsleitungen der Stadtwerke Hürth sowie weiterer Versorgungsträger liegen im Realisierungsteil des Wettbewerbsgebietes überwiegend in den Nebenanlagen und erfüllen größtenteils übergeordnete Funktionen als Hauptversorgungsstrassen. Diese Leitungen können teilweise gar nicht oder nur mit extrem hohem sowohl technischen als auch wirtschaftlichen Aufwand zu Lasten des Verursachers umgelegt bzw. erneuert werden. Zu den Leitungsverläufen Trinkwasser, Fernwärme und Kanal sind die entsprechenden Schutzstreifen vorzusehen, innerhalb derer keine Baumpflanzungen zugelassen sind. Bei allen weiteren

Leitungen sind die Vorgaben der jeweiligen Betreiber zu berücksichtigen (auf die jeweilige Kabelschutzanweisung wird verwiesen). Im Zuge der geplanten Umbaumaßnahmen ergibt sich die Möglichkeit, die Entwässerungssituation maßgeblich zu verbessern. Deshalb plant die Stadtwerke Hürth, eine neue Hauptkanalisation in der Luxemburger Straße im Abschnitt Bonnstraße bis Horbeller Straße auf eine Straßenseite und im weiteren Verlauf über die Horbeller Straße bis zur Sudetenstraße zu verlegen. Der mittig in der Straße liegende Kanal für Schmutzwasser kann daher umgelegt werden. Die im Gehweg (Straßenseite mit geraden Hausnummern) angeordnete Wasserversorgung

ist dagegen neu (DN 400) und wäre nur unwirtschaftlich zu verlegen.

Ebenso kann im Zuge der Umbaumaßnahmen die Fernwärmeleitung in den noch fehlenden Abschnitten mit verlegt und nahezu frei organisiert werden. Die vorgeschriebenen Mindestabstände der einzelnen Leitungstrassen der unterschiedlichen Versorgungsträger untereinander z.B. für die Entwässerung, Gas-, Wasser-, Strom-, Telekommunikationsversorgung, Beleuchtung, usw., zu Gebäuden oder zu Baumstandorten im Bestand als auch bei einer möglichen Neuorganisation sind grundhaft vorzuhalten.



Türkisches Generalkonsulat

Aufgabe und Ziele

Die nach Inbetriebnahme der Umgehungsstraße avisierte Umwidmung der Luxemburger Straße in diesem Bereich zu einer Stadt- und Gemeindestraße wird zum Anlass für einen umfangreichen Umbau des Straßenraumes genommen. Der Verkehr wird sich voraussichtlich auf unter 10.000 Kfz pro Werktag reduzieren. Die Umgestaltung wird ergänzt durch den Umbau der Kreuzungsbereiche Bonnstraße und Hans-Böckler-Straße / Horbeller Straße zu Kreisverkehrsanlagen, eine Aufwertung und Ergänzung der angrenzenden Bebauungsstruktur sowie eine Stärkung und Konzentration der zentrumsrelevanten Nutzungen in diesem für Hermülheim wichtigen Versorgungsbereich. Die vormals stark befahrene Durchfahrtsstraße soll mit neuem Leben angereichert werden, nicht länger vornehmlich dem motorisierten Individualverkehr dienen, sondern einen attraktiven Bewegungs- und Aufenthaltsort für die Bewohner Hermülheims darstellen. Eine Mischung aus Handel, Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Kultur, Veranstaltungen sowie erweiterten gastronomischen Angeboten soll in Zukunft den Raum mit Leben füllen und zu einem urbanen Flair beitragen. Auf diese Weise soll der Charakter der Luxemburger Straße weiter geschärft werden, damit in Hermülheim ein identitätsstiftender Mittelpunkt entsteht.

„Lebensader LUX“

Der Wettbewerb „Lebensader LUX“ thematisierte im Schwerpunkt die Gestaltung einer sichtbaren und funktional erkennbaren Mitte für die Bürgerinnen und Bürger Hermülheims. Der Bereich der Luxemburger Straße soll zwischen der Querung der Stadtbahngleise im Norden und der Feuerwache im Süden umfassend umgebaut werden. Dabei sollten sowohl der Fahrbahnbereich, die Fußgänger- sowie Radverkehrsbereiche und Gebäudevorbereiche als auch die Freiflächen und Baufelder entlang der Luxemburger Straße einbezogen werden. Die Kreuzungsbereiche Luxemburger Straße / Hans-Böckler-Straße und Luxemburger Straße / Bonnstraße sollen zu Kreisverkehrsanlagen umgebaut werden.

Folgende Ziele wurden festgelegt:

- Verkehrsberuhigung,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Führung Fahrradverkehr, Querungssituationen für Fußgänger, Abbiegesituationen Motorisierter Individualverkehr (MIV)),
- Schaffung von ausreichenden Flächen für Fußgänger,
- Schaffung von ausreichenden Flächen für Fahrradverkehr,
- Schaffung von erforderlichen Fahrradabstellanlagen,
- Berücksichtigung Anlage einer Mobilstation,
- Erhalt der erforderlichen Fahrbahnflächen für den MIV,
- Erhalt von Parkplätzen im Straßenraum,
- Schaffung von ergänzenden Parkplatzflächen in angrenzenden Bereichen,
- Ergänzung von Bäumen im Straßenraum,
- Gliederung des Straßenraumes in unterschiedliche Abschnitte,
- Schaffung von dauerhaften Aufenthaltsmöglichkeiten,
- Schaffung eines zentralen Platzbereiches (z.B. für temporäre Veranstaltungen, Markt).

Die neue Straßenplanung muss die Verkehrsbelastung durch Pkw und ÖPNV trotzdem weiterhin aufnehmen können.

Funktionale Anforderungen

Der Straßenraum sollte für alle Verkehrsteilnehmer aufgewertet werden. Einerseits sollte die Funktionalität der Straße als Verkehrsachse für den Pkw- und Busverkehr optimiert werden. Andererseits sollte eine Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden, um die Straße zu einem lebendigen Straßenraum zu entwickeln.

