



STADT ERKRATH
Fundort des Neanderthalers

Mehrfachbeauftragung

»HAUPTSTRAÙE ALT-HOCHDAHL« IN ERKRATH



DOKUMENTATION

IMPRESSUM

Verfahrensart

Mehrfachbeauftragung

Herausgeber

Stadt Erkrath
Fachbereich Stadtplanung - Umwelt - Vermessung
Schimmelbuschstraße 11-13
40699 Erkrath

Auslober

Ausloberin der Mehrfachbeauftragung ist die Stadt Erkrath, vertreten durch den Bürgermeister Arno Werner.
Ansprechpartner: Jan Thomsen, Alexander Weis

Wettbewerbsmanagement

Post • Welters
Architekten und Stadtplaner GmbH

Autoren

Stadt Erkrath
www.erkath.de

Redaktion / Gestaltung / Satz

Madeleine Plümper, Post • Welters
Architekten und Stadtplaner GmbH,
Dortmund, im Januar 2015

INHALT

Anlass, Planungsaufgabe und -Ziele	5
Beurteilungskriterien	7
Besonderheiten der Mehrfachbeauftragung	9
Ablauf der Mehrfachbeauftragung	11
Empfehlungskommission	13
Anregungen der Bürger.	15
Die Ergebnisse	17
1. Empfehlung	19
Beurteilung der Empfehlungskommission	23
2. Empfehlung	25
Beurteilung der Empfehlungskommission	27
3. Empfehlung	29
Beurteilung der Empfehlungskommission	33
Alle Teilnehmer im Überblick.	34



Luftbild mit Plangebiet (rot), Verbindungsbereich Neandertal (grün) und Bahnhofsumfeld (blau)

ANLASS, PLANUNGSAUFGABE UND -ZIELE

Die Hauptstraße war über Jahrzehnte ein Abschnitt der Verbindung zwischen den Stadtteilen Hochdahl und Alt-Erkrath. Entsprechend hoch war die Belastung der Straße durch den Fahrzeugverkehr. Erst die Fertigstellung der L403n hat die Verkehrsbelastung deutlich reduziert. Damit ist die Verbindungsfunktion der Hauptstraße im Wesentlichen entfallen.

Im Stadtentwicklungskonzept Erkrath werden erste Aussagen zum Teilräumlichen Entwicklungskonzept Hildener Straße/Hauptstraße gemacht (das Stadtentwicklungskonzept wurde noch nicht beschlossen). Die Umgestaltung der Hauptstraße ist ein Baustein des Gesamtprojektes in Alt-Hochdahl, das als wichtiges Impulsprojekt eingestuft wurde.

Die Stadt Erkrath verfolgt mit der Durchführung der Mehrfachbeauftragung »Hauptstraße Alt-Hochdahl« in Erkrath die drei folgenden Ziele.

Erstens soll die Straße erneuert und der Straßenraum umgebaut und aufgewertet werden. Der Schwerpunkt der Bearbeitung liegt in der Gestaltungskonzeption für den öffentlichen Raum. Durch die Verkehrsreduzierung sind die Spielräume hierbei deutlich größer geworden.

Zweitens soll im Kontext der Modernisierung des S-Bahn Haltepunktes »Hochdahl« das angrenzende Bahnhofsumfeld mit der Unterführung, Rampenanlage

und neuen Platzsituation aufgewertet werden. Durch den Wegfall des ebenerdigen Bahnüberganges in der Hildener Straße ergibt sich nördlich der Bahnlinie eine Platzsituation, die neu gestaltet werden kann.

Drittens soll die wichtige Verbindung S-Bahn Haltepunkt – Neandertal erkennbarer und attraktiver hervorgehoben werden.

Im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung werden drei Landschaftsarchitektur- bzw. Stadtplanungsbüros in Arbeitsgemeinschaft mit Verkehrsplanern mit der Erarbeitung von Gestaltungskonzepten betraut. Gleichzeitig wird das Verfahren mit einer Bürgerinformation/Öffentlichkeitsbeteiligung verknüpft.



Prof.-Sudhoff-Straße



Hauptstraße



S-Bahn Haltepunkt »Hochdahl«, nördliches Umfeld



Nördliche Rampen- und Treppenanlage S-Bahn Haltepunkt »Hochdahl«

BEURTEILUNGSKRITERIEN

Schwerpunkte der gesamten Planung sind die Berücksichtigung freiraumplanerischer, verkehrlicher, gestalterischer, wirtschaftlicher und funktionaler Grundsätze. Zur Beurteilung der eingereichten Wettbewerbsarbeiten dienen folgende Kriterien:

Räumliches Konzept:

- Leitbild und entwurfsbestimmende Grundidee
- Einbindung in die Umgebung
- Ortsangemessenheit und Maßstäblichkeit
- Gliederung, Orientierbarkeit und Übersichtlichkeit

- Erschließung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs
- Qualität der Erschließung und Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume
- Berücksichtigung planungsrechtlicher Bindungen

Gestaltungsqualität und funktionale Qualität:

- Nutzbarkeit der öffentlichen, gemeinschaftlichen und privaten Flächen von Gebäuden und Freiflächen (u.a. Vermeidung von Angsträumen, Vandalismusprävention)
- Kommunikationsfördernde Flächen

- Familienfreundlichkeit sowie Chancengleichheit von Frauen und Männern
- Barrierefreiheit
- Lärmschutz
- Fußläufige Verknüpfungen
- Raumbildende Qualitäten

Realisierbarkeit:

- Nachhaltigkeit des Konzeptes
- Wirtschaftlichkeit in Bau und Betrieb
- Flächeneffizienz
- Baurechtliche Aspekte
- Bauabschnittbildung



Aktuelle Situation im Plangebiet



Hauptstraße



Hauptstraße



Einmündung in die Straße »Thekhaus«



Unterführung S-Bahn Haltepunkt »Hochdahl«

BESONDERHEITEN DER MEHRFACHBEAUFTRAGUNG

Sind Umgestaltungsmaßnahmen von Straßen beabsichtigt, erfolgt üblicherweise die Erarbeitung eines Entwurfes durch die Verwaltung oder ein externes Fachbüro. Anlieger und Bürger erhalten dann einmalig die Gelegenheit, zum vorliegenden Konzeptansatz Anregungen und Wünsche vorzubringen, die dann vom Rat beurteilt und abgewogen werden. Die Stadt Erkrath hat sich bei dem vorliegenden Projekt zur Umgestaltung der Hauptstraße/

Professor-Sudhoff-Straße einschließlich des Bahnhofsumfeldes aber zu einem gänzlich anderen Vorgehen entschlossen.

Was waren die Besonderheiten dieses Verfahrens?

Zunächst einmal hatten Anlieger und interessierte Bürger dreimal zu einem äußerst frühen Zeitpunkt die Gelegenheit, sich zu äußern und ihre Wünsche und

Anregungen vorzubringen – bevor überhaupt eine Entscheidung über das Wie der Umgestaltung beschlossen wurde. In der Auftaktveranstaltung konnten – bevor überhaupt planerische Überlegungen angestellt wurden – Ziele und Ansprüche formuliert werden. In einer zweiten Veranstaltung bestand dann Gelegenheit, über erste konzeptionelle Ansätze zu diskutieren und den drei Planungsteams Änderungsvorschläge mit auf den Weg zu geben. In der dritten Veranstaltung wurde dann über die vorliegenden drei Entwürfe diskutiert. Also ein mehrstufiger, intensiver Beteiligungsprozess mit inhaltlichem Austausch zwischen Anliegern und Planern.

Die zweite Besonderheit des Verfahrens war die Bearbeitung durch drei Planungsteams. Die Möglichkeit, über drei unterschiedliche Konzeptansätze zu diskutieren erleichtert jedem Beteiligten die Abwägung zwischen Vor- und Nachteilen.

Die dritte Besonderheit ist die Einsetzung einer Empfehlungskommission, bestehend aus lokalen und renommierten Fachleuten, die in den unterschiedlichen Bearbeitungsphasen ein fachliches Votum abgab und im Rahmen der öffentlichen Veranstaltungen die Diskussion versachlichen konnte.



Seidenweberei »Schlieper«



Impressionen aus der Auftaktveranstaltung

ABLAUF DER MEHRFACHBEAUFTRAGUNG

Die Mehrfachbeauftragung wurde mit Unterstützung von drei öffentlichen Bürgerveranstaltungen durchgeführt. Die Anzahl der teilnehmenden Planungsteams wurde auf drei begrenzt. Das Verfahren wurde als Mehrfachbeauftragung durchgeführt. Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

Teilnehmer:

Die Mehrfachbeauftragung richtete sich an Planungsgemeinschaften aus Landschaftsarchitekten, Stadt- und Verkehrsplanern.

Die Gesamtzahl wurde auf drei Teilnehmer beschränkt, welche von der Stadt Erkrath aufgrund ihrer Referenzen und Qualifikationen ausgewählt wurden.

Direkt zur Teilnahme am Werkstattverfahren wurden zugeladen:

- Heinz Jahnen Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen, in Arbeitsgemeinschaft mit:
Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum (Verkehrsplanung).
- RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn, in Arbeitsgemeinschaft mit:
BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen (Verkehrsplanung).
- scape Landschaftsarchitekten GmbH, Düsseldorf, in Arbeitsgemeinschaft mit:
Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf (Verkehrsplanung).

Ablauf der Mehrfachbeauftragung:

Am **Mittwoch, den 5. November 2014**, fand ab 14:00 Uhr die **Vorbesprechung der Empfehlungskommission**, ab 15:00 Uhr die **Auftaktveranstaltung** mit den Teilnehmern, der Empfehlungskommission und der Ausloberin statt. Ort der **Auftaktveranstaltung** war der große Versammlungsraum Nr. 3 im Bürgerhaus Hochdahl, Sedentaler Straße 105, 40699 Erkrath. Um 16:00 Uhr führten die Teilnehmer, Empfehlungskommission und Ausloberin eine gemeinsame Ortsbesichtigung des Plangebietes durch. Um 18:00 Uhr fand eine **öffentliche Bürgerveranstaltung** in der Halle des Bürgerhaus Hochdahl, Sedentaler Straße 105, 40699 Erkrath statt. Ziel war es, Wünsche und Anregungen von Bürgern und Anwohnern zur Planungsaufgabe aufzunehmen und in der anstehenden Entwurfsarbeit zu berücksichtigen.

Am **Donnerstag, den 13. November 2014** fand ab 16:30 Uhr ein **Zwischenpräsentation** im großen Versammlungsraum Nr. 3 des Bürgerhaus Hochdahl, Sedentaler Straße 105, 40699 Erkrath statt. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer stellten ihre bis dahin erarbeiteten Entwürfe und Konzepte vor. Um 18.00 Uhr fand in der Halle des Bürgerhaus Hochdahl, Sedentaler Straße 105, 40699 Erkrath eine öffentliche Bürgerveranstaltung statt.

Am **Mittwoch, den 3. Dezember 2014** fand um 18.00 Uhr die Abschlusspräsentation in der Halle des Bürgerhaus Hochdahl, Sedentaler Straße 105, 40699 Erkrath innerhalb einer öffentlichen Bürgerveranstaltung statt. Es wurde erwartet, dass hier alle Teilnehmer ihre abschließenden Entwurfsergebnisse in einer ma-

ximal 15-minütigen Beamerpräsentation vorstellen. Anschließend folgte die nicht öffentliche Sitzung der Empfehlungskommission.

