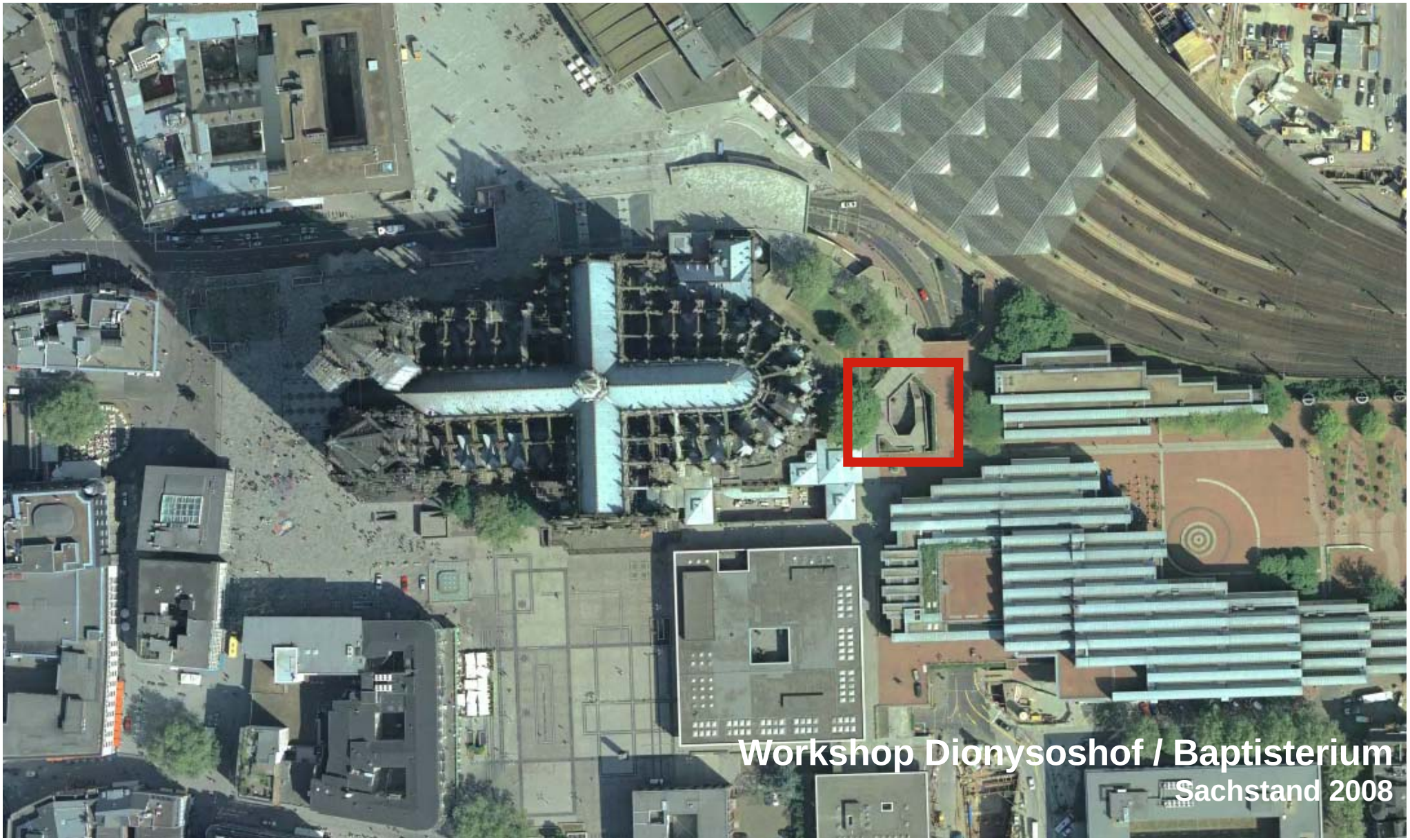
Stadt Köln

Dezernat VI - Stadtentwicklung, Planen und Bauen;
Stadtplanungsamt



Workshop Dionysoshof / Baptisterium

Sachstand 2008

Quellen

[1] Helmut Fußbroich
„Skulpturen im öffentlichen Raum nach 1900“, J.P. Bachem Verlag

[2] Adams/ Dr. Bauer:
„Vom Botanischen Garten zum Großstadt-grün“, J.P. Bachem Verlag

[3] Stadt Köln, Stadtplanungsamt:
Diverse Dokumentationen von Wettbe-werbsverfahren

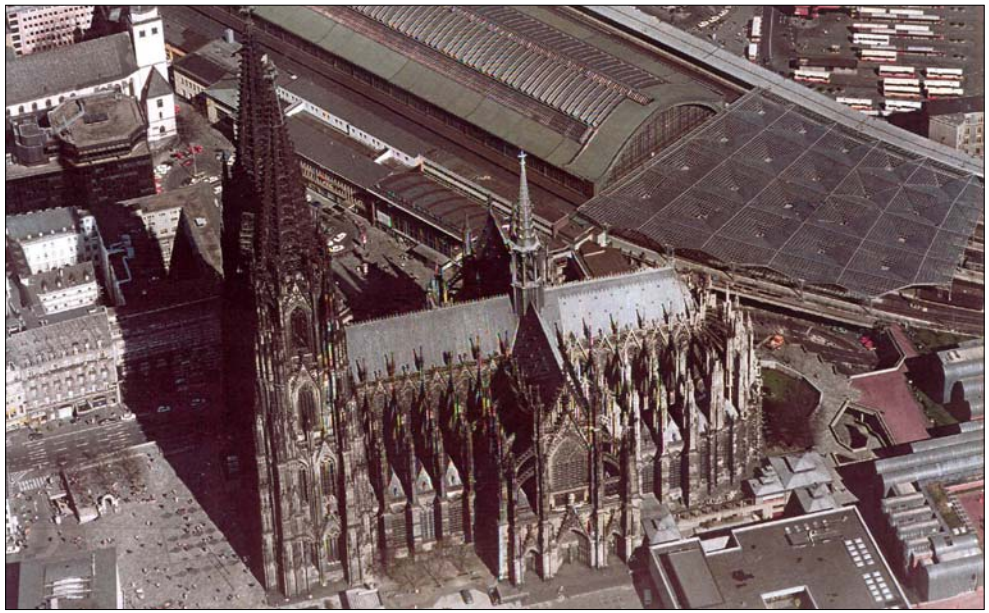
[4] Internetrecherche zum Baptisterium:
http://www.hagenhoffmann.de
http://www.koelner-dom.de
http://www.koelninfos-guenterlehnen.de