Es ist auch zukünftig eine Verkehrsführung im Zweirichtungsverkehr auf der Luxemburger Straße vorzusehen.

Entsprechend würde die Inbetriebnahme der Umgehungsstraße B 265n eine Reduktion der Geschwindigkeit auf der Luxemburger Straße im Bereich Hermülheims auf 30 km/h eine weitere Verringerung des Durchgangsverkehrs sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bewirken. Nach Inbetriebnahme der B 265n wird die Umwidmung der Luxemburger Straße von einer Bundesstraße in eine Gemeindestraße vorgenommen. Es wird davon ausgegangen, dass die Lärm- und Schadstoffbelastung entlang der Luxemburger Straße in Zukunft deutlich sinken wird. Der Verkehrsentwicklungsplan schlägt die Anlage von zwei Kreisverkehren in Hermülheim entlang der Luxemburger Straße vor. An den Knotenpunkten Horbeller Straße und Bonnstraße könnte auf diese Weise das Geschwindigkeitsniveau reduziert und die Führung des

Radverkehrs sicherer gestaltet werden. Diese Kreisverkehrsplätze waren von den Wettbewerbsteilnehmern vorzusehen.

Erschließung für Fußgänger und Radfahrer

Fußgänger sind wichtige Verkehrsteilnehmer in der Stadt, sie erzeugen Urbanität. Stärkung der Nahmobilität heißt vor allem: Förderung des Fußverkehrs. Berücksichtigung der demographischen Entwicklung heißt: Barrieren abzubauen, Umwege zu vermeiden und die Trennwirkung von Straßen zu überwinden, damit Senioren und Mobilitätsbeeinträchtigte eine uneingeschränkte Nahmobilität erfahren können.

Es war notwendig, ein barrierefreies Fuß- und Radwegesystem auszubauen, um kurze Wegeverbindungen im Stadtteil zu fördern und wichtige Zielorte besser miteinander zu vernetzen. Bestehende Gefahrensituationen und verkehrliche Konfliktpotenziale sollten durch entsprechende Maßnahmen entschärft werden.

Stellplätze / Parkplätze

Derzeit werden im Straßenraum der Luxemburger Straße ca. 70 Parkplätze parallel zur Fahrbahn bereitgestellt. Auch nach dem Umbau der Luxemburger Straße soll möglichst diese Anzahl an Parkplätzen im Straßenraum oder in unmittelbar angrenzenden Bereichen angeboten werden. Es

war Aufgabe der Wettbewerbsteilnehmer, die Anforderungen und Möglichkeiten einer neuen Parkraumgestaltung und -organisation (Anzahl, Anordnung) im Rahmen einer Umgestaltung der Luxemburger Straße, im Entwurf zu beurteilen. Es wurde ausdrücklich auf den Wunsch einer höheren Aufenthaltsqualität im Straßenraum hingewiesen.

Car-Sharing, E-Mobilität

Die Elektromobilität soll als stadt- und umweltverträglichere Technologie erheblich ausgebaut und gefördert werden. Dazu zählen in Hürth vor allem der Ausbau und die Förderung der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität. Des Weiteren soll die Umstellung des motorisierten Verkehrs auf Elektrofahrzeuge im Bereich kommunaler Träger gestärkt werden.

Für die Ausnutzung des Potentials von Elektrofahrzeugen und Pedelecs ist auf der Ebene des Radverkehrs der geeignete Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich. Dazu zählen unter anderem die Einführung intelligenter Ampelschaltungen für Radfahrer, die Einführung von Bike & Ride-Stationen, die Errichtung von Mobilstationen sowie die Instandhaltungen und Pflege der Fuß- und Radwege. Auch der Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements kann die Akzeptanz von Car-Sharing und Elektromobilität fördern und das Potential von Alternativen zum motorisierten Kfz ausnutzen.

Sowohl ein Car-Sharing-Stützpunkt als auch Ladestationen für E-Fahrzeuge sollten im Plangebiet vorgesehen werden.

Mobilstationen

Mobilstationen unterstützen den Umstieg auf umweltschonende Verkehrsmittel, indem dort die verschiedenen Mobilitätsangebote an einem Ort zusammengeführt werden.

Der Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln wird durch räumliche Konzentration der Angebote vereinfacht. Mobilstationen stehen für das Konzept „gemeinschaftliches Nutzen statt Besitzen“ und unterstützen somit den aktuellen urbanen Trend weg vom eigenen Pkw. Nutzende können jederzeit das für den Reisezweck geeignetste Verkehrsmittel auswählen. (Echtzeit-) Informationssysteme unterstützen diese bei der Wahl.

Sharing-Angebote mit Elektrofahrzeugen (bspw. E-Bikes) sind hier besonders interessant, da die neuen Antriebsformen dort der gesamten Bevölkerung zur Verfügung stehen und somit eine große Breitenwirkung entfalten.

Für durchgehende Wegekettensysteme ist die Einrichtung von Mobilstationen besonders an nachfragestarken Schienenhaltepunkten des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs sowie an zentralen Verknüpfungspunkten des Linienbusangebotes zu empfehlen.

An der AOK sollten im Bereich der Bushal-

testelle „Fritz-Räcke-Straße“ eine Mobilstation (Stationstyp S (Handbuch Mobilstationen NRW): Mindestens 2 Verkehrsmittel) vorgesehen werden.

ÖPNV

Die Planung erfolgte auf Grundlage des Leitfadens 2012 – Barrierefreiheit im Straßenraum sowie des Handbuchs Mobilstationen NRW. Somit waren an Haltestellen beispielsweise Sitzgelegenheiten, Unterstände, Fahrradabstellplätze etc. vorzusehen.