Die Ergebnisse der Sitzung werden im ersten Quartal 2015 dem Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr der Stadt Erkrath vorgestellt, welcher anschließend über die Empfehlungen der Kommission entscheidet.

Terminübersicht:

Versand der Auslobungsunterlagen:
27. Oktober 2014

Einsendeschluss für schriftliche Rückfragen:
03. November 2014

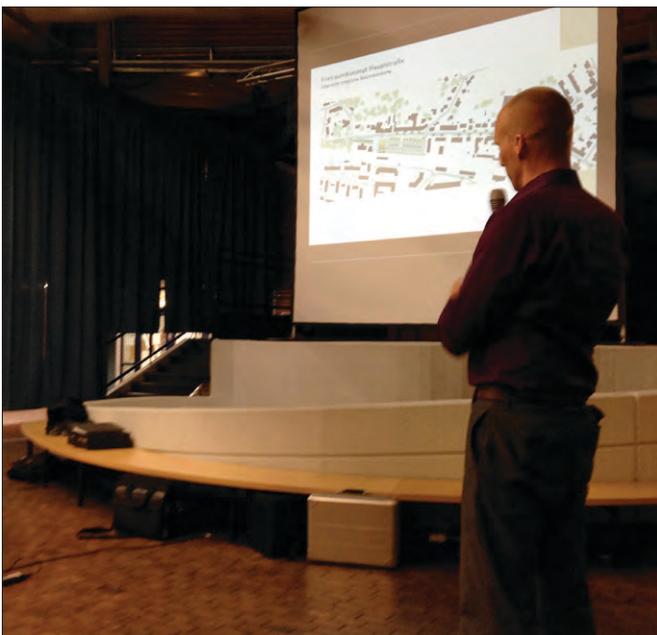
Auftaktkolloquium:
05. November 2014

Zwischenkolloquium:
13. November 2014

Abschlusspräsentation:
03. Dezember 2014

Ausstellung der Arbeiten:

Die Arbeiten werden in den Räumen des Fachbereichs Stadtplanung - Umwelt - Vermessung der Stadt Erkrath, Schimmelbuschstraße 11- 13, 40699 Erkrath bis Ende Januar 2015 für die Öffentlichkeit ausgestellt.



Impressionen aus dem Zwischenkolloquium

EMPFEHLUNGSKOMMISSION

Das Gremium zur Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten setzte sich aus den folgenden Mitgliedern zusammen (jeweils in alphabetischer Reihenfolge):

Stimmberechtigte Mitglieder:

Das Gremium zur Beurteilung und Empfehlung der Entwurfsarbeiten setzt sich aus den folgenden Mitgliedern zusammen (jeweils in alphabetischer Reihenfolge):

- Dr. Philipp Ambrosius, Verkehrsplaner, Bochum
- Heinz-Peter Heffungs, Fachbereichsleiter Tiefbau, Straße, Grün
- Rebekka Junge, Landschaftsarchitektin, Bochum
- Prof. Christa Reicher, Architektin und Stadtplanerin, Aachen
- Fabian Schmidt, Beigeordneter Geschäftsbereich III

Externe Berater:

- Tim Bäumken, Rheinbahn AG, Düsseldorf
- Norbert Zock, DB Station & Service AG, Düsseldorf

Stellvertretende Mitglieder:

- Harald Blanke, Verkehrsplaner, Bochum
- Andreas Fritzen, Architekt und Stadtplaner, Köln
- Friedhelm Terfrüchte, Landschaftsarchitekt, Essen

Sachverständige Berater ohne Stimmrecht:

- Ralf Kentgens, Fachbereich Tiefbau, Straße, Grün
- Jan Thomsen, Fachbereich Stadtplanung, Umwelt, Vermessung
- Alexander Weis, Fachbereichsleiter Stadtplanung, Umwelt, Vermessung

Vorprüfung und Organisation:

- Madeleine Plümper, Büro Post • Welters, Dortmund
- Prof. Hartmut Welters, Büro Post • Welters, Dortmund

In der Empfehlungskommission ist an Stelle von Herrn Fabian Schmidt, Beigeordneter Geschäftsbereich III, in Vertretung Herr Alexander Weis, Fachbereichsleiter Stadtplanung, Umwelt, Vermessung, als stimmberechtigtes Mitglied tätig gewesen.

Die Ausloberin behält sich vor, weitere Personen bzw. zu beteiligende Ämter als Sachverständige hinzuzuziehen.



Ankündigungsplakat und Einladung zur öffentlichen Bürgerveranstaltung zur Entwicklung der Hauptstraße in Alt-Hochdahl im Fenster eines Wohnhauses

ANREGUNGEN DER BÜRGER

Nach der auch in der dritten öffentlichen Bürgerveranstaltung angeregt geführten Diskussion zwischen Bürgerinnen und Bürgern und der Stadt Erkrath, konnten folgende wesentliche Punkte herausgearbeitet werden, die für die weitere Planungsarbeit von großer Relevanz sind: Als wesentlich wird die Berücksichtigung der Obergrenze der reinen Baukosten von 150 Euro brutto je Quadratmeter angesehen. Es herrschte Einigkeit darüber, dass die für den durch die Kommission empfohlenen Vorentwurf entstehenden Kosten schnellstmöglich und detailliert offen gelegt werden. Gleiches gilt für die daraus resultierenden KAG-Beiträge der Anwohnerinnen und Anwohner. Hier wird die Stadt Erkrath gebeten, diese Aufgabe wahrzunehmen und den Stand der Informationen an die Bürgerinnen und Bürger weiterzugeben.

Zudem wurde als weiterer Punkt der zukünftige Standort der historischen Umlenkrolle als wichtig angesehen. Diese soll nicht »auf dem Abstellgleis« landen, sondern an einer möglichst prominenten Stelle platziert werden.

Darüber hinaus wird die Stadt Erkrath gebeten, die erforderliche Pflege des in Zukunft realisierten Vorentwurfs zu berücksichtigen. Die Bürgerinnen und Bürger befürchten eine Vernachlässigung der Pflege speziell hinsichtlich der eventuellen Baumpflanzungen. Dies soll im Vorfeld geklärt werden.

Auch der ausreichende Umfang und die Lage von Parkplätzen ist seitens der Anwesenden ein wesentlicher Aspekt der zukünftigen Straßenraumqualität.

Es wurde angeregt, die Anzahl der geplanten Straßenbäume gering zu halten, um viele Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu schaffen.

Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich für die neue Rampen- und Treppenanlage im nördlichen Bahnhofsumfeld eine kostengünstige Lösung.

Zudem klang deutlich hervor, dass die Bürgerinnen und Bürger auch weiterhin in die folgenden Planungsschritte involviert werden möchten.

Insgesamt waren an allen drei öffentlichen Bürgerveranstaltungen etwa 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer anwesend. Allein dies spricht für die Relevanz und Aktualität der vorliegenden Planungsaufgabe. Auch in den folgenden Schritten werden die Erkrather Bürger die Möglichkeit bekommen, weiterhin aktiv am Planungsprozess teilhaben zu können. So liegen die Entwurfspläne der drei teilnehmenden Büros vom 10. Dezember 2014 bis 30. Januar 2015 im Fachbereich Stadtplanung, Umwelt, Vermessung der Stadt Erkrath aus. Mitarbeiter der Stadt stehen zur Verfügung, um offene Fragen zu beantworten.

Am 21. Januar 2015 werden dann sowohl die drei Vorentwürfe als auch die Empfehlung der Kommission dem Ausschuss

für Planung, Umwelt und Verkehr der Stadt Erkrath vorgestellt. Die Ortspolitik wird im Jahr 2015 im Fachausschuss entscheiden, welche der Arbeiten als Grundlage der weiteren Planung ausgewählt wird.



Impressionen aus der Abschlussveranstaltung

DIE ERGEBNISSE

Nach den abschließenden Präsentationen der drei teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften sowie der im Anschluss folgenden nicht öffentlichen Sichtung der Konzepte innerhalb der Sitzung der Empfehlungskommission, kommt das Gremium zu folgenden Erkenntnissen:

Bei den Kosten liegen die wesentlichen Unterschiede lediglich in der Ausgestaltung der Unterführung. Eine Vereinheitlichung der Kostenschätzungen auf gleicher Grundlage würde nach Ansicht der Empfehlungskommission zu ähnlichen Ergebnissen bei allen drei Entwürfen führen.

Dennoch werden wesentliche Unterschiede hinsichtlich der Angemessenheit, der gestalterischen Qualität und der verkehrstechnischen Funktionalität festgestellt. Letztlich werden folgende Kriterien als entscheidend angesehen:

- Funktionalität für den fließenden Verkehr und den Busverkehr sowie Aspekte der Verkehrssicherheit für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer
- Anzahl und Funktionalität der Stellplätze im Straßenraum
- Funktionalität und Gestaltqualität der Rampeanlage
- stadträumlich-gestalterische Qualität.

Nach eingehender Beratung spricht sich die Empfehlungskommission einstimmig für die Empfehlung des Entwurfes der Arbeitsgemeinschaft scape Landschaftsarchitekten mit Lindschulte und Kloppe Verkehrsplanung aus und einigt sich weitergehend auf folgende Rangfolge:

1. Empfehlung:

scape Landschaftsarchitekten GmbH, Düsseldorf mit Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf (Verkehrsplanung).

2. Empfehlung:

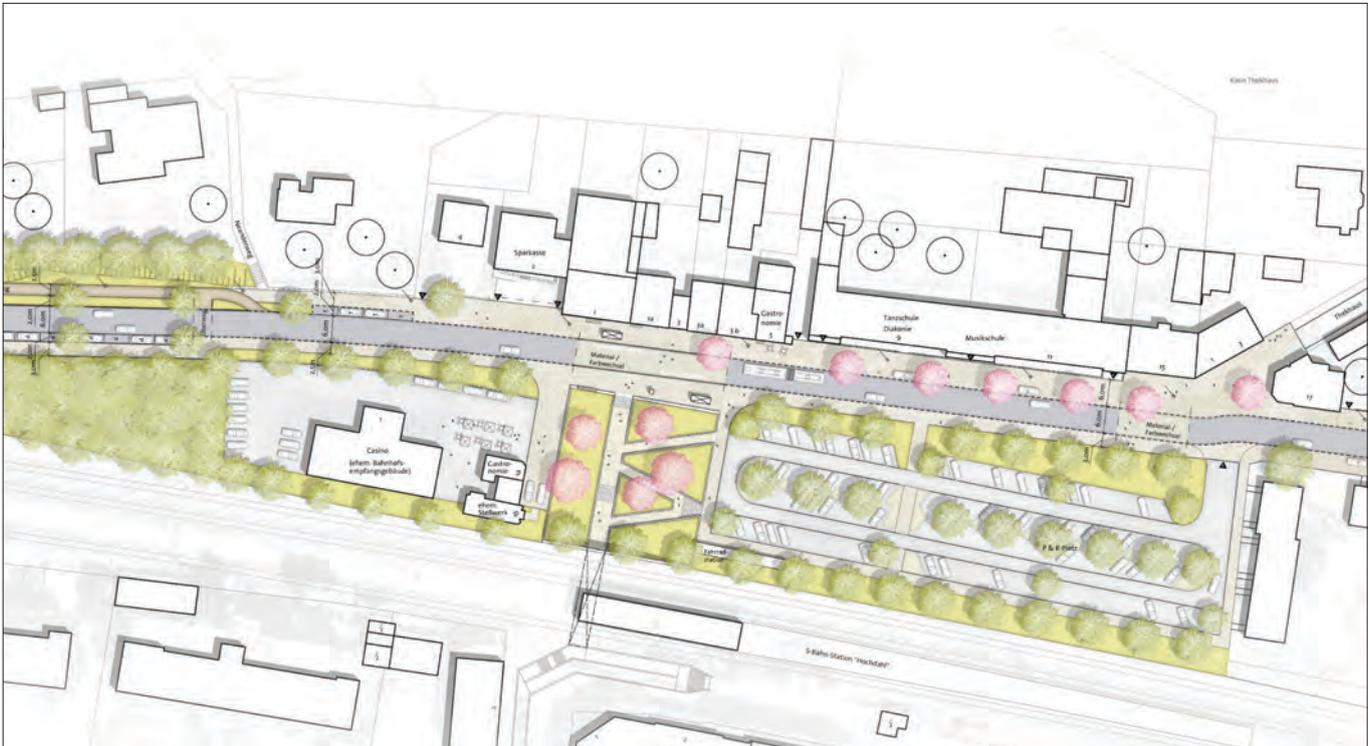
RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn mit BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen (Verkehrsplanung)