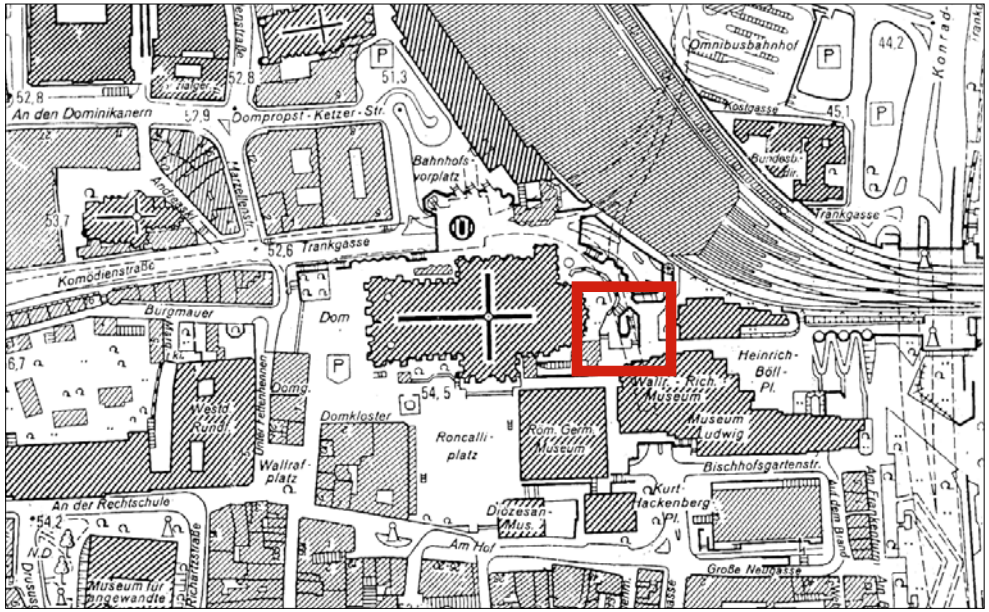
Inhalt

		Seite
1	Die Ausgangssituation	3
1.1	Die Lage	3
1.2	Der Dionysoshof	5
1.3	Der Dionysosbrunnen	5
1.4	Das Baptisterium	5
1.5	Die stadträumliche Situation	5
2	Der Workshop 2002	6
2.1	Veranlassung	6
2.2	Zielsetzung	6
2.3	Verfahren	6
2.4	Teilnehmer	6
2.5	Fachgremium	6
2.6	Aufgabenstellung	7
2.7	Leistungen und Honorierung	8
2.8	Weitere Beauftragung	9
2.9	Ablauf der ersten Stufe	9
2.10	Ablauf der zweiten Stufe	9
2.11	Finanzierung des Verfahrens	9
3	Die Entwurfskonzepte	10
3.1	Teilnehmer der 1. Stufe	10
3.2	Entwurfskonzepte der 1. Stufe, Diskussion des Fachgremiums	10
3.3	Empfehlungen des Fachgremiums für die weitere Bearbeitung	18
3.4	Teilnehmer der 2. Stufe	19
3.5	Überarbeitete Entwurfskonzepte	19
3.6	Entscheidung des Fachgremiums	24
3.7	Die Presseberichte	24
4	Das Lärmgutachten	26
4.1	Veranlassung	26
4.2	Annahmen	26
4.3	Bewertung der Geräuschsituation	26
4.4	Zusammenfassung	27

		Seite
5	Die Beschlusslage	28
6	Die Urheber der Domplatte	30
6.1	Die Rechtslage	30
6.2	Die Vereinbarungen	30
6.3	Der Sachstand	31
6.4	Fazit	31
7	Anhang	32
7.1	Die historische Entwicklung	32
7.2	Integriertes Hanlungskonzept Umfeld Kölner Hauptbahnhof	39
	Impressum	50

1 Die Ausgangssituation





1.1 Die Lage

Der Dionysoshof mit dem Dionysosbrunnen und dem Zugang zum Baptisterium befindet sich an der Ostseite des Domes im Zentrum der Kölner Innenstadt.

Auf Höhe der Domplatte (+1-Ebene) wird der Dionysoshof begrenzt vom Domherrenfriedhof und der Dombauhütte im Westen, von den Gleisanlagen des Hauptbahnhofes im Norden und den Gebäuden des Museums Ludwig im Osten (Restaurationsgebäude) und im Süden (Museum). Diese Ebene wird vorrangig von Fußgängern und Radfahren genutzt. Auf Straßenniveau (0-Ebene) liegt der Dionysoshof an der Johannisstraße und Am Domhof und deren Kreuzungsbereich mit der Trankgasse.

Abbildungen links:
Dom aus der Vogelperspektive und Grundkarte

Dionysoshof mit Dionysosbrunnen und Zugang zum Baptisterium an der Ostseite des Kölner Domes

Abbildungen rechts:
Dionysoshof mit Dionysosbrunnen und Zugang zum Baptisterium

Zugang zum Baptisterium vom Dionysoshof aus, der sich an der Ostseite des Kölner Domes befindet











1.2 Der Dionysoshof

Der Dionysoshof mit seiner angegliederten Treppenanlage wurde als östlicher Abschluss der Domplatte zu Beginn der 1970er Jahre gebaut. Die Domplatte sollte in diesem Bereich den direkt vor dem Chor des Domes angelegten Domherrenfriedhof fassen, ließ aber die Topographie des Domhügels noch erkennen.