Planungs- und bauordnungsrechtliche Anforderungen

Die Bebauung an der Luxemburger Straße ist sehr heterogen, die südlichen Stadtteilzugangsbereiche (Kreisverkehr Luxemburger Straße / und südlicher Kreuzungsbereich Luxemburger Straße / Bonnstraße) sind baulich nicht gefasst. Einige Grundstücke an der Luxemburger Straße sind unbebaut, andere sollen perspektivisch neu bebaut werden. Ziel für die Entwicklung der Bebauungsstruktur an der Luxemburger Straße ist es, einen geschlossenen, homogenen Stadtraum zu schaffen und den Eingangsbereichen in den Zentrumsbereich gestalterische Akzente zu verleihen.

Eine Neubebauung hatte sich an der Höhe der umgebenden Bebauung zu orientieren (max. vier Geschosse) und sollte die Fluch-

ten der bestehenden Bebauungen aufnehmen, um Rücksprünge, eine Aufweitung des Straßenraumes bzw. die Bildung privater Vorbereiche zu vermeiden. Bauliche Ergänzungen und Lückenschließungen sollten sich in ihrem Maßstab an der historisch gewachsenen kleinteiligen Bebauungsstruktur an der Luxemburger Straße orientieren. Große Baukörper waren durch entsprechende Gliederungen in die „Körnigkeit“ des bestehenden Gefüges einzupassen. Die Nutzungen sollten entsprechend der zentralen Lage an der Luxemburger Straße gemischt sein (Erdgeschoss: Handel, Gastronomie, Dienstleistungen; Obergeschoss: Büro, Dienstleistungen, Wohnen). Die Stadt Hürth verfügt über Vorkaufsrechtssatzungen für die Grundstücke südlich der AOK Niederlassung an der Luxemburger Straße, den Standort „Altes Rathaus“ (die Dreiecksfläche zwischen Luxemburger Straße, Hans-Böckler-Straße und Kölnstraße) wie auch für den Bereich zwischen Luxemburger Straße, Bonnstraße und der Straße „An der Herrenmühle“. Dadurch hat die Stadt zukünftig die Möglichkeit, in diesen Bereichen Entwicklungen der Bebauung aktiv zu gestalten bzw. Einfluss auf die Qualität, die Art und das Maß der baulichen Nutzung zu nehmen im Sinn der oben dargestellten Ziele für die Bebauung an der Luxemburger Straße.

Zielvorgaben für Grün-, Freiraum und Verkehrsraum

Klima- und Umweltschutz nehmen einen immer wichtigeren Stellenwert ein. Insbesondere in Ballungsräumen wirken Grünflächen ausgleichend auf das Stadtklima und verbessern die Luft- und damit Lebensqualität der Bevölkerung. Umso wichtiger ist es somit, die Funktionen urbaner Grünflächen sowie regionaler Grünzüge zu stärken. Neben dem Schutz des Klimas ist die Anpassung an die Folgen des Klimawandels für die Kommune ein zunehmend bedeutendes Handlungsfeld.

Ziel sollte es sein, einen identitätsstiftenden Stadtraum mit Atmosphäre zu schaffen, der durch seine Angebote und vielfältigen Nutzungen belebt wird und so in das Bewusstsein der Stadtbevölkerung rückt.

In Hermülheim mangelt es an öffentlichen Platzflächen und Straßenräumen mit Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Insbesondere an der Luxemburger Straße war eine Erweiterung des Angebots an Aufenthaltsorten erforderlich.

Es war insbesondere auf eine gute fußläufige sowie fahrradfreundliche Erreichbarkeit zentraler Orte im Sinne einer Stadt der kurzen Wege zu achten. Darüber hinaus sollten umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel einen höheren Stellenwert erhalten, indem eine entsprechende Infrastruktur ausgebaut wird.

Zum Sicherheitsgefühl tragen eine Übersichtlichkeit der Verkehrs- und Stadträume, sichere Fuß- und Fahrradwege, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger in ausreichender Zahl sowie eine gleichmäßige Beleuchtung bei. Angsträume sollten vermieden werden. Es war auf die Schaffung barrierefreier Stadt- und Verkehrsräume zu achten, sie tragen wesentlich zur Sicherheit und Lebensqualität bei.

In Bezug auf die Barrierefreiheit war der Straßenraum generell nach DIN 18040 auszuführen. Die Kreisverkehre sowie wichtige Querungsstellen waren nach dem Leitfaden 2012: Barrierefreiheit im Straßenraum (Landesbetrieb Straßenbau NRW) zu planen.

Im Rahmen der Neugestaltung der Luxemburger Straße sollten Bäume in linearer Anordnung in den Straßenraum integriert werden. Da im Bereich der Luxemburger Straße eine große Anzahl an Leitungen und Kanälen vorhanden ist, müssen zukünftige Baumstandorte auf den Bestand und zukünftig geplante Leitungen und Kanäle abgestimmt werden. Gestalterisches Ziel war die Betonung des Straßenraumes durch eine Baumreihe, um der Straße einen eigenen Charakter zu verleihen, die Linearität der Achse, die römischen Ursprunges ist, zu betonen und dem Straßenraum in seinen unterschiedlichen Breiten (zwischen 20-44 m) eine klare „Fassung“ und Führung zu geben. Für Baumscheiben war eine Fläche

von mindestens 6 m² (Nettofläche) einzuhalten.

Generell sollten bei der Neuplanung der Luxemburger Straße Möglichkeiten einer weiteren Entsiegelung und Begrünung unter dem Aspekt der klimagerechten Stadtentwicklung berücksichtigt werden.

Bestandsbäume waren nach Möglichkeit zu erhalten.

Insgesamt wurden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung eines zentralen Ortes,
- Aufwertung des Stadtbildes,
- Reduzierung der Verkehrsbelastung,
- Schaffung übersichtlicher und sicherer Verkehrsräume,
- Stärkung und Profilierung der Angebotsstruktur,
- Verbesserung des Stadtteil-Images,
- Stärkung der Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Stadtteil,
- Aufwertung der Eingangsbereiche in die zentrale Ortsmitte,
- Erweiterung des Angebots an Aufenthaltsräumen,
- Verbesserung des Stadtklimas,
- Schaffung von grünen Stadträumen.