3. Empfehlung:

HJP Heinz Jahnen Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen mit Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum (Verkehrsplanung)

Der zur Umsetzung empfohlene Vorentwurf zeichnet sich positiv durch eine sinnvolle Verknüpfung der unterschiedlichen Straßenabschnitte aus. Die Führung für den motorisierten Individualverkehr und für Busse ist richtig und angemessen, die Bushaltestellen sinnvoll platziert und ausgebildet. Das beidseitige Längsparken im zentralen Bereich ermöglicht eine hohe Stellplatzzahl bei gleichzeitig guter Benutzerfreundlichkeit (Anfahrbarkeit aus beiden Richtungen, Parken vor dem Haus). Gleichzeitig werden ausreichend breite Gehwegflächen angeboten. Auch die Platzierung der Warteflächen der Bushaltestellen ist konfliktmindernd angeordnet. Die Rampeanlage weist eine äußerst hohe funktionale und gestalterische Qualität auf.

Demgegenüber weisen die beiden anderen Konzeptansätze deutliche Mängel hinsichtlich verkehrlicher Funktionalität (z.B. Fahrbahnflächenbreite bei RMP, Ankersituation und Kreisverkehr bei HJP), Parkraumkonzept (z.B. einseitiges Parken bei RMP, Senkrechtparken bei HJP), Rampeanlage u.ä. auf.



Lageplan der Arbeitsgemeinschaft scape Landschaftsarchitekten mit Lindschulte + Kloppe (Verkehrsplanung)



Perspektive Hauptstraße

1. EMPFEHLUNG

scape Landschaftsarchitekten GmbH, Düsseldorf in Arbeitsgemeinschaft mit:

Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf (Verkehrsplanung)

Erläuterungstext der Verfasser:

1. Freiraumplanung

Die Hauptstraße und der Bahnhofsvorplatz in Alt-Hochdahl werden entsprechend ihrer aktuellen Funktion zu einer Wohnstraße mit Verknüpfungspunkt zum ÖPNV-Verkehr und ins Neandertal gestaltet. Die bisher dominierende Flächeninanspruchnahme des motorisierten Verkehrs wird deutlich zugunsten des Fuß- und Radwegverkehrs und des ruhenden Verkehrs reduziert und neu gestaltet. Aufgrund der städtebaulich stark differenzierenden Abschnitte entlang der Hauptstraße erfolgt eine auf diese Abschnitte reagierende Gestaltung des öffentlichen Raums.

Abschnitt 1: Professor-Sudhoff-Straße

Der Abschnitt wird entsprechend seines Potentials als »Grünes Eingangstor« in die Hauptstraße aufgewertet. Ergänzende Baumpflanzungen bilden eine Allee und reduzieren die optische Straßenbreite deutlich, so dass auch eine Beruhigung des Verkehrsflusses erreicht wird. Durch eine leichte Verschwenkung der Fahrbahn in Richtung Süden wird die Aufweitung der nördlichen Gehwegflächen im nächsten Abschnitt eingeleitet.

Abschnitt 2: Vorplatz S-Bahnhof bis Thekhaus

Der Vorplatz des S-Bahnhofes bildet das neue öffentliche Zentrum der Hauptstraße in Form eines zur Unterführung abfallenden Quartiersparks mit nördlich anschließendem ÖPNV-Umsteigepunkt des Busverkehrs.

Damit ein offener Parkeindruck entstehen kann, werden alle vorhandenen Stützmauern der bestehenden Rampen- und Treppenanlage entfernt. Statt dessen wird der Hauptweg als sanft abfallender Weg mit flachen seitlichen Böschungen gerade auf die Unterführung geführt, so dass ein Maximum an gefühlter Sicherheit durch eine weite Einsehbarkeit und Helligkeit erreicht wird. Die ergänzende Rampenanlage wird seitlich dieses Hauptweges geführt, so dass keine potentiell konfliktträchtigen den Hauptweg querenden Wegebeziehungen entstehen. Die beidseitigen Einfassungen der Treppen- und Rampenanlage durch helle Randborde ($h/b = 0,3 \text{ m}$) dienen gleichzeitig als Blindenleiteinrichtungen.

Die bisher versetzt gelegenen Bushaltestellen werden in den Platzbereich verschoben und als Buskap auf der Fahrbahn angelegt. Dies ist möglich da die Fahrbahn um mehrere Meter nach Süden verschwenkt wird und somit ein zur Anlage einer Bushaltestelle ausreichend breiter Gehweg im Norden entsteht. Die Fahrbahn im Bereich des Vorplatzes wird farblich an die Gehwege angepasst, so dass der optische Eindruck einer Platzüberfahrt entsteht, der den Verkehr abbremsst und die Querung für Fußgänger unterstützt.

Der gesamte Vorplatz ist barrierefrei gestaltet und mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Die Rampen- und Treppenanlage zur Unterführung des S-Bahnhaltepunktes ist behindertengerecht mit max. 6%-Steigungen angelegt.

Die Grünflächen des Quartiersparks werden als offene mit solitären Kirschen überstandenen Rasenflächen gestaltet. Nördlich der Fahrbahn werden die Kirschbäume als Reihe bis zur Einmündung Thekhaus fortgeführt, so dass eine optisch eindeutige Führung in Richtung Neandertal entsteht. Die Grünfläche zwischen Hauptstraße und Stellplatzanlage wird durch eine zusätzliche Baumreihe räumlich gefasst und aufgewertet.

Im Bereich des Vorplatzes wie auch im Einmündungsbereich Thekhaus stehen jeweils ein Infopunkt zur Besucherlenkung ins Neandertal. Die Inszenierung »Zeitreise«, eine Filmprojektion auf die Glaswände der Bushaltestellen, stellt eine poetische Verbindung zu den verschiedenen Zeitschichten der Geschichte Alt-Hochdahls her. Fotografien, Animationen oder Filmaufnahmen zur Geschichte des Neandertalers, der Bahnstrecke und der Hochdahler Hütte werden vollflächig auf die transparenten Glaswände der Buswarte-hallen projiziert und erzeugen eine Überlagerung der heutigen stadträumlichen Gestalt mit historischen Zeitebenen. Falls gewünscht, können auch textliche Erläuterungen die Bilder zu einer Geschichtsstunde über Alt-Hochdahl verdichten.

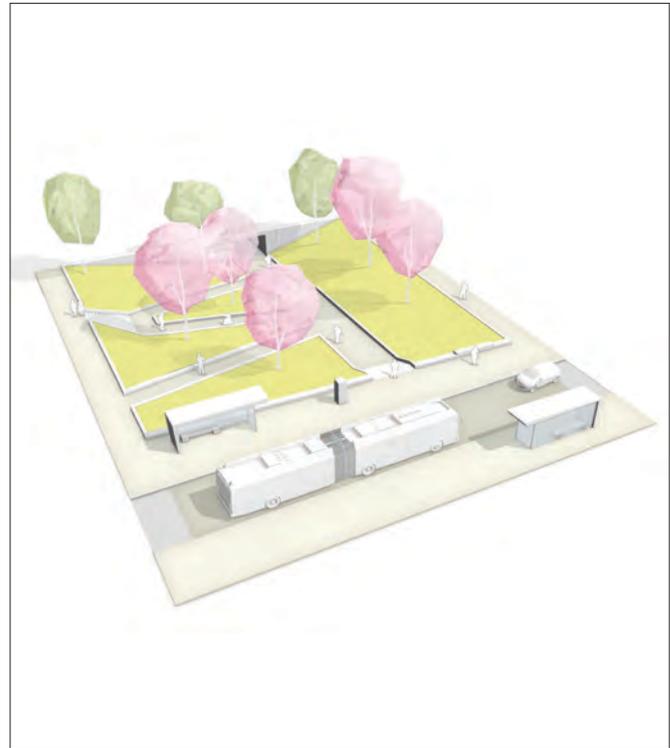
Die vorhandenen Objekte, wie das Denkmal »Umlenkrolle mit Radkasten«, sollten an ihren ursprünglichen Standort verlagert werden.

Abschnitt 3: Thekhaus bis Schlieperweg

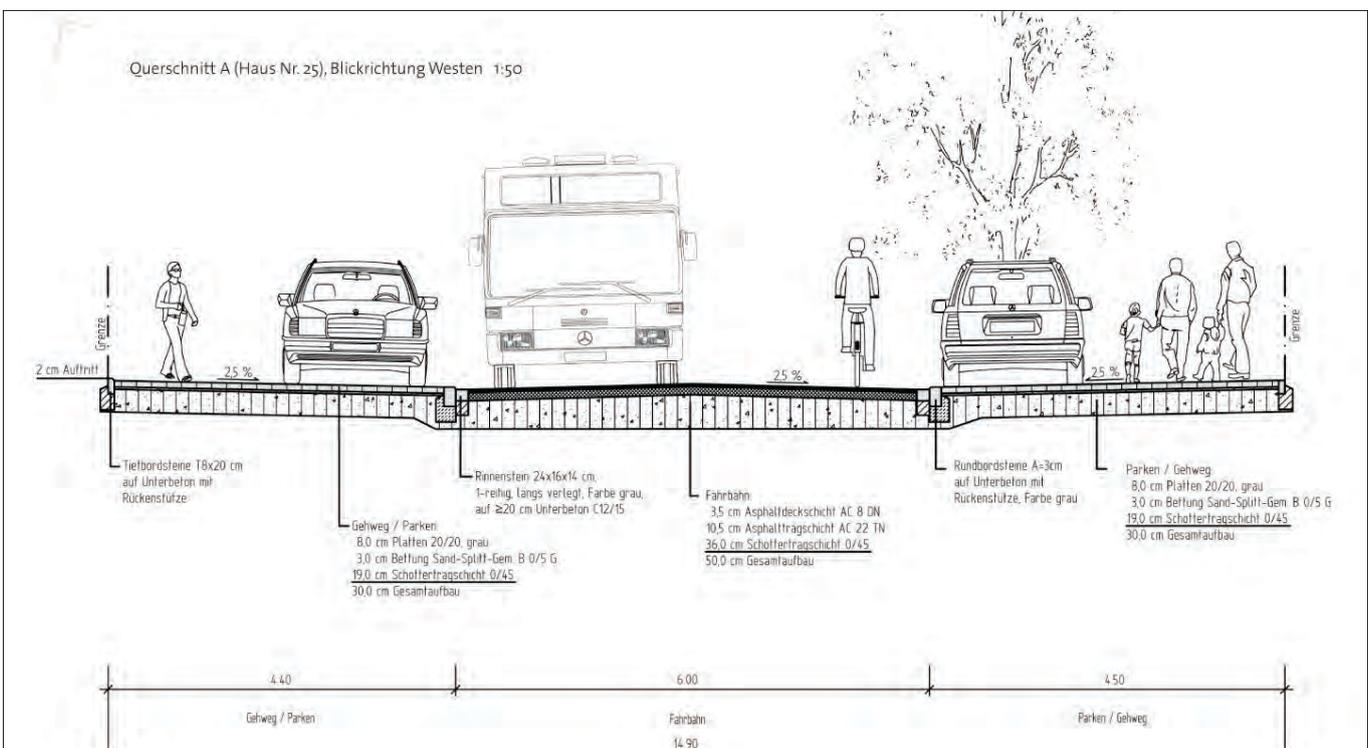
Dieser Abschnitt der Hauptstraße ist durch beidseitige Wohnhäuser entlang ei-