Durch den Bau des Museums Ludwig/ Philharmonie zu Beginn der 1980er Jahre und die Erweiterung der Platte nach Westen wurde die bis dahin ablesbare Topographie des Domhügels unkenntlich und die vorher auf der 0-Ebene am Fuße des Domhügels verlaufende Fußwegebeziehung auf die +1-Ebene gehoben. Der ehemals klare Abschluss der oberen Ebene wurde durch den Neubau des Museums Ludwig Ende der 1980er Jahre aufgehoben. Der Museumskörper schiebt sich über die bestehende Dompatte und führt diese über abgestufte Terrassen weiter bis zum Rhein. Die historische Topographie der Domumgebung und des Domhügels wurde dadurch verändert, der Bereich um den Dionysoshof mit dem Zugang zum Baptisterium abgewertet.

1.3 Der Dionysosbrunnen

Der Dionysosbrunnen wurde 1973 von dem Künstler Hans Karl Burgeff im Auftrag der Stadt Köln aus Bronze und Granit modelliert.

Helmut Fußbroich schreibt dazu in „Skulpturen im öffentlichen Raum nach 1900“: Tief unter der Laufebene des christlichen Domes hockt der pagane Gott in dem großen Loch. Er hat sich auf einem Doppelzylinder aus Tiefengestein niedergelassen, der sich teleskopartig aus dem Erdinneren herauszudrücken scheint. Mit einer weiteren Windung seines bronzenen Sockels hat sich Dionysos in eine liegende Position gebracht. Um seine Drehung nicht zum Stillstand kommen zu lassen, hat er das linke Bein angezogen und den Kopf aufgerichtet. ... Die Drehung ermöglicht es ihm, sein Füllhorn gleichmäßig über Köln auszuschütten. (...)

1.4 Das Baptisterium

Aus dem 6. Jh. n. Chr. befinden sich östlich des heutigen Domchores noch die Überreste eines frühchristlichen Baptisteriums (ein von einer Kirche abgetrennter Taufraum). Erhalten ist das achteckige Taufbecken (Taufpiscina). Das Baptisterium selbst war rechteckig und in einer zweiten Bauphase kreuzförmig. Die letzte Bauphase war wiederum rechteckig und über zwei seitliche Gänge mit der Kirche verbunden. Wahrscheinlich wurde das Baptisterium im 9. Jahrhundert beim Bau des alten Domes abgerissen und durch einen in der Kirche aufgestellten Taufstein ersetzt.

1.5 Die stadträumliche Situation

Der Zugang zum Baptisterium erfolgt vom Dionysoshof aus. Er wird von Passanten kaum wahrgenommen. Die heutige stadträumliche Situation lässt nur wenige und zudem nur wenig attraktive Einblicke in den Dionysoshof zu.

Der Dionysoshof kann heute wegen funktional und statisch nicht erforderlicher Wände und eine überdimensionierten Treppenanlage von der Straße Am Domhof aus kaum wahrgenommen werden. Er ist häufig stark verschmutzt und bedarf einer grundlegenden Sanierung. Das Baptisterium ist versteckt hinter einer geschlossenen Wandfläche und kann durch zwei schmale, mit Gittern verschlossenen Öffnungen nur erahnt, aber kaum wahrgenommen werden. Die Platzfläche oberhalb des Dionysoshofes fällt in zwei unterschiedlich gestaltete Teilflächen auseinander. Die Öffnung des Dionysoshofes hat gestalterisch wenig Bezug zu den Vorflächen des Museums Ludwig.

2 Der Workshop 2002

2.1 Veranlassung

In seiner Sitzung am 03.07.2001 beauftragt der Stadtentwicklungsausschuss die Verwaltung, für den Bereich des Dionysoshofes, die nördliche Vorfläche des Museums Ludwig sowie die Straßenunterführungen Am Domhof und Johannisstraße einen kooperativen Wettbewerb auszuloben. Ziel des Wettbewerbs ist die auf den Umbau des Museums Ludwig abgestimmte Umgestaltung der Domplatte im Bereich Dionysoshof/ Museum Ludwig, die gestalterische Aufwertung der unterhalb der Domplatte liegenden Straßenflächen einschließlich der Unterführung Johannisstraße.

Parallel zu den Beratungen in den Gremien des Rates nimmt die Verwaltung Kontakt mit dem Architekten Fritz Schaller auf, der das Urheberrecht auf die Teile der Domplatte hat, die in den 1970er Jahren gebaut wurden. Dieser ist mit dem vorgeschlagenen Wettbewerbsverfahren nicht einverstanden, jedoch bereit, an einem Workshop mitzuarbeiten und die Entscheidung des Fachgremiums zu akzeptieren, auch wenn diese Entscheidung nicht seinen Vorstellungen entsprechen sollte. Er verzichtet insoweit auf sein Urheberrecht.

Da die Durchführung eines Wettbewerbs aufgrund dieser Gespräche nicht sinnvoll erscheint, schlägt die Verwaltung dem Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 31.08.2001 die Durchführung eines Workshops vor. Die eingeladenen externen Fachleute und die Vertreter des Rates und der Verwaltung sollen bei diesem Verfahren eine dem Preisgericht bei Wettbewerben vergleichbare Aufgabe haben. Das Verfahren hat nach Auffassung der Verwaltung den Vorteil, dass es nicht den formalen Zwängen und Eigengesetzlichkeiten eines Wettbewerbs unterworfen ist. Ferner können die von den Architekten eingebrachten Planungsvorschläge offen und mit deren Beteiligung erörtert werden, so dass ausgewogene und konsensfähige Planungsvorschläge zu erwarten sind.

In seiner Sitzung am 11.09.2001 beschließt der Stadtentwicklungsausschuss die Durchführung eines Workshops unter dem Vorbehalt der Genehmigung des beim Zuschussgeber beantragten vorzeitigen Maßnahmenbeginns und der Bewilligung der beantragten Städtebaufördermittel.

2.2 Zielsetzung

Wesentliche Aufgabe des Workshops ist die gestalterische Verbesserung des in den 1980er Jahren entstandenen und nur unzureichend gelösten Schnittpunktes zwischen alter und neuer Domplatte im Bereich des Dionysoshofes. Weiterhin werden Vorschläge zur gestalterischen Aufwertung der unter der Ebene der Domplatte liegenden Straßenzüge Johannisstraße, Am Domhof und Trankgasse erwartet.