Der Ideenteil

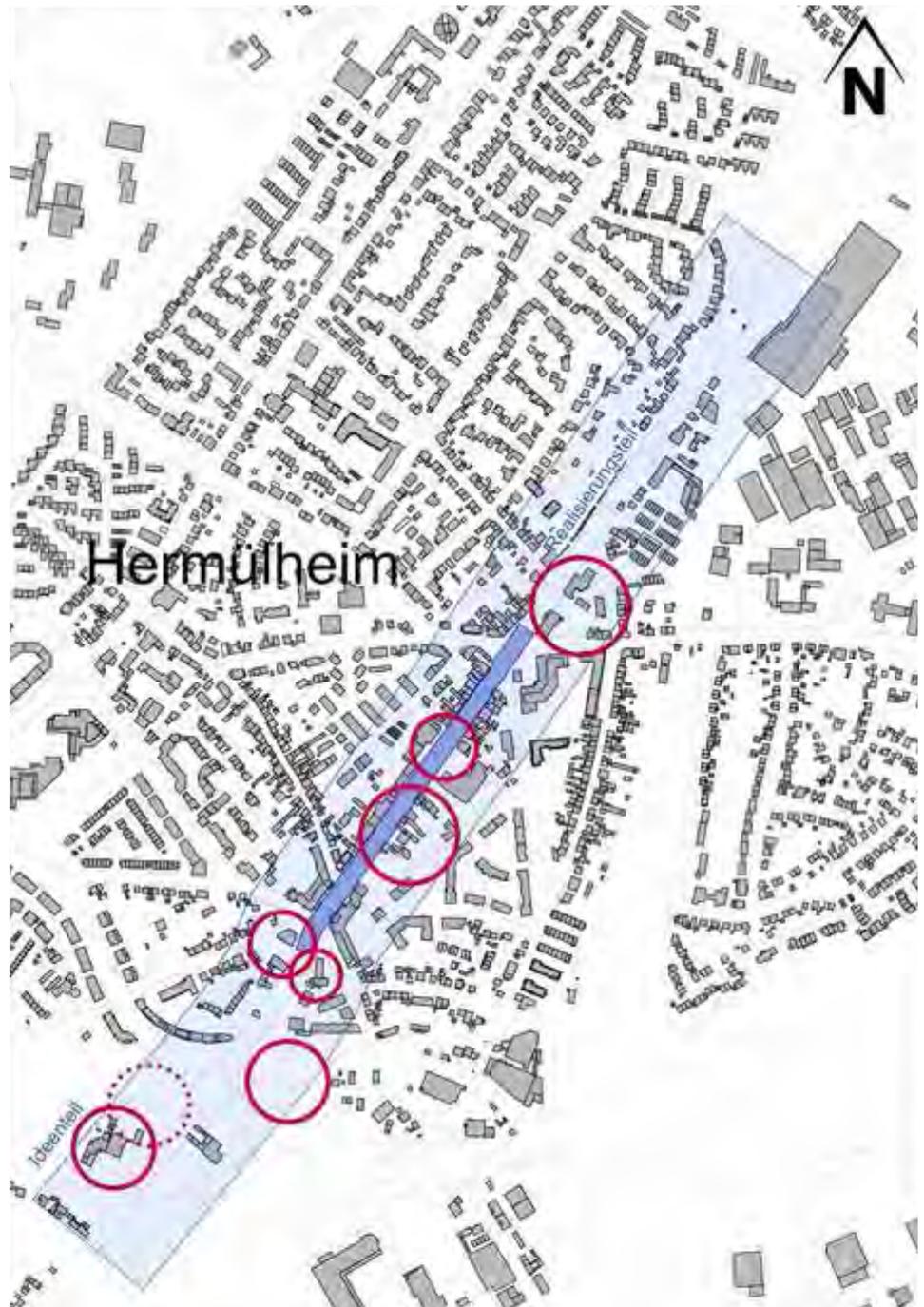
Der weiter greifende Bereich um den Realisierungsteil zwischen den beiden zukünftigen Kreisverkehren wird als Chance gesehen, die neue Planung im Sinne des Entwurfs der neuen „Lebensader LUX“ weiterzudenken. Die Teilnehmer waren daher angehalten, für den größeren Umgriff Vorschläge für wichtige Einzelbereiche zu machen.

Diese konnten folgende Inhalte enthalten:

- Städtebauliche Gestaltungs- und Nutzungsvorschläge für Brachflächen und Baulücken,
- Überplanung vorhandener städtebaulicher Mängel und Fehlentwicklungen
- Aussagen zur Gestaltung von Aufenthaltsräumen und Freianlagen

Es war den Teilnehmern dabei freigestellt, welche Bereiche sie genauer betrachten, da je nach Entwurf andere Abschnitte als besonders relevant identifiziert werden können. Auch eine städtebauliche Ergänzung innerhalb des Realisierungsbereichs durch neue Bebauung war möglich.

Ziel war eine Darstellung der Fortführungsmöglichkeiten und Ausstrahlung der neuen Planung in den umgebenden Stadtraum.



Lageplan mit Kennzeichnung der Hotspots (rot)
dunkelblau: Realisierungsteil; hellblau: Ideenteil

Wettbewerbsbedingungen

Ausloberin des Wettbewerbs war die Stadt Hürth. Die Organisation und Betreuung des Wettbewerbs erfolgte durch die asmann GmbH aus Dortmund.

Teilnehmer

Der Wettbewerb wurde als einstufiger, nichtoffener Wettbewerb nach RPW 2013 durchgeführt. Das Wettbewerbsverfahren war anonym. Die Zahl der Teilnehmenden wurde auf zwölf begrenzt.