Bahnhofsvorplatz



Isometrie Bahnhofsvorplatz



Querschnitt Hauptstraße zentrales Plangebiet

ner schnurgeraden Straße geprägt. Durch den Fahrbahnverschwenk im Einmündungsbereich Thekhaus wie auch durch die Fahrbahneinengung in der Mitte dieses Abschnitts werden überschaubare Teilräume gebildet, die durch solitäre Baumstellungen auch dreidimensional ablesbar sind. Einige wenige Bäume nördlich oder südlich der Fahrbahn ergänzen die vorhandenen Bäume und gliedern den Straßenraum.

Abschnitt 4: Schlieperweg bis Wildpark

Der letzte Abschnitt bleibt eher in der historischen Kargheit verhaftet. Beidseitige Gehwege verbessern die Funktion deutlich; räumlich bleibt der Abschnitt aber bis auf die Einengung im Bereich der Einmündung Am Wildpark sehr offen.

2. Verkehrsplanung

Unter Berücksichtigung der bestehenden Querschnittsbreiten können im Zusammenhang mit der Freiraumkonzeption insgesamt 4 Straßenabschnitte gebildet werden, welche sich hinsichtlich der künftigen Ausgestaltung voneinander unterscheiden. Für alle Abschnitte gelten Standardbauweisen. Die Fahrbahn erhält eine Asphaltdeckschicht, die Nebenanlagen werden mit Betonplatten hergestellt.

Abschnitt 1: Professor-Sudhoff-Straße

Der Abschnitt wird geringfügig angepasst, um die ungeordnete Ausbildung des südlichen Fahrbahnrandes aufzuheben. Für die bislang dort neben der Mauer parkenden Fahrzeuge werden insgesamt 8 Stellplätze in Längsanordnung neben der Fahrbahn abmarkiert und mit Bäumen gegliedert. Ein neuer Gehwegabschnitt auf der südlichen Straßenseite ermöglicht eine sichere Wegebeziehung in Richtung des S-Bahnhofes bzw. zum Neanderweg. Der auf der nördlichen Straßenseite vorhandene kombinierte Geh- und Radweg bleibt grundsätzlich erhalten und wird zur Fahrbahn durch zwei Querungsmög-

lichkeiten ergänzt, die einen Anschluss an den gegenüberliegenden neuen Gehweg ermöglichen.

Die Fahrbahn wird in einer Breite von 6,0 m angelegt und entspricht im Verlauf annähernd der bestehenden Situation.

Die straßenbegleitenden Grünflächen werden geringfügig angepasst und durch weitere Baumpflanzungen gegliedert. Auf der nördlichen Straßenseite werden 4 Taxistände eingeplant, die die derzeitigen Taxistellplätze im Bereich des P+R-Parkplatzes ersetzen.

Abschnitt 2: Vorplatz S-Bahnhof bis Thekhaus

Der Vorplatz des S-Bahnhofes wird vollständig neu gestaltet und als multifunktionale Fläche mit Bushaltestelle, Infopunkt und Aufenthaltsmöglichkeit hergestellt. Die Lage der Fahrbahn rückt von der nördlichen Gebäudezeile ab, um deutlich breitere Nebenanlagen zu erhalten. Die Breite der Kernfahrbahn beträgt 6,0 m und ermöglicht den Begegnungsverkehr von Bussen.

Die bislang in Höhe des P+R-Parkplatz liegende Bushaltestelle in Fahrtrichtung Hochdahl wird nach Westen verschoben und in die Platzfläche integriert. Die westliche Ein- und Ausfahrt in den P+R-Parkplatz entfällt zu Gunsten einer sicheren und konfliktfreien Abwicklung des Busverkehrs.

Die Nebenanlagen werden in Verbindung mit der neu zu gestaltenden Rampe zum S-Bahnhof zu einer einheitlich wahrnehmbaren Platzfläche umgestaltet (Details siehe Freiraumplanung).

Abschnitt 3: Thekhaus bis Schlieperweg

Das Grundprinzip dieses Abschnittes besteht in einer Aufwertung der verkehrlichen Nebenanlagen durch Verbreiterung

der Gehwegbereiche und stärkerer Gliederung des Straßenraumes mittels Baumpflanzungen. Die Fahrbahn erhält eine Breite von 6,0 m und ist für den Begegnungsfall Bus/Bus ausgelegt. In Höhe des Hauses Nr. 29 erfolgt eine Fahrbahnverengung auf 4,0 m zur Geschwindigkeitsreduzierung. Die Gehwege werden von der Fahrbahn durch Rundbordsteine abgegrenzt, um den Eindruck einer Wohnstraße zu erzeugen, die nicht dem Durchgangsverkehr dient. Das Parken erfolgt entsprechend auf den Gehwegflächen an geeigneten Stellen zwischen den neu geplanten Straßenbäumen. Insgesamt sind etwa 44 Stellplätze möglich.

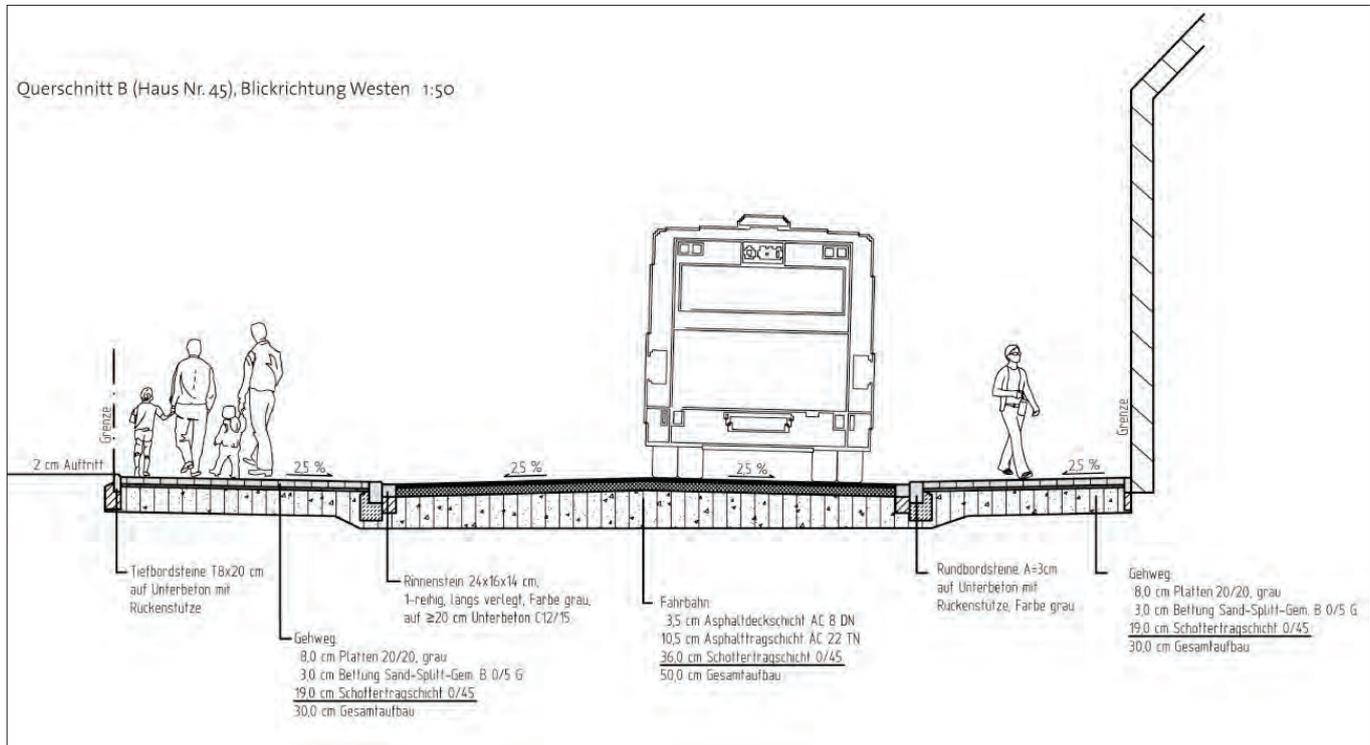
Die bestehenden Einmündungen auf die Hauptstraße werden ihrer Bedeutung entsprechend auf Gehwegüberfahrten zurückgebaut.

Der Standort der bestehenden Bushaltestelle vor dem Gebäude Nr. 35 bleibt unverändert, die Haltestelle wird jedoch barrierefrei ausgestaltet.