2.3 Verfahren

Für das Workshopverfahren sieht die Verwaltung mindestens zwei Stufen vor:

- In einer ersten Stufe soll die Aufgabenstellung mit allen Beteiligten verbindlich festgelegt werden.
- Nach einer Bearbeitungszeit von zwei Monaten sollen die von den beteiligten Architekten erarbeiteten Planungsvorschläge in einer zweiten Stufe mit allen Beteiligten ausführlich erörtert werden. Ziel ist es, eine möglichst breit getragene und konsensfähige Lösung zu finden. Diese wiederum soll die Grundlage für weiterführende Planungsaufträge darstellen.

2.4 Teilnehmer

Als Teilnehmer werden eingeladen:

- Allmann/ Sattler/ Wappner, München
- b+k brandlhuber, Köln
- Janson und Wolfrum, Stuttgart
- Lamott Architekten, Stuttgart
- OMA Rem Koolhaas, Rotterdam
- Schaller / Theodor, Köln

2.5 Fachgremium

Die Arbeiten werden durch ein Fachgremium beurteilt. Mitglieder des Fachgremiums sind:

Vorsitzender und Diskussionsleiter

- Prof. Gerhard Curdes:

Externe Architekten

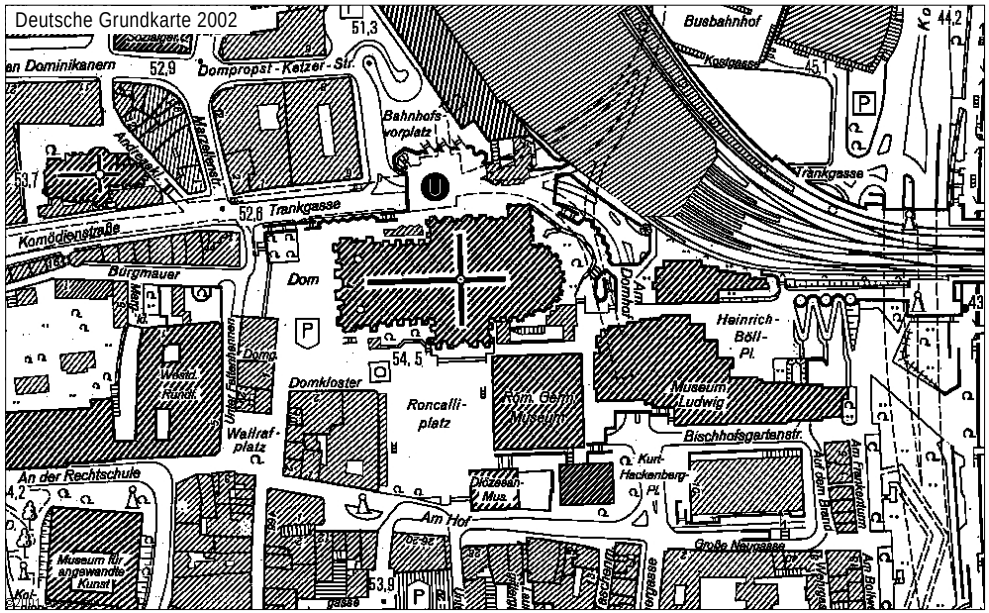
- Fritz Schaller, Urheber der in den 1970er Jahren gebauten Domplatte, bzw. im weiteren Verfahren Fritz Lill als bevollmächtigter Vertreter für Fritz Schaller († 04.03.2002)
- Peter Busmann, Busmann+Haberer, Urheber der in den 1980er Jahren erweiterten Domplatte (eingeladen, aber nicht anwesend)
- Godfrid Haberer, Busmann+Haberer, Urheber der in den 1980er Jahren erweiterten Domplatte

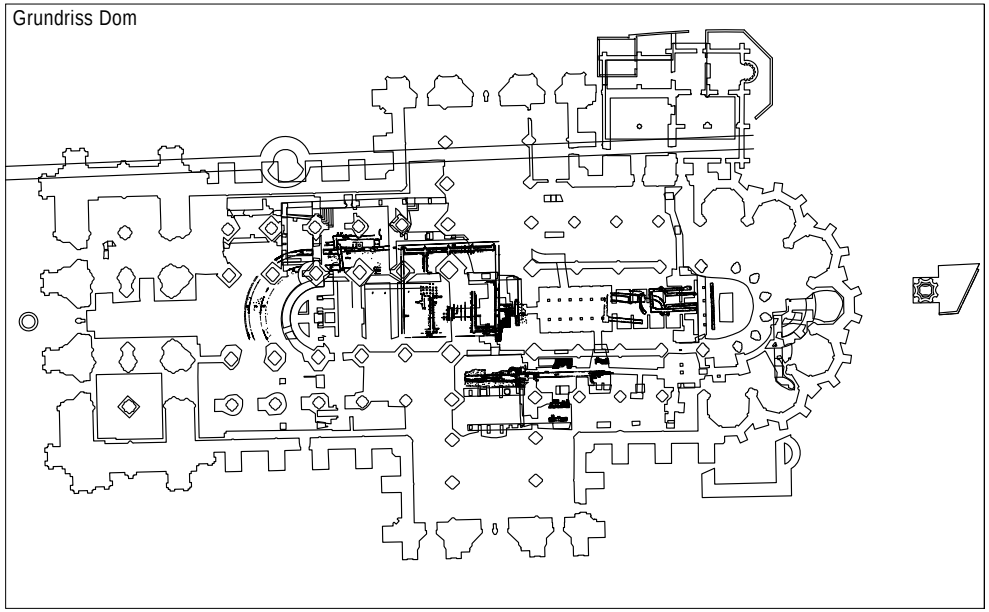
Vertreter/innen der Gremien des Rates

- Klipper, Karl-Jürgen; CDU-Mitglied im Rat der Stadt Köln
- Götz, Stefan; CDU-Mitglied im Rat der Stadt Köln
- Herterich, Marlis; SPD-Mitglied im Rat der Stadt Köln
- Becker, Christa; SPD-Mitglied im Rat der Stadt Köln
- Moritz, Barbara; Mitglied Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen im Rat der Stadt Köln
- Hupke, Andreas; Mitglied Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen im Rat der Stadt Köln
- Sterck, Ralph; FDP-Mitglied im Rat der Stadt Köln
- Dröger, Rüdiger; FDP-Mitglied im Rat der Stadt Köln
- Thelen, Elisabeth; Bezirksvorsteherin im Stadtbezirk Innenstadt
- Schilling, Johannes; Vorsitzender des Gestaltungsbeirates der Stadt Köln