Der Wettbewerb richtete sich an Teams aus Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern sowie bei Bedarf Stadtplaner. Jeder Bewerber musste in jedem Fall die Teilnahme eines Landschaftsarchitekten und eines „Verkehrsplaners“ nachweisen.

Ablauf des Wettbewerbs

Ende Juli 2020 erhielten die Büros die Auslobungsunterlagen. Rückfragen wurden im Rahmen eines Einführungskolloquiums am 11. August 2020 erörtert.

Fünf Teilnehmer gaben bis zum 30. September 2020 ihre Planunterlagen fristgerecht ab. Am 28. Oktober 2020 tagte das unabhängige Preisgericht zur Beurteilung der Arbeiten. Alle Teilnehmer und Preisrichter konnten das Plangebiet selbstständig besichtigen.

Beurteilungskriterien

Schwerpunkte der gesamten Planung waren die Berücksichtigung wirtschaftlicher, städtebaulicher, gestalterischer, ökologischer und funktionaler Grundsätze. Die eingereichten Arbeiten wurden nach folgenden Kriterien beurteilt (ohne Rangfolge):

- Gestalterische und baukulturelle Qualität
- Funktionalität und Nutzbarkeit
- Technische Machbarkeit
- Verkehrstechnische Umsetzbarkeit und Verkehrssicherheit
- Berücksichtigung klimaschutztechnischer Belange
- Wirtschaftlichkeit in Bau und Betrieb

Das Preisgericht ließ alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die termingerecht eingegangen waren, den formalen Ausschreibungsbedingungen im Wesentlichen entsprechen und die keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen ließen. Weitere bindende Vorgaben, deren Nichteinhaltung zum Ausschluss der Arbeit führen, wurden nicht festgelegt. Über die Zulassung entschied das Preisgericht.

Preisgelder

Für Preise und Anerkennungen stellte die Ausloberin als Wettbewerbssumme einen Gesamtbetrag in Höhe von 70.000 Euro inkl. MwSt. zu Verfügung. Das Preisgericht beschloss einstimmig, die Verteilung der Preissumme (unter Beibehaltung der Gesamtwettbewerbssumme von 70.000 Euro) wie folgt zu ändern:

- 1. Preis: 35.000 Euro
- 2. Preis: 25.000 Euro
- 3. Preis: 10.000 Euro

Besetzung Preisgericht

Fachpreisrichter/innen

- Dr. Thomas Baum, Stadtplaner und Verkehrsplaner, Herzogenrath
- Ina Bimberg, Landschaftsarchitektin, Iserlohn (in Vertretung für: Prof. Irene Lohaus, Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, Hannover)
- Christian Jürgensmann, Landschaftsarchitekt, Duisburg
- Jörg Neubig, Stadtplaner und Architekt, Köln

Stellvertretende Mitglieder

- Inge Cürten-Noack, Bündnis 90/GRÜNE Fraktion
- Axel C. Springsfeld, Verkehrsplaner und Stadtplaner, Aachen
- Rüdiger Winkler, CDU-Fraktion
- Christine Wolf, Landschaftsarchitektin, Bochum

Sachpreisrichter/innen

- Dirk Breuer, Bürgermeister, Stadt Hürth
- Michael Kleofasz, SPD-Fraktion (in Vertretung für: Manfred Siry, Stadtplaner, Leitender Baudirektor, Stadt Hürth)
- Herbert Verbrüggen, Vorsitzender Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr, Stadt Hürth

Sachverständige Berater und

Vorprüfer

- Christine Dern, Architektin, assmann GmbH Dortmund
- Daniel Gürich, Amtsleiter, Amt für Planung, Vermessung und Umwelt, Stadt Hürth
- Thomas Koch, Abteilungsleitung, Technische Leitung, Stadtwerke Hürth
- Jovana Markovic, assmann GmbH Dortmund
- Nicole Metternich, Amt für Planung, Vermessung und Umwelt, Stadt Hürth
- Michael Moll, Amt für Planung, Vermessung und Umwelt, Stadt Hürth
- Guido Scheufgen, Amt für Vergabe, Fördermittel und Mobilitätsmanagement, Stadt Hürth
- Dietmar Thiele, Amt für Planung, Vermessung und Umwelt, Stadt Hürth
- Kai Wapenhans, Technische Leitung, Stadtwerke Hürth

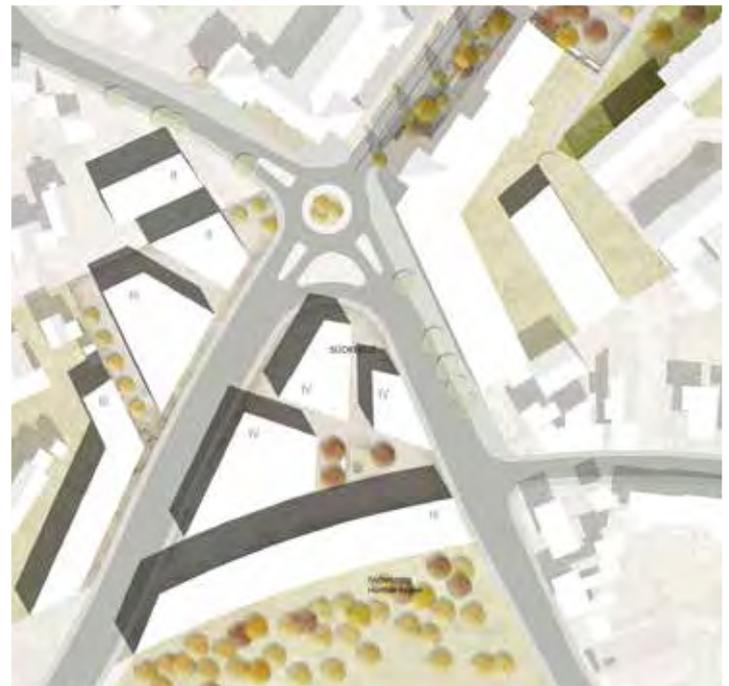
1. Preis | Arbeit 1004

Landschaftsarchitektur

Büro: RSP Freiraum GmbH, Dresden
Verfasser: Christoph Ritter, Sandro Schaffner
Mitarbeiter: Holger Kunath, Laura Chiarandini,
Ludwig Nitschke, Manuel Croyey,
Theresa Lasch