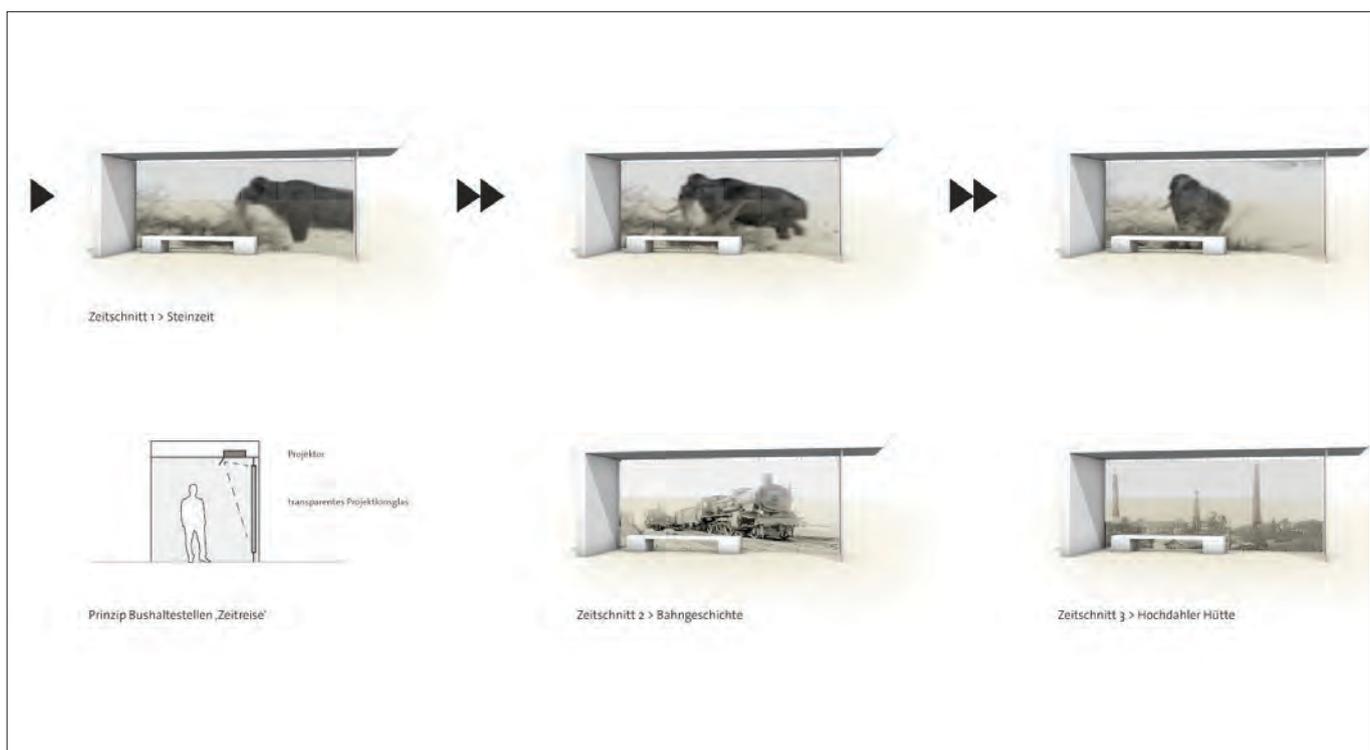
Abschnitt 4: Schlieperweg bis Wildpark

Aufgrund der nur geringen Querschnittsbreite ist die Anordnung von Stellplätzen in diesem Abschnitt grundsätzlich nicht vorgesehen. Lediglich im Bereich der Fahrbahnverengung kurz vor der Einmündung »Am Wildpark« können im Seitenraum zwei Längsstellplätze zur Verfügung gestellt werden.

Im übrigen Bereich des Abschnittes wird analog zum Abschnitt 3 eine 6,0 breite Fahrbahn geplant, die mit Rundbordsteinen von den Nebenanlagen abgegrenzt wird. Der Standort der bestehenden Bushaltestelle vor dem Gebäude Nr. 28 bleibt unverändert, die Haltestelle wird jedoch barrierefrei ausgestaltet.



Querschnitt Hauptstraße östliches Plangebiet



Mammutinstallation »Zeitreise« in den Buswartehäuschen

BEURTEILUNG DER EMPFEHLUNGSKOMMISSION

Gesamtkonzept

Die Neuschaffung von stadtgestalterisch hochwertigen Straßen- und Platzräumen und deren Gliederung wird als positiv angesehen.

Städtebau/Stadt- und Freiraum

Bahnunterführung und P+R Anlage sind gut miteinander verknüpft.

Die Neuorganisation des P+R Platzes u.a. durch die neu gestaltete Zufahrt ist gelungen.

Die vorhandene Grünfläche im Bereich nördlich des P+R Platzes ist »nur« eine Grünfläche ohne weitere Nutzungsvorschläge und erscheint zu breit; der Gehweg sowie die Querung zum Neandertal sind dafür zu schmal ausgelegt.

Die geplanten Baumstandorte erscheinen noch nicht abschließend bedacht (z.B. auf der Nordseite des Bahnhofsvorplatzes und an der Einmündung der Straße Thekhaus).

Die Gestaltung der Wartehäuschen an den Bushaltestellen sollte überdacht werden. Hier wird eine transparente Lösung zur Vermeidung einer »Unortbildung« empfohlen. Zudem ist die Gestaltung zu kostenintensiv.

Verkehr

Der geplante Straßenverlauf wird als ideal für den Busbetrieb erachtet.

Die beiden Fahrbahnverengungen innerhalb der Fahrbahn werden verkehrsplä-

nerisch als schwierig angesehen, bieten jedoch mehrere Vorteile. Zum einen wird der Verkehr verlangsamt und zum anderen stellen die beiden Fahrbahnverengungen zusammen mit dem jeweils vorgesehenen Straßenbaum einen Blickfang dar und sorgen so für Abwechslung im Straßenraum.

Es werden ausreichend breite Seitenräume für Fußgänger geschaffen.

Parken

Die fehlende Trennung/Abgrenzung der Stellplatzflächen wird als funktional schwierig empfunden. Hier ist eine stärkere Markierung nötig.

Die Möglichkeit des Längsparkens wird positiv gesehen.

Die Neuorganisation des P+R Platzes u.a. durch die neu gestaltete Zufahrt ist gelungen.

Die Gestaltung/Nutzung des Bereiches der Professor-Sudhoff-Straße sollte verbessert werden um hier mehr Stellplätze generieren zu können.

Bahnhofsumfeld/Rampe

Die visuelle/gestalterische Verbindung zwischen Bahnunterführung und Bushalt durch farbigen Asphalt bietet gestalterisch gute Möglichkeiten der Orientierung und Zusammengehörigkeit.

Die Rampe wird als schlichte und flächenhafte Lösung angesehen, die sich in die Umgebung einfügt und gut mit der vorhandenen Topographie umgeht.

Die funktionale Verknüpfung des S-Bahn Haltepunktes und der Bushaltestellen für die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs ist gut gelungen.

Fazit:

Der Entwurf nimmt die gestalterischen und verkehrstechnischen Herausforderungen der Aufgabenstellung gut auf. Durch die positiv anzusehende Neuschaffung von nutzbaren und gestalterisch angemessenen Räumen werden sowohl Professor-Sudhoff-Straße als auch der Bahnhofsbereich und die Hauptstraße sinnvoll miteinander verknüpft. Das Verkehrskonzept wird als funktional tragfähig angesehen. Längsparken im zentralen Bereich ermöglicht eine hohe Stellplatzzahl bei gleichzeitig guter Benutzerfreundlichkeit (Anfahrbarkeit aus beiden Richtungen, Parken vor dem Haus). Der Bahnhofsvorbereich wird mit der Rampenanlage durch eine einfache, aber gestalterisch hochwertige und funktionale Lösung aufgewertet. Die Verknüpfung zum Neandertal ist gegeben. Hier wird lediglich die mediale Gestaltung der Wartehäuschen im Bereich der Bushaltestellen als zu überladen angesehen.

Insgesamt stellt der Entwurf eine im Rahmen der Kostenobergrenze gehaltene, funktional und gestalterisch hochwertige sowie sinnvolle Lösung der vorliegenden Planungsaufgabe dar.



Lageplan der Arbeitsgemeinschaft RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten mit BSV (Verkehrsplanung)



Perspektive »Neandertalplätzchen«

2. EMPFEHLUNG

RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn in Arbeitsgemeinschaft mit:

BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen (Verkehrsplanung)

Erläuterungstext der Verfasser:

1. Verkehrskonzept

Dem erklärten Ziel nach mehr Raum und Qualität im Seitenraum kommt die Wahl eines 5,50 m breiten Fahrbahnquerschnitts mit beidseitigen und optisch wirkungsvollen 0,50m breiten Rinnen (Dachprofil) entgegen. Ein Rundborden zur Abgrenzung des Seitenraums erspart das ständige »auf-und-ab« bei den zahlreichen Einfahrten und ermöglicht die Unterbringung des ruhenden Verkehrs an all den Stellen, an denen die Seitenräume hinreichend breit sind. Die Linienführung ist bewusst ruhig und unaufgeregt; die nutzbaren Gehwegbreiten (auch vor Treppen und Einbauten) unterschreiten an keiner Stelle das Regelmaß von 2,50m.

Für den Begegnungsfall von Linienbussen sind in Sichtweite Aufweitungen eingeplant. In der Professor-Sudhoff-Straße kann unter Beachtung von Topografie und innerhalb der Grenzen gestalterisch vertretbar ein größeres Stellplatzangebot geschaffen werden. In Summe wird damit die Zielgröße von 50 Stellplätzen im Straßenraum erreicht. Daneben ergeben sich im Straßenverlauf noch eine ganze Reihe von Möglichkeiten unter Beachtung von Einfahrten auch noch mal am Fahrbahnrand ein Fahrzeug abzustellen oder Liefer- und Ladevorgänge zu tätigen, ohne dadurch den Verkehrsfluss in unververtretbarer Weise zu beeinträchtigen. Für die Anwohner und deren Besucher stehen in den Abendstunden weitere Stellplätze auf dem P+R Parkplatz zur Verfügung.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte auch zukünftig bei 30 km/h liegen

und der Radverkehr in der Fahrbahn geführt werden; die Vorfahrtregelung wird wegen dem Linienbusverkehr jedoch beibehalten.

Auf Höhe des Fußwegs zum Friedhof wird zu Beginn des beidseitig angebauten Straßenraums eine Mittelinsel als Querungshilfe angeboten und ab dort auch auf der Südseite ein Gehweg angelegt. Die Übergänge zu den östlich und westlich anschließenden Beidrichtungs Geh-Radwegen erfolgen an der Mittelinsel und an der Einmündung Am Wildpark.

Die Bushaltestellen werden in etwa an den heutigen Stellen am Fahrbahnrand entsprechend heutigen Standards ausgebildet und jeweils mit einem FGÜ ausgestattet; ein weiterer FGÜ wird im Zuge der Route zum Neandertal angelegt. Die Ein- und Ausfahrt zum P+R Parkplatz wird an einer Stelle gebündelt (Thekhaus) und stärkt so die fußläufige Verbindung Neandertal – Haltepunkt. Auf dem Bahnhofsvorplatz wird ein angemessenes Angebot an Fahrradabstellanlagen geschaffen; im oberen Platzbereich ist Raum für eine Fahrrad-/Pedelec-Verleihstation.

Zwei Taxistellplätze sowie eine Kiss + Ride Zone können ebenfalls sinnvoll in diesem Raum verortet werden - hier ist auch der Platz um nachfrageorientiert noch ergänzende und qualitativ hochwertige Mobilitätsangebote und Informationsangebote (Sponsoring) zu platzieren.

2. Freiraumkonzept Professor-Sudhoff-Straße und Hauptstraße

Das Freiraumkonzept zeichnet sich vor allem durch die Neuordnung des Straßen-

raumes aus. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der Schaffung von angemessenen Freiräumen für den fußläufigen Verkehr. Durch die Verbreiterung der Gehwege sowie einer dezenten und zurückhaltenden Ergänzung mit Stadtmobiliar, erfolgt eine behutsame Aufwertung der straßenbegleitenden Freiräume. Mit einer einfachen Variation von Formaten und Verlegearten können die unterschiedlichen Funktionsbereiche im Seitenraum markiert und Barrierefreiheit sichergestellt werden.

