

Städtebauliche Entwicklung des Breslauer Platzes in Köln-Altstadt/Nord

1. Vorbemerkung

Der Stadtentwicklungsausschuss hat am 23.03.2006 die stadtplanerischen Rahmenbedingungen zur Kenntnis genommen, die die Verwaltung zusammengestellt hat, um eine Machbarkeitsstudie für die Bebauung des Breslauer Platzes beauftragen zu können. Da das Kölner Büro Büder + Menzel im Jahre 1994 den städtebaulichen Wettbewerb für den Breslauer Platz gewonnen hatte, wurde dieses Büro mit einer Machbarkeitsstudie betraut.

Entsprechend vorgegebener Rahmenbedingungen sollte das Büro Vorschläge für mögliche Nutzungen auf dem Gelände unterbreiten, wobei Hotel-, Büro- Kulturnutzung, Service-Einrichtungen, mögliche Wohnnutzung, ein Busterminal und ein Musical untersucht werden sollten. Außerdem waren verkehrliche Aspekte wie Fuß- und Radwegverbindung nach Deutz, Taxianbindung und der ruhende Verkehr zu prüfen. Untersucht werden sollte zudem, inwieweit die geplante Bebauung auf den historischen Stadtgrundriss Rücksicht zu nehmen hat. Des Weiteren sollten rentable Baufelder geplant werden, die auch von unterschiedlichen Bauträgern realisiert werden könnten. Die Gebäudehöhen sollten sich in das vorhandene Rheinpanorama entlang des Rheinufer einfügen.

Unter Berücksichtigung dieser städtebaulichen Vorgaben hat das Büro Büder + Menzel nach umfangreichen und intensiven Untersuchungen und nach Erarbeitung der verschiedenen möglichen Varianten einen Vorentwurf vorgelegt, der Grundlage für die Aufstellung eines Bebauungsplanes sein soll, damit anschließend für die verschiedenen Baufelder Investorenwettbewerbe durchgeführt werden können.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Abgrenzung des Gebietes

Der Bereich, der zur Disposition steht, wird begrenzt im Norden durch die Goldgasse, im Osten durch die Rheinuferstraße, im Süden durch die Bahnanlage der Deutschen Bahn und im Westen durch die Johannisstraße (siehe Anlage 1). Das Gelände ist im Besitz von vier Eigentümern, von denen der Besitzer des Kommerz-Hotels mit ca. 200 m² das kleinste Grundstück besitzt, und die Stadt Köln mit ca. 11 000 m² den größten Anteil hat. Die Grundstücke der beiden anderen Eigentümer betragen ca. 2 200 m² und 2 700 m². Auf die Eigentumsverhältnisse ist bei der Ausarbeitung der städtebaulichen Planung jedoch keine Rücksicht zu nehmen.

Die Fläche westlich der Johannisstraße, die direkt vor den beiden Ausgängen aus dem Hauptbahnhof liegt, wird nicht in die Untersuchung einbezogen, da sie als Bahnhofsvorplatz von Bebauung und Verkehr freigehalten werden soll. Diese Vorfläche soll gestaltet werden, um für ankommende Reisende ein Stadtentree anzubieten.

2.2 Topographie des Geländes

Bei der Bebauung des Geländes muss der vorhandenen Topographie eine ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Von der Rheinpromenade und der Rheinuferstraße bis zum Eingang des Hauptbahnhofes besteht ein Geländeunterschied von etwa 5,50 m. Diese Geländebewegung soll auch nach der Bebauung erlebbar bleiben und nicht durch architektonische Mittel nivelliert werden. Der Benutzer soll sich auf natürlichem, gewachsenem Gelände vom Hauptbahnhofsaustritt zum Rhein hinunter bewegen können.

Um vom Ausgang des Hauptbahnhofes auf die Hohenzollernbrücke zu gelangen, sind 5 m zu überwinden. Dieses ist mittels einer Rampe möglich, die vom Ausgang des Hauptbahnhofes entlang der S-Bahn-Gleise bis auf die Höhe der Nordseite der Hohenzollernbrücke geführt werden muss. So kann eine attraktive Fußgänger- und Radfahrer-Verbindung vom Hauptbahnhof nach Deutz sichergestellt werden.

2.3 Vorhandene Bebauung

Auf der Fläche steht an der nordwestlichen Ecke das Kommerz-Hotel aus den 1980er Jahren. Es ist ein fünfgeschossiges Gebäude mit Flachdach und hat eine Höhe von etwa 23,20 m über Gelände.

Auf der westlichen Seite des Gebietes, südlich der Goldgasse befindet sich eine zweigeschossige Tiefgarage, die bis unter das Kommerz-Hotel reicht. An der Johannisstraße ist sie gänzlich unterirdisch, auf der Ostseite steht sie ca. 5,50 m über Gelände. Es können etwa 400 Pkw in dieser Tiefgarage untergebracht werden.

Zurzeit befindet sich östlich an die Tiefgarage anschließend das Provisorium des Musical Doms. Dabei handelt es sich um eine Stahl-Zelt-Konstruktion, in der seit 1996 Musicals aufgeführt werden. Bei der städtebaulichen Planung soll das Musical-Zelt nicht berücksichtigt werden, da dieser Standort für Musicals nicht mehr zur Verfügung gestellt werden soll.

2.4 Geplante Gleiserweiterung der Deutschen Bahn

Ein Teil der Südseite des Geländes soll mittel- bis langfristig für eine Gleiserweiterung der Deutschen Bahn genutzt werden. Hier sind zwei weitere S-Bahn-Gleise mit einem Mittelbahnsteig geplant, so dass an dieser Stelle ein Geländestreifen von ca. 15 m von den heutigen Gleisen aus freizuhalten ist.