Vertreter/innen der Verwaltung

- König, Prof. Kaspar; Museum Ludwig
- Hellenkemper, Prof. Dr. Hansgerd; Römisch-Germanisches Museum
- Krings, Dr. Ulrich; Stadtkonservator
- Fruhner, Klaus-Otto; Dezernat für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Müller, Anne Luise; Stadtplanungsamt
- Helbig, Imme; Stadtplanungsamt
- Kröger, Maria; Amt für Stadtsanierung und Baukoordination
- von Wolff, Andreas; Amt für Stadtsanierung und Baukoordination





Externe Teilnehmer/innen

- Noell, Kay; Land Nordrhein-Westfalen
- Hr. Kalkstein; DB Station&Service AG (eingeladen, aber nicht anwesend)
- Schock-Werner, Prof. Dr. Barbara; Dombaumeisterin
- Henrichs, Bernhard; Hohe Domkirche
- Frey, Karl; Diözesanbauamt

2.6 Aufgabenstellung

Gebietsabgrenzung

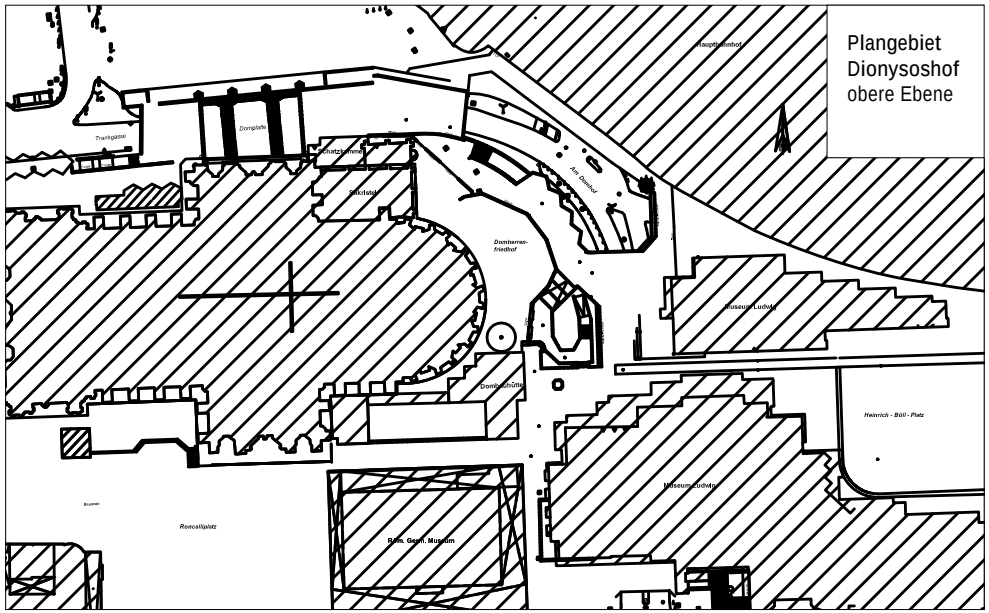
Das Plangebiet wird auf der Ebene Domplatte (+1-Ebene) vom Domherrenfriedhof bzw. der Domhütte im Westen, den Gleisanlagen des Hauptbahnhofs im Norden und den Gebäuden des Museums Ludwig im Osten (Restaurationsgebäude) und im Süden (Museumsgebäude) begrenzt. Auf der unteren Ebene (0-Ebene) werden neben dem Dionysoshof selbst noch die beiden Straßenzüge Johannisstraße und Am Domhof und deren Kreuzungsbereich mit der Trankgasse in das Plangebiet einbzogen.

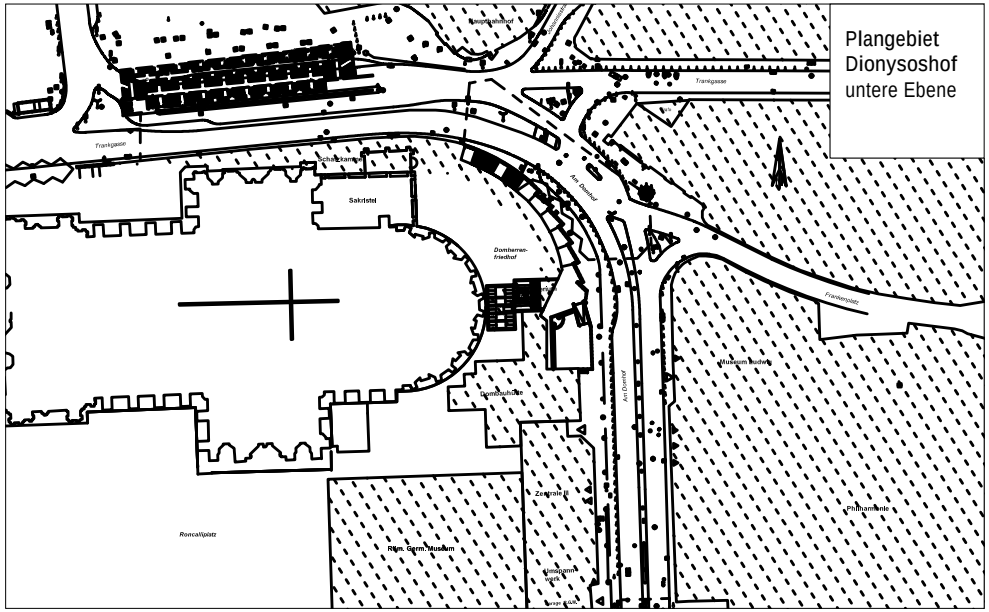
Planungsziele

Die Neugestaltung des Dionysoshofes ist Bestandteil des Städtebauprojekts „Bahnhofs-umfeld“. Die Planungs- und Entwicklungsziele sind in dem vom Rat der Stadt Köln im Jahr 2001 beschlossenen „Integrierten Handlungskonzept Umfeld Kölner Hauptbahnhof“ festgelegt. Bestandteile dieses Handlungskonzeptes sind u.a. die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der nördlichen Domplatte (Abbruch, Neubau einer Treppenanlage) sowie der Umbau der Eingangssituation zum Museum Ludwig.