Durch die Neupflanzung von schmalkronigen Straßenbäumen entsteht zudem eine bewusste, vertikale Gliederung und Ergänzung des Straßenraumes. Diese erfolgt nur in Bereichen, an denen die vorhandene Bebauung ein wenig zurückversetzt ist.

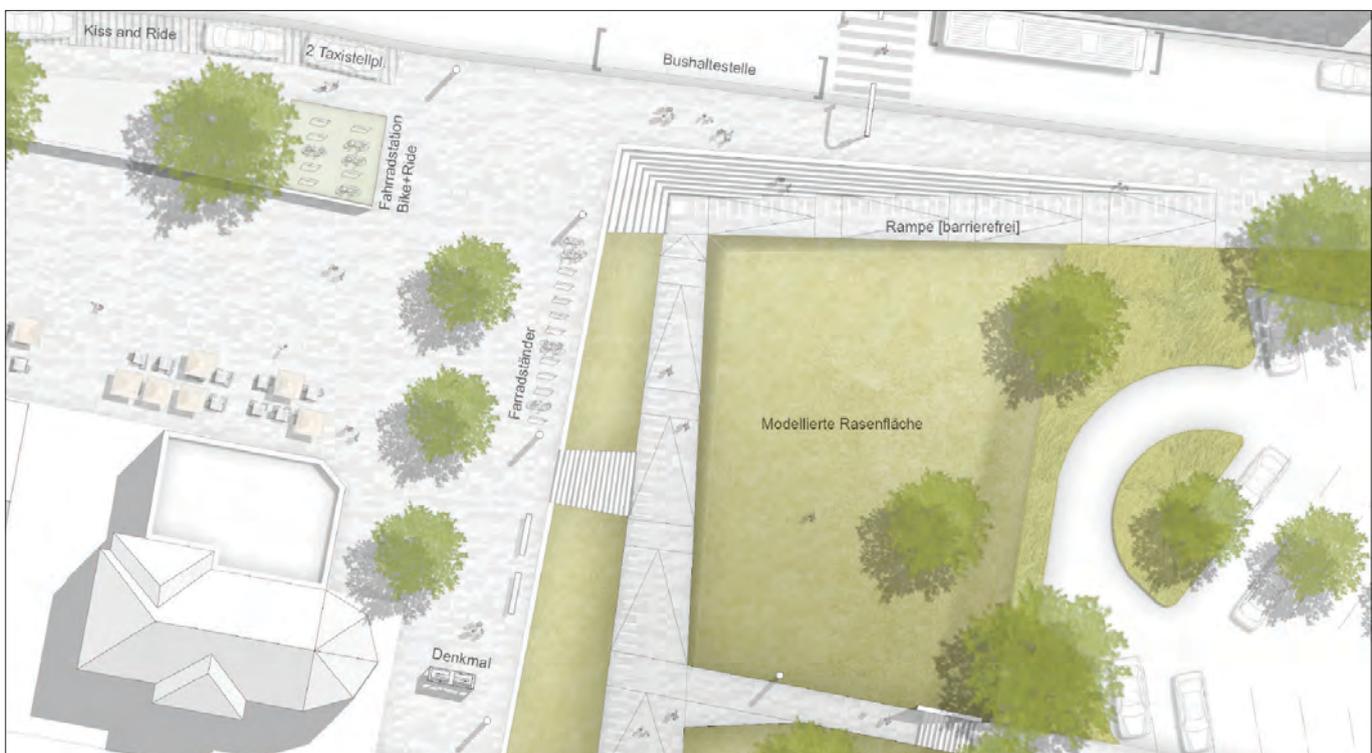
Dem Erhalt der vorhandenen Gehölzstrukturen wird Priorität eingeräumt. Bestehende Baum- und Strauchstrukturen werden wie selbstverständlich in den neu geschaffenen Freiraum integriert.

Die vorhandene Straßenbeleuchtung wird revitalisiert. Angedacht sind ein Ausbau mit temporärer Zwischenlagerung auf dem Bauhof, ein Austausch der Leuchtmittel sowie ein Neuanstrich der Masten mit anschließender Wiederverortung im aufgewerteten Gehwegbereich.

Zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens, wird die untere Zuwegung der Park+Ride Zone mit einer dezenten Lichtstelenlinie ergänzt.



Perspektive der nördlichen Rampen- und Treppenanlage S-Bahn Haltepunkt »Hochdahl«



Bahnhofsvorplatz

3. Freiraumkonzept Bahnhofsumfeld

Die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes wird geprägt durch die großzügige Öffnung des gesamten Eingangsbereiches der nördlichen Unterführung. Durch die weitläufige, leicht modellierte Rasenfläche, in Kombination mit einer barrierefreien

Rampe und der eleganten Treppenanlage, entsteht ein neuer und gut einsehbarer Freiraum, der sich nahtlos mit den obern

Platzbereichen verbindet. Dort wird mit drei mehrstämmigen Solitärbäumen, die zum »Bahn balkon« leiten und ein entspanntes Verweilen unter Bäumen ermöglichen, eine wesentliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität erzielt.

4. Freiraumkonzept Verbindungsbereich Neandertal

Hierbei liegt das Hauptziel der Entwurfsidee auf der intuitiven Wahrnehmung der Verbindung S-Bahn Haltepunkt – Nean-

dertal. Durch die direkte Wegführung der Rampenanlage und die dezente Leitspur im Pflasterbelag wird gefühlsmäßig die Anbindung in Richtung Neandertal sofort wahrgenommen. Eine dezente Infotafel am kleinen Neandertalplätzchen versorgt den Besucher mit Wissenswertem und weckt die Vorfreude auf einen Besuch in diesem idyllischen Naturraum.

BEURTEILUNG DER EMPFEHLUNGSKOMMISSION

Gesamtkonzept

Generell wird die Arbeit als einfach und ansprechend empfunden; die Rampenanlage weist jedoch Nachteile in der Funktionalität auf (siehe unten).

Die gesamte Gestaltung hält den Alltagsbelastungen aus Sicht des Gremiums besonders verkehrlich nicht Stand.

Städtebau/Stadt- und Freiraum

Die Neuorganisation des P+R Platzes u.a. durch die neu gestaltete Zufahrt, ist gelungen.

Die geplanten Fußgängerüberwege lassen eine Vielzahl an Verkehrszeichen nötig werden. Hier werden Material- und Farbwechsel als sinnvoller und effektiver angesehen.

Verkehr

Die Begegnungsstellen der Busse werden als schwierig für den Busverkehr angesehen. Der Entwurf würde jedoch auch mit sechs Meter Fahrbahnbreite funktionieren. Daher wird dies als heilbar erachtet.

Die bauliche Querungshilfe im Bereich der Professor-Sudhoff-Straße ist an dieser Stelle »zuviel«, da der Bedarf hierfür an dieser Stelle nicht gesehen wird. An anderer Stelle sieht der Vorentwurf eher »zu wenig« bauliche Querungshilfen vor.

Die geplante Treppenanlage im nördlichen Bahnhofsumfeld wird als gestalterisch hochwertig angesehen, ist jedoch für den Ablauf der Ein- und Ausstiege der Busfahrgäste als schwierig einzustufen. Die meisten Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs müssten beim Umsteigen (Bus/S-Bahn) die Treppe überwinden. Die barrierefreie Rampe berücksichtigt mehr die Wegebeziehung in das Neandertal, aber weniger die Hauptwegebeziehung der meisten Fahrgäste, die umsteigen (Bus/S-Bahn) wollen.

Die geplante Fahrbahnbreite von fünfeinhalb Metern wird als wenig sinnvoll erachtete und sollte durchgehend sechs Meter betragen.

Parken

Zudem ist die nur einseitige Lage der Stellplätze funktional nicht effektiv. Im zentralen Bereich des Plangebietes, wo die meisten Anlieger wohnen und somit der größte Stellplatzbedarf besteht, sollten die Parkplätze auf beiden Straßenseiten geplant werden.

Die Position der Fahrradabstellanlage wird als ungeeignet betrachtet, da die Entfernung zum S-Bahn Haltepunkt an zwei Stellen zu groß ist.

Bahnhofsumfeld/Rampe

Die Treppen-/Rampenanlage muss in dem vorliegenden Entwurf etwa sechs Prozent Steigung haben, hierdurch wird ein beidseitiger Handlauf nötig, welcher in diesem Bereich planerisch jedoch nicht oder nur schwierig zu realisieren ist und nicht mehr dem gestalterischen Eindruck entsprechen würde, der in den Visualisierungen vermittelt wird.

Fazit:

Der vorliegende Entwurf zeichnet sich durch seine zurückhaltende und einfache Gestaltung aus. Generell wird die Arbeit als ansprechend empfunden, sie weist jedoch deutliche Mängel hinsichtlich der verkehrlichen Gestaltung und Funktionalität im Bereich der Rampenanlage sowie der Fahrbahnaufteilung auf. Letzteres beruht auf dem Ziel durchgängig zweieinhalb Meter Gehwegbreite zu realisieren, was im konkreten Fall dann zu Lasten der Fahrbahnoberflächen und der Parkplatzanzahl geht. Auch die Unterbringung des ruhenden Verkehrs mit einseitigen Längsparkplätzen ist nicht gänzlich überzeugend. Die Revitalisierung der bestehenden Beleuchtung wird als »überzogen« betrachtet. Die Arbeit wird von der Empfehlungskommission nach einer Überarbeitung als realisierbar eingeschätzt.



Lageplan der Arbeitsgemeinschaft HJP Plener mit Brilon Bondzio Weiser (Verkehrsplanung)



Perspektive Anger

3. EMPFEHLUNG

Heinz Janhen Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen in Arbeitsgemeinschaft mit:

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum (Verkehrsplanung)

Erläuterungstext der Verfasser (Auszug):

Städtebauliches Konzept

Der Entwurf verfolgt das Ziel, aufbauend auf die Historie der Ortsentwicklung, den Straßenverlauf der Hauptstraße in Alt-Hochdahl entsprechend dem jeweiligen Charakter des betreffenden Straßenabschnittes zu interpretieren und, eingebunden in ein Gesamtbild, in unterschiedliche Abschnitte zu gliedern.

Raumfolgen

Von Westen kommend entwickelt sich in diesem durch beidseitige Grünanlagen geprägten Bereich eine grüne Vorlaufstrecke als grüner Stadtraum, der am Standort des Bahnhofsgebäudes übergeht in den städtebaulichen Kernbereich mit Anger, gefolgt von einem nahezu geschlossen bebauten Straßenabschnitt bis zur Einmündung des Schlieper Weges als »Steinerne Stadtraum«, ab der ein grünes Heckenquartier wiederum den Übergang in die folgende Vorlaufstrecke außerhalb der Ortsdurchfahrt bildet.

Begrünung

Entsprechend den entwickelten Raumbildern der vier Raumfolgen werden Art und Anzahl der Bepflanzung ausformuliert.