Verkehrsanlagenplanung

Büro: Ingenieurgesellschaft Bonk + Herrmann mbH,
Dresden
Verfasser: Peter Herrmann
Mitarbeiter: Claudia Dölling



Lageplan Ideenteil



Lageplan Realisierungsgebiet

Erläuterungsbericht des Verfassers (Auszug)

Ausgangspunkt des vorliegenden Konzeptes ist die Zielstellung, einen größtmöglichen Bereich für die barrierefreie, fußläufige Nutzung der Luxemburger Straße anzubieten. Erreicht wird dies durch eine einfache Verschiebung der Straßenachse nach Westen. Während auf dieser Seite lediglich der erforderliche Regelquerschnitt angeboten wird, öffnet sich die östliche Seite großzügig zu einem straßenbegleitenden, großzügig durchgrüntem Boulevard. Im Zentralen Teil besitzt dieses grüne Band eine Regelbreite von mindestens 8,5m und wird straßenseitig von einer einreihigen Baumreihe aus Säuleneichen flankiert. Diese betonen den typisch geradlinigen Verlauf der ehemaligen römischen Fernstraße Via Agrippa: Die Luxemburger Straße wandelt sich hier von gesichtsloser Einfahrtsstraße zur prägnanten Luxemburger Allee. In regelmäßigen Abständen werden fußläufige Querungen angeboten. Dadurch entstehen großzügig geschnittene, gärtnerische geprägte Kabinette, welche vielfältig bespielt werden. Ausgehend von der Stärkung der Luxemburger Straße werden Teile der östlich anschließenden Quartiere neu geordnet und stärker an die Straße angebunden. Im Bereich südlich der AOK entstehen so die neuen „Hürther Gärten“.

Beurteilungstext des Preisgerichts

Der Wettbewerbsbeitrag zeichnet sich durch eine sehr eigenständige Haltung zur Neugliederung der Luxemburger Straße in Hürth aus.

Bei Wahrung einer – im Hinblick auf die Geschichte der Straße wünschenswerten – deutlich linearen Führung wird durch die Verschiebung der Straßenachse nach Westen entlang der Ostseite ein breiter, baumbestandener und partiell entsiegelter Boulevard gewonnen, der mit einer Abfolge sogenannter „Gartenkabinette“ vielfältige Aufenthaltsmöglichkeiten verspricht und unter stadtklimatischen Aspekten die richtigen Zeichen setzt.

Die Strenge des Straßenverlaufs wird rhythmisiert durch zwei sinnvoll verortete Platzräume und aufgebrochen durch zahlreiche Querungsmöglichkeiten. Mit dieser Struktur wird ein beruhigender Rahmen für die kleinteilige, heterogene Architektur der Straße geschaffen und eine gute Vernetzung mit den dahinter liegenden Nachbarschaften hergestellt. Die Sperrung der Straße südlich der AOK zugunsten eines weiteren Aufenthaltsbereichs wird begrüßt, ist aber verkehrstechnisch noch zu prüfen.

Die Stringenz des Entwurfsansatzes birgt seine Ambivalenz:

In der Jury wird kontrovers diskutiert, inwieweit durch die gewählte Gestaltung die östliche Straßenseite privilegiert wird und

die – heute belebtere – Westseite zu wenig Aufmerksamkeit erfährt.

Einhellig kritisch gesehen wird das angedachte Strauchwerk im Straßenraum ebenso wie die unpassend gärtnerisch und beliebig wirkende Pflanzenauswahl für die Gartenkabinette.

Die angedachte Breite der Gehwege auf der westlichen Straßenseite ist zu knapp bemessen, die Materialauswahl insgesamt zu aufwändig und im Besonderen für die Stellplätze im Straßenraum ungeschickt gewählt, weil sie eine mögliche spätere Umnutzung bei reduziertem Stellplatzbedarf nicht begünstigt.

Auch die Lage der Bushaltestelle und die

vorgeschlagenen Bypässe in den Kreisverkehren bedürfen einer Überprüfung und Optimierung.

Trotz dieser Einwände in Detailfragen wird die Arbeit insgesamt als mutiger und in seiner Konsequenz überzeugenden Beitrag für die gestellte Aufgabe gewürdigt.







Lageplan Realisierungsgebiet

Erläuterungsbericht des Verfassers (Auszug)

Das Konzept sieht 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. 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. Der Straßenraum erfährt durch die Gliederung in diese zwei Platzbereiche eine klare Gliederung, die auch zu einer weiteren Verkehrsberuhigung beiträgt.

Beurteilungstext des Preisgerichts

Die prägende Linearität der Luxemburger Straße wird durch ein Band aus Baumpaa- ren gestärkt und zugleich durch eine Abfol- ge von Platzspangen rhythmisiert. Diese eher wenigen Bäume werden zudem auf der mit Leitungen belegten Straßenseite angeordnet.

Ein steinerner und ein grüner Platz bilden zwei Platzspangen mit neuen Aufenthalts- orten, die durch ihre unterschiedliche Aus- prägung zeitgemäß nutzbare Erlebnis- und Freizeiträume anbieten. Zwei schmale Platzbänder im Norden und Süden im Über- gang zu den Kreisverkehren schaffen zu- sätzliche Fahrbahnquerungen und betonen die Zugänge in das Quartierszentrum.