Wesentliche Zielsetzungen des Workshops 2002 sind:

- die Erarbeitung einer Gesamtlösung, die zwischen den stadtgestalterischen Vorstellungen der 1970er Jahre (Domplatte) und denen der 1980er Jahre (Museum Ludwig mit den angrenzende Freiflächen) vermittelt und das Erscheinungsbild und die Funktionalität des gesamten Bereiches erheblich verbessert;
- die Schaffung eines adäquaten Vorplatzes für das Museum Ludwig, der auch eine seiner Lage und Funktion angemessene Aufenthaltsqualität haben und dem Museum Ludwig deutlich als ergänzender Freiraum zugeordnet werden soll;
- die attraktive Anbindung der Domplatte (+1-Ebene) an das Straßenniveau (0-Ebene);
- die Aufwertung und Attraktivierung des Kreuzungsbereiches Johannisstraße/ Am Domhof/ Trankgasse (0-Ebene) für Fußgänger und Radfahrer;
- die Nutzung des Raumes um den Dionysosbrunnen durch einen von außen einsichtigen Ausstellungsraum für Exponate der Dombauhütte, des Römisch-Germanischen-Museums und des Museums Ludwig;
- die Sichtbarmachung bzw. Begehbarkeit des unter Denkmalschutz stehenden Baptisteriums sowohl von der Ebene der Domplatte (+1-Ebene) als auch von der Straßenebene (0-Ebene) aus;
- die Herstellung einer Verbindung von Baptisterium/ Dionysoshof zu den Domgrabungen als „Nordende“ der zum Teil unterirdischen archäologischen Ausgrabungen im Umfeld des Domes.





Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die bestehende Verkehrsführung soll beibehalten werden.

Planungsrecht

Die Beachtung der Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes (67454/10, Bl.1 und 2), der 1980 im Zusammenhang mit dem Bau des Museums Ludwig/ Philharmonie aufgestellt wurde, werden nicht zwingend gefordert.

Statik

Veränderungen an der vorhandenen Spannbetonkonstruktion sollen nur insoweit vorgeschlagen werden, als sie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten vertretbar sind.

2.7 Leistungen und Honorierung

Folgende Leistungen werden von den Teilnehmern erwartet

- die Erarbeitung einer konzeptionellen Lösung;
- Grundrisse, Schnitte und Ansichten;
- exemplarische Details und
- ein Erläuterungsbericht.

Das Bearbeitungshonorar beträgt pauschal 7.500 EUR netto. Alle anfallenden Spesen werden auf Nachweis von der Stadt Köln übernommen. Darüber hinaus erhalten die Teilnehmer pauschal 25 EUR pro Person und Tag für ihre Verpflegung.

2.8 Weitere Beauftragung

Im Gegensatz zum ursprünglich geplanten Wettbewerb, der jedoch aufgrund der Einwände von Fritz Schaller (Urheber der in den 1970er Jahren gebauten Domplatte) nicht durchgeführt wurde, werden im Rahmen des Workshops explizit keine Verpflichtungen hinsichtlich der weiteren Beauftragung der Teilnehmer ausgesprochen.

2.9 Ablauf der ersten Stufe

Mittwoch, 06.03.2002
- Eröffnung des Workshops durch Herrn Beigeordneten Fruhner (Dezernat VIII) im kleinen Konferenzraum des Römisch-Germanischen Museums
- gemeinsame Ortsbesichtigung
- Ausgabe der Unterlagen
- Rückfragen zur Aufgabenstellung
- Bearbeitung der Aufgabenstellung durch die Teilnehmer/innen in den Räumlichkeiten des Stadthauses Deutz

Donnerstag, 07.03.2002
- Fortsetzung der Bearbeitung der Aufgabenstellung durch die Teilnehmer/innen

Freitag, 08.03.2002
- Vorstellung der Arbeiten im kleinen Konferenzraum des Römisch-Germanischen Museums
- Beratung und Begutachtung der Arbeiten durch das Fachgremium
- Entscheidungsfindung

Samstag, 09.03.2002
- telefonische Information der Teilnehmer/innen über die Ergebnisse des Workshops

Montag, 11.03.2002
- Pressekonferenz im Kleinen Hörsaal des Römisch-Germanischen Museums
- Vorstellung der Ergebnisse, Erläuterung des weiteren Verfahrens durch Herrn BG Fruhner (Dezernat VIII), Frau Kröger (Amt 60, Stadtsanierung und Baukoordination) und ihren Stellvertreter Herrn von Wolff

Ergebnis
In der ersten Stufe des Workshops empfiehlt das Fachgremium für die weitere Bearbeitung die Entwürfe von Allmann/ Sattler/ Wappner, München, und OMA Rem Koolhaas, Rotterdam.

2.10 Ablauf der zweiten Stufe

Freitag, 03.05.2002
- Eröffnung der Veranstaltung durch Frau Kröger (Amt 60, Stadtsanierung und Baukoordination) im Kleinen Hörsaal des Römisch-Gemanischen Musuems
- Vorstellung der Ziele und des bisherigen Verfahrens durch Herrn Prof. Curdes (Vorsitzender des Fachgremiums)
- Vorstellung der Planung Allmann/ Sattler/ Wappner durch Herrn Allmann, anschließend Beantwortung von Fragen des Fachgremiums
- Vorstellung der Planung OMA Rem Koolhaas durch Herrn Scheeren, anschließend Beantwortung von Fragen des Fachgremiums
- Beratung des Fachgremiums (ohne die Planungsteams)
- Pressekonferenz unmittelbar im Anschluss an die Veranstaltung; die Leitung haben Herr Prof. Curdes und der Beigeordnete Henseler (in Vertretung für den Beigeordneten Fruhner)

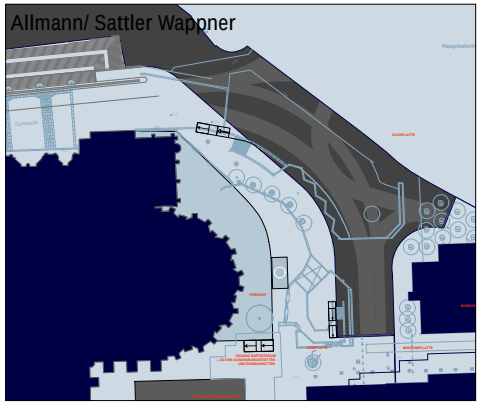
Ergebnis
Das Fachgremium empfiehlt für die weitere Bearbeitung den Entwurf von Allmann/ Sattler/ Wappner.