2.5 Leitungstrassen

Durch das Gelände führen verschiedene Leitungen, die bei der weiteren Planung zu berücksichtigen sind (siehe Anlage 4) Eine Verlegung dieser Leitungen ist nur unter großem Vorbehalt möglich, da diese sehr kostenintensiv ist und eine wirtschaftliche Nutzung des Geländes möglicherweise erschweren.

Zum einen handelt es sich um einen Hochsammler, der um die bestehende Tiefgarage herumgeführt wird. Des Weiteren ist eine Druckleitung vorhanden, die von der Tiefgarage nach Süden in den Rheingarten führt, sowie eine Fernwärmetrasse, die vom Rheinufertunnel in Richtung ehemalige Bundesbahndirektion verlegt wurde.

Um bei einer Bebauung des Geländes keine zu hohen Vorleistungen erbringen zu müssen, sollten diese Leitungen möglichst nicht verlegt werden müssen

2.6 Trasse der Nord-Süd-Stadtbahn

Unter dem westlichen Teil des Geländes wird gegenwärtig die Trasse der Nord-Süd-Stadtbahn verlegt. Zwei Äste, die von der Haltestelle Breslauer Platz nach Süden geführt werden, unterqueren das Gelände. Sie liegen so tief, dass sie eine Bebauung des Breslauer Platzes nicht beeinflussen.

2.7 Verkehrserschließung

An der bestehenden Verkehrserschließung soll festgehalten werden. Veränderungen und Mehrbelastungen des Straßenknotens Goldgasse/Konrad-Adenauer-Ufer sind nicht möglich und daher zu vermeiden, da dieser Kreuzungspunkt signaltechnisch bereits die obere Belastungsgrenze erreicht hat. Lediglich die Kreuzung Goldgasse/Johannisstraße soll verändert werden, indem hier ein Kreisverkehr eingerichtet wird.

3. Städtebauliche Vorgaben

Dem Vorschlag für die städtebauliche Entwicklung des Breslauer Platzes gemäß Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses liegen folgende drei Entscheidungen zugrunde:

- **Erhalt und Erweiterungsmöglichkeit des Kommerz-Hotels**

Unter realistischer Abwägung der Möglichkeiten und zur Vermeidung langwieriger juristischer Streitigkeiten soll das Kommerz-Hotel am jetzigen Standort verbleiben. Es erhält in Richtung Osten eine Erweiterungsmöglichkeit und soll sich in die Gebäudestruktur einfügen. Dabei soll auch eine Erneuerung und Modernisierung der Fassadengestaltung ins Auge gefasst werden.

- **Erhalt und Erweiterung der Tiefgarage**

Die vorhandene Tiefgarage mit etwa 400 Stellplätzen ist an dieser Stelle in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof von besonderer Bedeutung. Das zeigt sich auch an ihrer guten Auslastung. Eine Erweiterung der Tiefgarage nach Süden und Osten ist darzustellen.

- **Neubau des Bus-Terminals**

Das vorhandene Bus-Terminal soll an dieser Stelle bestehen bleiben. Es wurden verschiedene alternative Standorte für ein solches Bus-Terminal untersucht. Das Ergebnis ist, dass das Bus-Terminal einen innerstädtischen Standort benötigt, der unmittelbar an die Bahn mit S-Bahn, Regional-Bahn und die Hochgeschwindigkeitszüge anknüpft.

Das Bus-Terminal, das hauptsächlich die europäischen Buslinien bedient und nur sehr wenige Regionalbusse aufnehmen wird, braucht – wie in anderen europäischen Städten – die direkte Nähe zum Hauptbahnhof.

Als Beispiel für die Gestaltung eines solchen Bus-Terminals dient das Hamburger Bus-Terminal. Wie dort, sollte auch in Köln eine Betreibergesellschaft gegründet werden, die wie in Hamburg ein gestalterisch ansprechendes Terminal mit reiseaffinen Nutzungen erstellt und auch zukünftig für ein qualitätsvolles Umfeld verantwortlich ist. Es ist darzustellen, wie dieser Bus-Terminal statisch auf der vorhandenen und erweiterten Tiefgarage platziert werden kann.

An reiseaffinen Nutzungen können innerhalb des Bus-Terminals Büroräume für die zu gründende Betreibergesellschaft, ein Ticket-Schalter mit Nebenräumen, ein Restaurant, ein Reisebedarfshop, ein Zeitungs-/Tabak-Kiosk, ein überdachter Wartebereich u. Ä. vorgesehen werden.

Diese drei Vorgaben vorausgesetzt, soll im Anschluss an das Kommerz-Hotel ein winkelförmiger, sechsgeschossiger Baukörper angeschlossen werden, der einerseits die Goldgasse und andererseits die südliche Verlängerung der Straße Am Alten Ufer baulich fasst. An der Ostseite dieses neuen Straßenzuges wird ein ebenfalls sechsgeschossiger Baukörper vorgesehen, der zum Rhein orientiert ist und die Raumkante zum Rhein bildet. Die Gebäude werden vom gewachsenen Gelände aus erschlossen.

Ermöglicht werden sollen bei dieser Konzeption ca. 40 000 m² Bruttogeschossfläche. Der Bahnhofsvorplatz direkt vor den Ausgängen des Hauptbahnhofes wird vom Verkehr freigestellt. Taxi-Stände und Kurzparkplätze (Kiss-and-ride) werden in ausreichender Anzahl entlang der Gleiskante vorgesehen.

Vom Bereich des neu gestalteten Bus-Terminals soll eine Rampe zur Hohenzollernbrücke führen und so eine attraktive Verbindung für Fußgänger und Radfahrer nach Deutz herstellen.