Im westlichen grünen Stadtraum dominieren großkronige Bäume sowie Hainbuchenhecken-Pflanzungen zwischen Stellplatzanlagen und angrenzenden Fußwegen das Bild. Im Kernbereich des Ortes wird eine lineare Baumpflanzung auf einer langgestreckten Mittelinsel entwickelt, die Bezug zu den angrenzenden Pflanzungen des Bahnhofsvorplatzes sowie der Stellplatzanlagen nimmt. Der »steinerne Stadtraum« wird durch einzelne, kleine Treffpunkte betonende Baumpflanzungen sowie durch bewachsene Stelen begrünt. Ergänzendes Grünelement stellen hier die Pflanzungen der angrenzenden Privatflächen dar, die zum Teil weit in den Straßenraum hinein wirken. Das östlich gelegene »Heckenquartier« erhält seinen Namen durch die hier zur Trennung von Straßenraum und seitlichen Gewerbevorbereichen eingesetzten Heckenpflanzungen mit einzelnen aufschießenden Heckenteilen.

Die Querschnitte der einzelnen Abschnitte unterscheiden sich deutlich. Während im westlichen Bereich seitlich gelagerte Senkrechtstellplatzanlagen durch eine sechs Meter breite Fahrbahn erschlossen werden, erstreckt sich im Kernbereich des Ortes eine lang gezogene Mittelinsel als Fahrbahnteiler und Querungshilfe, die den Fahrbahnbereich in zwei Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von jeweils dreieinhalb Metern aufteilt. Im steinernen Abschnitt werden durch eine sechs Meter breite Fahrbahn südlich angelagerte Seitenbereiche erschlossen, die aufgrund ihrer unterschiedlichen Tiefe abschnittsweise zum Senkrechtaufstellen oder Schrägaufstellen von Fahrzeugen geeignet sind.

Querschnitte

Der östliche Abschnitt der Hauptstraße wird wiederum durch eine sechs Meter breite Fahrbahn erschlossen. Die Gehwegbreiten variieren entsprechend ihrer

Umfeldnutzung. Werden im Kernbereich auf der nördlichen Straßenseite als Reaktion auf die hier befindlichen gastronomischen und Freizeitnutzungen bis zu fünf Meter Gehwegbreite vorgesehen, so verringern sich die Breiten in den Vorlaufstrecken aufgrund fehlender oder schwacher Umfeldnutzung auf der jeweiligen südlichen Straßenseite auf zwei bzw. eins Meter am westlichen Ortseingang. In der Regel beträgt die Breite der Gehwege jedoch zweieinhalb Meter.

Stellplätze

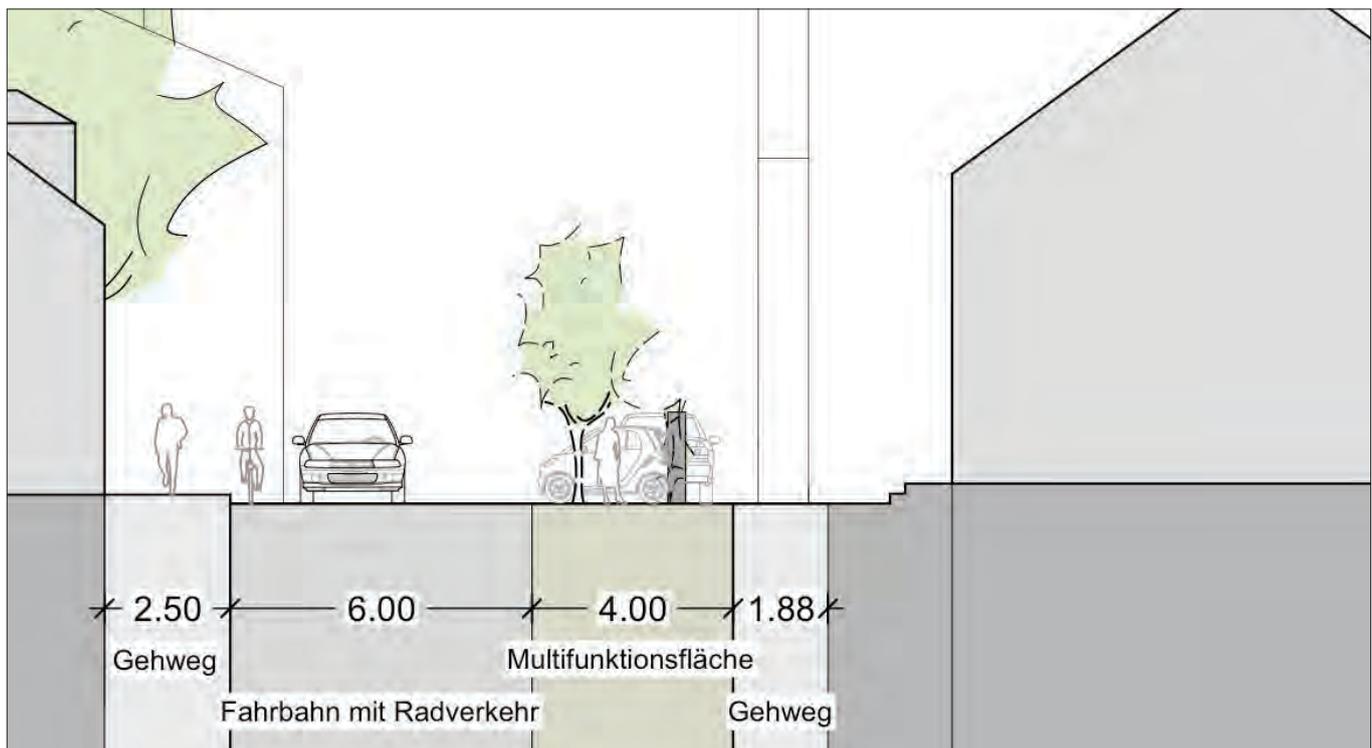
Die Konzeption sieht eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs im gesamten Straßenverlauf vor.

Am westlichen Ortseingang werden auf der Nordseite der Straße Senkrechtstellplätze organisiert, die der hier durch die Kirchen- und Friedhofsnutzung bestehenden Nachfragesituation entsprechen und am Ortseingang gelegen als P&R Stellplätze fungieren, ohne die betreffenden Fahrzeuge in den Ortskern zu führen. Im Kernbereich der Hauptstraße werden im Angerbereich auf der Nordseite der Straße Stellplätze in Parallelaufstellung nachgewiesen. Im steinernen Abschnitt der Hauptstraße befinden sich Schräg- und Senkrechtstellplatzanlagen auf der südlichen Fahrbahnseite.

Im Heckenquartier lässt der vorhandene Querschnitt keine bauliche Ausweisung von Stellplatzanlagen zu. Zusätzlich zu diesen zugewiesenen Stellplätzen ergibt sich im Straßenraum die Möglichkeit, bis zu sechs Stellplätze auf der Fahrbahn (temporär während der Nachtstunden).



Perspektive Hauptstraße



Querschnitt der Hauptstraße

Die geplante Ausstattung des Straßenzuges beschränkt sich auf wenige Elemente:

- Scherenschnittartige Darstellungen aus Cortenstahl eines Neanderthalers markieren den Weg zum Museum,
- Sitzgelegenheiten an den Bushaltestellen sowie an zwei Kristallisationspunkten für die Nachbarschaften,
- Abfallbehälter an den Bushaltestellen,
- Stelen aus Betonfertigteilen bzw. Exponaten der industriellen Ortsgeschichte,
- Baumpflanzungen,
- situationsabhängige Beleuchtung.

Standort Umlenkrolle

Die historische »Umlenkrolle« der Teilstrecke Düsseldorf-Erkrath erhält ihren neuen Standort in Parallellage zum Abgang zur Unterführung. Hierbei steht die »Umlenkrolle« auf einem Sockel, sichtbar auch vom Straßenraum, wobei das Schleppseil entlang der Lauflinie der Nutzer zur Unterführung hin gespannt wird und so indirekt die historische Funktion des technischen Denkmals veranschaulicht. Der Einbau einer Bahnschiene als Mauerabdeckung kann die Vermittlung dieser technischen Funktion weiter unterstützen.

Bushaltestellen

Die Planung sieht vor, jeweils an den Standorten Eingang Unterführung S-Bahn sowie im Bereich der Einmündung des Schlieper Weges Bus-Cups für Gelenkbusse von 18 Metern Länge einzurichten. Im Standortbereich des Zugangs zur S-Bahn wird das Vorbeifahren an haltenden Bussen durch die hier angelegte Mittelinsel verhindert, im Bereich der Einmündung des Schlieper Weges durch die geplante Errichtung einer Querungshilfe.

Fahrradstellplätze

Die Einrichtung von Fahrradstellplätzen findet am westlichen Rand der P&R-Stellplatzanlagen statt. Durch eine Direktanbindung per Treppe an die Unterführung wird die Akzeptanz erhöht.

Taxen

Die Aufstellung von Taxen wird auf den Bereich vor dem alten Bahnhof verlegt. Auf einer separaten Spur, die im Falle einer Nichtbelegung auch als Kiss & Ride-Anlage genutzt werden kann, finden maximal zwei Taxen Aufstellung. Hierüber hinaus notwendige Taxenstellplätze werden auf den Bereich der gegenüber liegenden Senkrechtaufstellplätze verlegt. Die Anlage einer Mini-Kreiselanlage im Schnittpunkt der Hauptstraße mit der heutigen L 403 ermöglicht das Anfahren und Verlassen des Vorbereiches zum S-Bahnhaltepunkt aus allen Fahrtrichtungen. Die beidseitige Ausweisung von Haltebuchten für Kurzparker ermöglicht ein gefahrloses Aus- und Einsteigen.

Abgang Unterführung

Der derzeit eng und dunkel wirkende Abgang zur Unterführung wird aufgeweitet und somit deutlich freundlicher gestaltet. Die derzeit schlecht einsehbare und zu steile Rampenanlage wird neu geordnet und folgt nun der Topografie. Die vorhandene Unterführung erfährt eine Aufwertung durch die Montage neuer Beleuchtungselemente. Hierbei werden insbesondere scherenschnittartige Darstellungen eines Neanderthalers genutzt, um durch ihre Laufrichtung als Wegweiser zu dienen. Es wird vorgeschlagen, diese Skulpturen mit einem geringen Abstand vor die Seitenwände zu montieren und zu hinterleuchten. Die hierdurch gebildete Grundbeleuchtung wird durch Boden- bzw. Deckenstrahler ergänzt, die durch Bewegungsmelder gesteuert den Lauf der Nutzer begleiten und herannah-