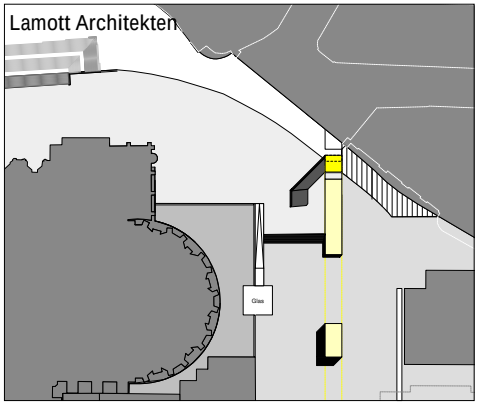
2.11 Finanzierung des Verfahrens

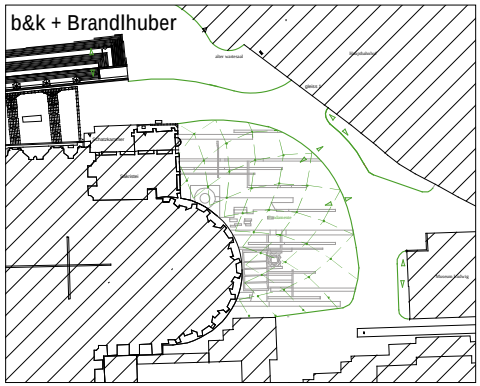
Kalkulierte Kosten der Maßnahme
Für die Durchführung des Verfahrens wurden insgesamt rund 130.000 EUR netto kalkuliert. Hierin enthalten sind
- die Herstellung der Planunterlagen, Photos etc.;
- die Bearbeitungshonorare für die Architekten;
- Mieten, Spesen, Catering etc.;
- die Sitzung des Fachgremiums;
- die Ausstellung der Workshop-Ergebnisse;
- die Dokumentation.

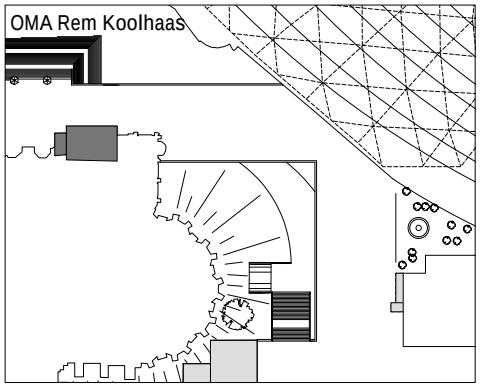
Städtebauförderung
Die veranschlagten Kosten in Höhe von rund 130.000 EUR netto wurden als förderfähig anerkannt. Mit den Zuwendungsbescheiden Nr. 05/94/01 und 05/77/01 der Bezirksrgierung Köln sind insgesamt für den Workshop und den Bereich Domplatte/ Treppe/ Bahnhofsvorplatz Mittel in Höhe von rund 2,6 Mio. EUR bewilligt worden.

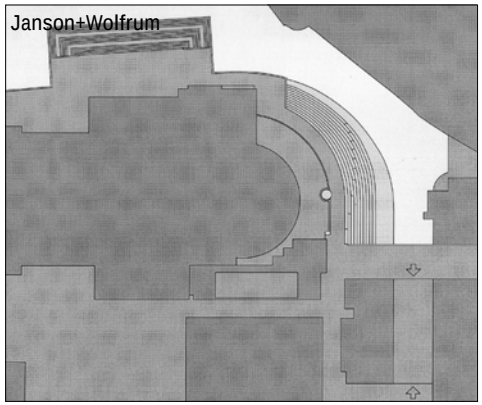
3 Die Entwurfskonzepte 2002

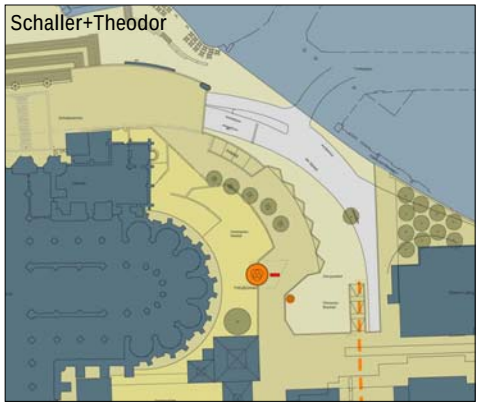












3.1 Teilnehmer der ersten Stufe

Teilnehmer der ersten Stufe sind:

- Allmann/ Sattler/ Wappner, München
- b+k brandlhuber, Köln
- Janson und Wolfrum, Stuttgart
- Lamott, Stuttgart
- OMA Rem Koolhaas, Rotterdam
- Schaller / Theodor, Köln