Der „Grüne Platz“ bildet einen wichtigen neuen Baustein innerhalb des innerstädti- schen Freiraumsystems und fügt sich hier angenehm selbstverständlich und gut ge- staltet ein. Der begrenzte autofreie Außen- raum auf der Seite des Nahkaufs wird über die Straße hinweg mittels Flächen vor der AOK zu einem Platz erweitert. Der Platz- raum wird zur AOK hin mit den wenig attrak- tiven Fassaden geschickt durch Bäume und Grünflächen begrenzt. Ein Pflasterband in der Fahrbahn unterstützt bei beiden Plätzen das Bedürfnis der Passanten nach sicheren und optisch wahrnehmbaren Querungs- hilfen. Leichte Versätze der Fahrbahnen im Bereich der Plätze vergrößern zudem die

westlich schmalen Gehwegbereiche.

Die Verkehrsflächen sind ausreichend di- mensioniert. Die Materialität und Ausstat- tung sind angenehm zurückhaltend. Die ge- pflasterten Radwege werden jedoch kritisch gesehen. Die teilweise Ausweisung von Stellplatzflächen als Multifunktionsflächen wird begrüßt.

Das Konzept überzeugt durch seine robuste und ruhige Gesamtkonzeption, die eine hochwertige neue „Lebensader Hürth“ er- warten lässt.





3. Preis | Arbeit 1002

Landschaftsarchitektur

Büro: lohrer.hochrein landschaftsarchitekten gmbh,
München

Verfasser: Ursula Hochrein, Axel Locher

Mitarbeiter: Freya Zörntlein

Sonderfachleute: Day & Light Lichtplanung GbR, München

Verkehrsanlagenplanung

Büro: ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum

Verfasser: Dr. Philipp Ambrosius

Mitarbeiter: Tobias Oberste Beulmann





Ausschnitt Ideenteil im Norden



Ausschnitt Ideenteil im Süden



Lageplan Realisierungsgebiet

Erläuterungsbericht des Verfassers (Auszug)

„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 Artefakte springen vor und zurück und lassen wechselnden Raum zwischen der Straße und den Bauten. Es ist dieses im Innern aufglimmende Bild, an das die Gedanken anknüpfen, dass 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 Säulensäulenbäumen 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 Bepflanzung und Aneignung des Stadtraums initiiert. Die Erreichbarkeit wird durch eine enge fußläufige Verflechtung in die rückwärtigen Quartiere, sichere Radtrassen und nahe Kurzparkzonen ergänzt und durch nahe Dauerparkoptionen gestärkt.

Beurteilungstext des Preisgerichts

Die Verfasser bieten mit einer toskanischen Sequenz aus Säuleneichen und Pinien im Wechsel einen „Traum vom Süden“ als gestalterisches Leitbild an. Ob die Wirkung in der städtebaulichen Kulisse Hürths entfaltet werden kann, wird allerdings bezweifelt, insbesondere die Pflanzung von Kiefern braucht eigentlich mehr (Wurzel-)Raum. Mit der Wasserleitung ergeben sich keine nicht lösbaren Konflikte. Im Verbund mit den baulichen Interventionen – Bebauung südlich AOK, Ersatz Sparkasse mit schwebendem Dach und Lesegarten – entsteht aber insgesamt ein eindruckliches Bild mit Zukunftsperspektive. Zwei Stelen markieren dabei den zentralen Abschnitt der Luxemburger Straße.

Die Aufteilung der Straße in asphaltierte Fahrbahn, seitlich getrennte gepflasterte Rad- und Gehwege wird sinnfällig durch Rinnen und Linien gegliedert – Pflaster auf dem Radweg dürfte allerdings zur Mitbenutzung der Fahrbahnen verleiten. Insgesamt entsteht so ein schlichter und ruhiger Materialkanon.

Die Bäume stehen in Aufenthaltsinseln aus wassergebundener Decke, als kleine Retentionsräume sind sie leicht eingesenkt. Zisternen erleichtern die Wasserversorgung der Bäume. Der Vorplatz der AOK vis à vis der AOK wird – etwas uninspiriert – mit dem üblichen Fontänenfeld belebt. Gepflasterte

Mittelstreifen in der Straße erleichtern die Querung für Fußgänger an wichtigen Stellen. Das Lichtkonzept ist schlüssig und mit zurückhaltenden kleinen Inszenierungen (Baumkronen) ergänzt.

Zur geforderten Stellplatzzahl nehmen die Verfasser eine kritische Haltung ein: Lediglich 46 Stellplätze sind im Realisierungsteil angeordnet; einige weitere im Erdgeschoss einer (noch zu errichtenden) Quartiersgarage.

Aus verkehrstechnischer Sicht funktioniert die Arbeit; auch Anpassungen an die Zukunft sind flexibel möglich. Der ovale Kreisverkehrsplatz ist ein guter Vorschlag für den nördlichen Bereich; er kann aber erst nach Abbruch der Sparkasse umgesetzt werden.

Das Konzept erscheint wirtschaftlich in Herstellung und Unterhalt.

Insgesamt handelt es sich um einen soliden Beitrag, der unter einer größeren Überschrift nicht alle Hoffnungen zu erfüllen vermag.