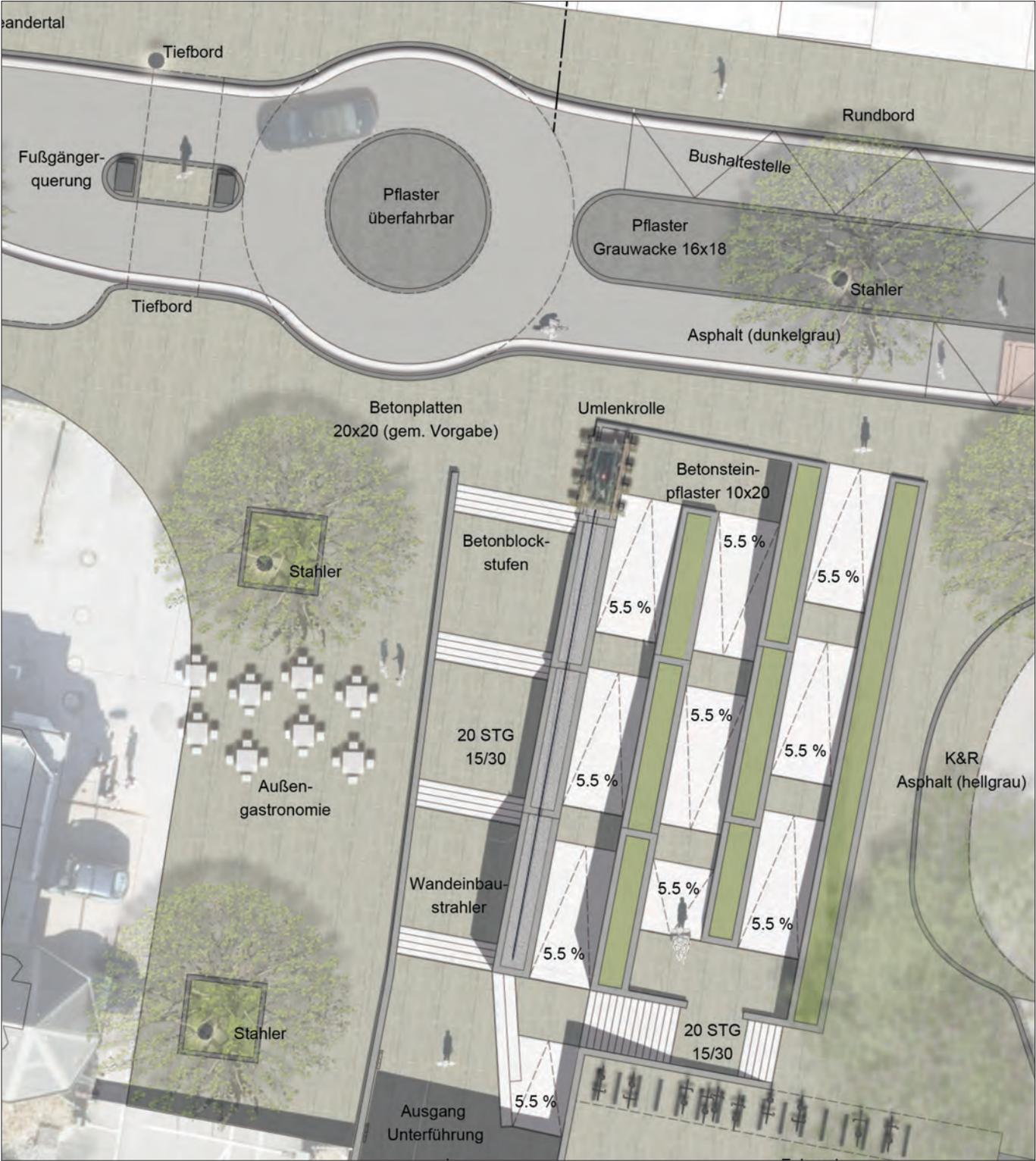
enden Personen zeigen, dass sich in der Unterführung weitere Personen befinden. Hierdurch wird sowohl das subjektive Sicherheitsgefühl gestärkt als auch ein Beitrag zur Kriminalprävention geleistet.

Führung Neanderthaler / Infopoint

Durch den Entwurf sowie die Montage von scherenschnittartigen Darstellungen eines Neanderthalers erfolgt die symbolische Führung von Nutzern in Laufrichtung der Skulpturen. Der geplante Standort eines Infopoints am Schnittpunkt Hauptstraße/Unterführung/Bushaltestelle bietet Gewähr für eine gute Auffindbarkeit und große öffentliche Wirkung.

Beleuchtungskonzept

Das Beleuchtungskonzept sieht, entsprechend der Teilung der Ortsdurchfahrt in unterschiedliche Abschnitte, eine den Charakter entsprechend unterstützende Beleuchtung vor. So befinden sich in den jeweiligen Ortseingangsbereichen einfache Punktleuchten, die auf der jeweils höher frequentierten Straßenseite stehend den entsprechenden Seitenbereich optimal ausleuchten. Die Beleuchtung im Kernbereich sowie im Bereich der Unterführung wird als Objektbeleuchtung ausgebildet und strahlt hier befindliche Gebäude, Bäume und weitere Elemente an. Ein besonderes Beleuchtungselement stellt hier die durch Bewegungsmelder gesteuerte Beleuchtung der Unterführung dar. (Siehe auch Unterführung).



Bahnhofsvorplatz

BEURTEILUNG DER EMPFEHLUNGSKOMMISSION

Gesamtkonzept

Der Ansatz, den Straßenverlauf in vier unterschiedliche Sequenzen aufzuteilen, welche die eher geringen Unterschiede der städtebaulichen Gegebenheiten überbetont, wird als der Situation nicht angemessen beurteilt. Zielführender wäre es, die Straße als verbindenes Element zu betrachten und den Straßenraum dementsprechend einheitlich zu gestalten.

Städtebau/Stadt- und Freiraum

Der Verlauf der Fahrbahn ist mit zu starken Versprüngen im Straßenverlauf nicht funktional.

Verkehr

Die Angersituation wird als verkehrlich und städtebaulich nicht angemessen angesehen.

Der Anger ist als Querungshilfe überdimensioniert.

Die Mini-Kreiselanlage wird als verkehrlich nicht notwendig angesehen.

Die eineinhalb Meter breiten Gehwege im Siedlungsbereich werden als nicht tragfähig erachtet.

Die Planung der Kreuzungssituation Hauptstraße/Thekhaus/Zufahrt P+R Platz wird aus verkehrsplanerischer Sicht als schwierig eingestuft.

Parken

Die Senkrechtparkplätze sind aus verkehrsplanerischer Sicht auf einer sechs Meter breiten Fahrbahn nicht umsetzbar. Es müsste hier ein zusätzlicher Abstand berücksichtigt werden (zwölf statt elf Meter Fahrbahnfläche).

Das Parken auf der geplanten Multifunktionsfläche wird aus verkehrsplanerischer Sicht als schwierig beurteilt. Die Fahrzeuge müssen aufgrund der Dimensionierung der geplanten Multifunktionsfläche sehr schräg geparkt werden.

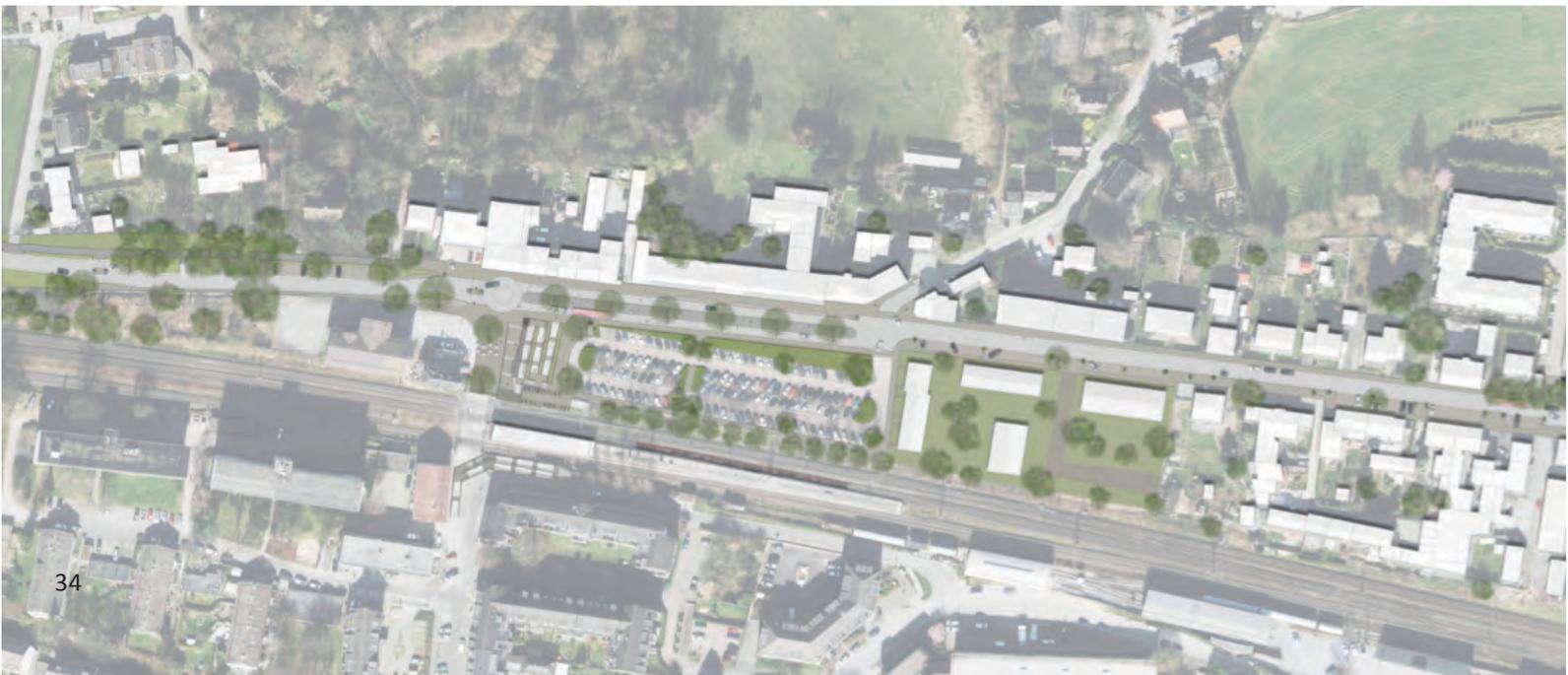
Bahnhofsumfeld/Rampe

Die Rampen- und Treppenanlage im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ist gestalterisch und funktional nicht richtig angeordnet, trennt den Raum zu sehr und wirkt auf den Betrachter nicht sehr einladend und offen. Die geplante Wegführung der neuen Rampe mit mehreren eingebauten Richtungswechseln ist für den Nutzer nicht vorteilhaft.

Fazit:

Der Entwurf enthält neben gestalterischen auch große verkehrliche Mängel, die nicht ohne größere Eingriffe in die Gesamtkonzeption behoben werden können. Die Einteilung in Teilräume wird als zu kleinteilig und gestalterisch ungünstig verknüpft angesehen. Besonders die Angersituation, der Kreisverkehr sowie die ungünstige Anlage der Senkrecht-

stellplätze werden als störend und wenig angemessen empfunden. Die hierdurch entstehenden funktionalen und verkehrlichen Mängel wirken sich negativ auf das Gesamtbild aus.





ALLE TEILNEHMER IM ÜBERBLICK

1. Empfehlung:

scape Landschaftsarchitekten, Düsseldorf, in Arbeitsgemeinschaft mit:

Lindschulte + Kloppe (Verkehrsplanung)



2. Empfehlung:

RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn, in Arbeitsgemeinschaft mit:

BSV (Verkehrsplanung)



3. Empfehlung:

HJP Planer, Aachen, in Arbeitsgemeinschaft mit:

Brilon Bondzio Weiser (Verkehrsplanung)



**Norbert Post
Hartmut Welters**
Architekten & Stadtplaner GmbH

Norbert Post • Hartmut Welters
Architekten & Stadtplaner BDA/SRL
Arndtstraße 37
44135 Dortmund
Tel: 02 31 - 47 73 48 - 60
Fax: 02 31 - 55 44 44
E-Mail: info@post-welters.de
www.post-welters.de



STADT ERKRATH
Fundort des Neanderthalers