2. Rundgang | Arbeit 1001

Landschaftsarchitektur

Büro: Wündrich Landschaftsarchitekten, Düsseldorf
Verfasser: Thomas Wündrich
Mitarbeiter: Michael Mielke

Verkehrsanlagenplanung

Büro: Leinfelder Ingenieure, Haan
Verfasser: Holger Bouman
Mitarbeiter: Julia Ziem, Heiko Hindrichs

Stadtplanung

Büro: ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH,
Düsseldorf
Verfasser: Jochen Füge
Mitarbeiter: Marijana Gutte



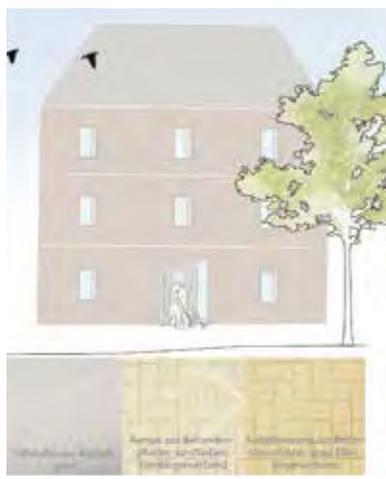
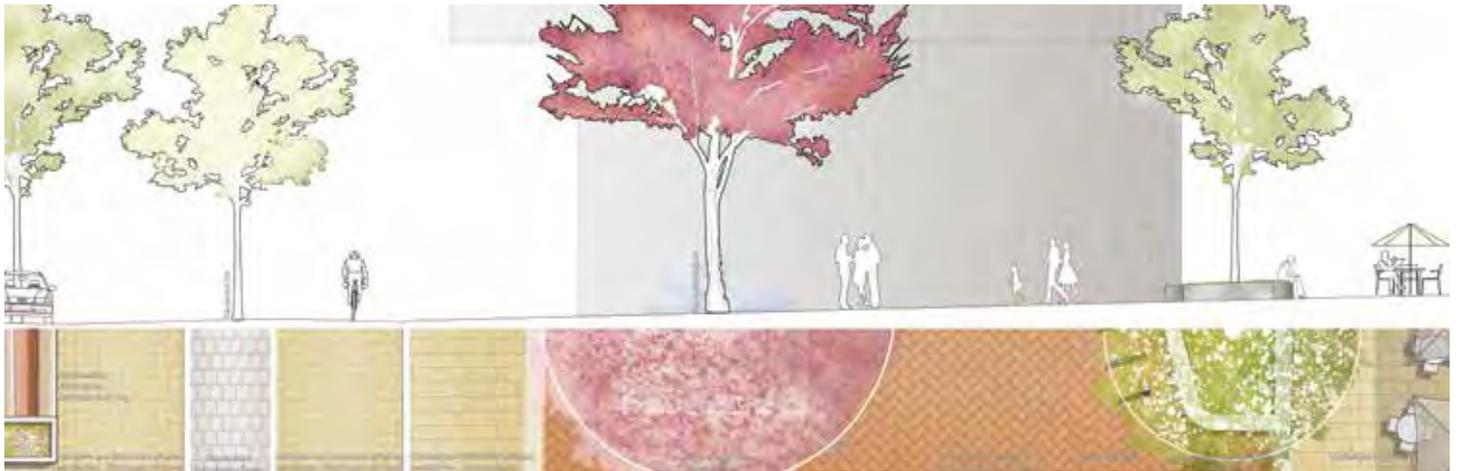


Lageplan Realisierungsgebiet

Erläuterungsbericht des Verfassers (Auszug)

Unterstützt durch den Städtebau und das neue Mobilitätskonzept reihen sich wie eine Perlschnur entlang der Lebensader vielfältige, großzügige Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität ein. Eine konsequente Durchgrünung mittels zwei straßenbegleitender Baumreihen unter Berücksichtigung von Leitungskorridoren, sorgt für eine entspannende Atmosphäre. Durch Verdichtungen und Entspannungen der Baumstandorte werden besondere Orte herausgearbeitet. An den beiden Auftakten und der neuen Platzsituation werden durch Vierjahreszeitengehölze, wie dem Nymphenbaum als Großsolitäre, Ausrufezeichen gesetzt. Straßenbegleitend begrünen schlanke Säulen-Eichen die Lebensader, während auf dem Platz mittelkronige Klimabäume ein schattenspendendes Dach bilden. Der zentrale Platz entfaltet zusammen mit seinen rahmenden neuen und bestehenden Gebäudekörpern ein hohes multifunktionales Nutzungspotenzial, wie etwa für Wochenmärkte und Veranstaltungen. Durch die konsequente Oberflächengestaltung in die Fahrbahn hinein, wirkt er großzügig und bindet den Verkehrsraum sicher für alle Teilnehmer ein. Entlang des Straßenraums laden weitere kleinere Platzflächen und Außen-gastronomie-zonen in der gleichen Materialgestaltung zum Verweilen ein.





2. Rundgang | Arbeit 1005

Landschaftsarchitektur

Büro: Greenbox Landschaftsarchitekten ,
Hubertus Schäfer + Markus Pieper mbB, Köln

Verfasser: Hubertus Schäfer

Mitarbeiter: Simon Quindel, Xiang Lin, Kerstin Kühnemund,
Felix Jakubczyk, Joel Jost, Ivan Brown

Verkehrsanlagenplanung

Büro: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Köln

Verfasser: Rafael Casser

Mitarbeiter: Christoph Richling, Dr. Matin Shirl

Stadtplanung

Büro: Reicher Haase Assoziierte GmbH, Dortmund

Verfasser: Holger Hoffschröder

Mitarbeiter: Fabian Deckel, Jialun Yao





Impressum

Herausgeber und Wettbewerbsauslober

Stadt Hürth
Der Bürgermeister
Fachbereich I-2, Amt für Planung,
Vermessung und Umwelt
Friedrich-Ebert-Straße 40
50354 Hürth

Ansprechpartner:

Daniel Gürich
Amtsleiter
Fon: 0 22 33 / 53- 4 25
Mail: dguerich@huerth.de

Dietmar Thiele

Projektleiter
Fon: 0 22 33 / 53 – 4 20
Mail: dthiele@huerth.de
Web: www.huerth.de

Wettbewerbsbetreuung und Dokumentation

assmann GmbH
Baroper Straße 237
44227 Dortmund

Ansprechpartnerin:
Christine Dern

Fon: 0231 / 75445 - 333
Mail: dern@assmanngruppe.com
Web: www.assmanngruppe.com

Wettbewerbsbetreuung:
Christine Dern, Jovana Markovic

Dokumentation:
Redaktion, Layout und Satz:
Christine Dern

Fotonachweis:
assmann GmbH, Stadt Hürth