3.2 Entwurfskonzepte der ersten Stufe und Diskussion des Fachgremiums

Entwurfskonzept
Allmann/ Sattler/ Wappner, München

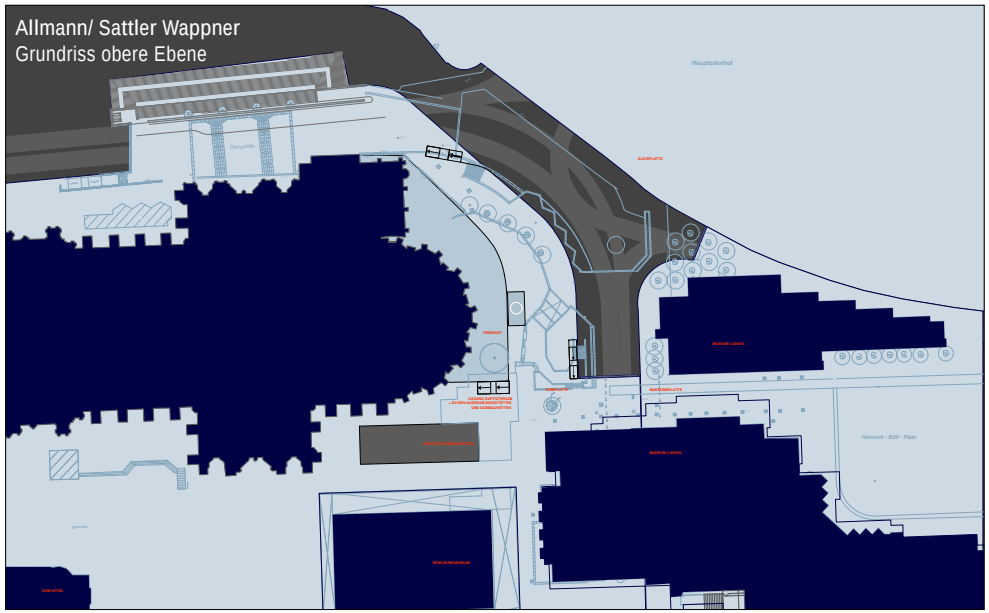
Erläuterung der Verfasser:
Der Dionysoshof mit seiner angegliederten Treppenanlage wurde als östlicher Abschluss der Domplatte zu Beginn der 70er Jahre gebaut. Der klare Abschluss der oberen Ebene wurde durch den Neubau des Museums Ludwig Ende der 80er Jahre aufgehoben, da sich der Museumskörper über die bestehende Domplatte schiebt und diese über abgestufte Terrassen bis zum Rhein weitergeführt wird. Die historische Topographie des Domhügels wurde dadurch nachhaltig verändert.

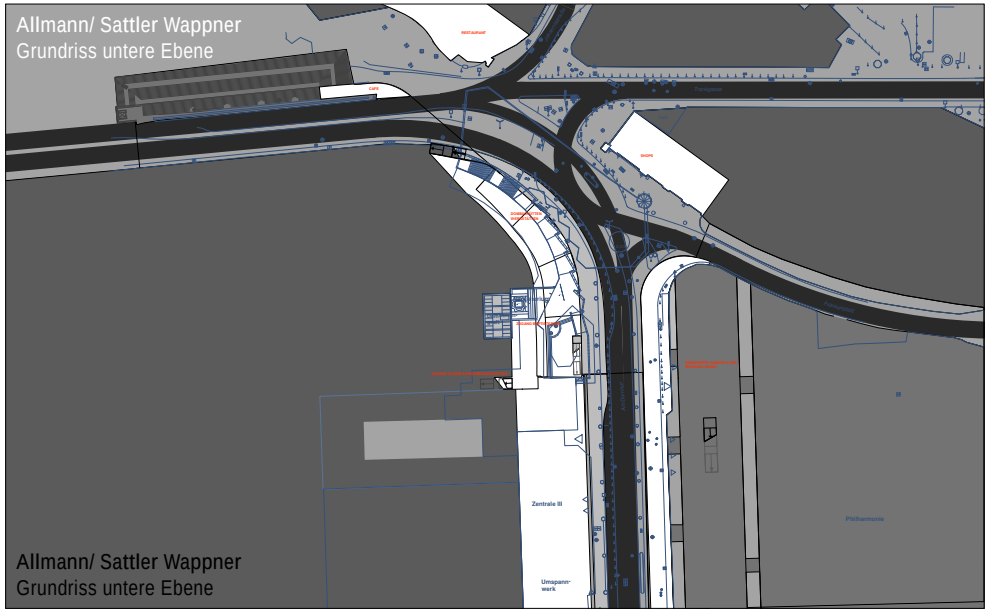
Der Bereich um den Dionysoshof ist durch diesen Eingriff stark abgewertet worden. Die ehemalige Stadtebene hat sich im Osten des Domchores zu einem reinen Verkehrsraum entwickelt, geprägt von Lärm-und Geruchsemissionen. Durch das Verschmelzen von Dom- und Museumsplatte sind Restflächen entstanden, die heute von sozialen Randgruppen als Aufenthaltsräume genutzt werden. Jedoch besteht durch diesen Bereich

die einzige ganztägig zugängliche Fußgängerverbindung zwischen der nördlichen Innenstadt und der Altstadt. Der abgesenkte Domhof und die daran anschließenden Unterführungen spiegeln zur Zeit diese städtebauliche Funktion nicht wieder.

Die Reduktion der vorhandenen Elemente auf die Grundstruktur des Ortes ist Kerngedanke des Entwurfes. Nicht das Hinzufügen von Architektur, sondern das Zurückbauen von überflüssigen Bereichen kann die bestehende Situation klären. Gleis-, Museums- und Domsockel werden räumlich ablesbar. Durch das Zurückschneiden der auskragenden Teile der Domplatte wird der Domhof nach oben hin geöffnet und durch die Aufwertung der bestehenden Unterführungen wieder in den Stadtkontext eingefügt. Die neu eingefügten Deckenunterschichten der Tunnel werden als Bindeglieder zwischen die Platten gehängt und trennen diese voneinander.

Die raumbildenden Kanten der unteren Ebene werden mit Funktionen belegt. Angsträume lösen sich durch die Ausbildung von durchlaufenden Fassaden auf. Die Nutzungen der Sockelbereiche stehen im direkten Bezug zu den darüber liegenden Kulturbauten. Im Bereich des Domsockels werden Abteilungen der Dombauhütte untergebracht, wodurch deren Aufbau auf der Domplatte entfallen kann. Die kabinettartigen Räume sind durch großformatige Öffnungen für die Passanten einsehbar. An der Ostseite des Domhofes entstehen neue Ausstellungsflächen des Museums Ludwig, die sich zum Straßenraum öffnen. Diese Nutzungsmischung aktiviert die neuen Verkehrsflächen





und Restaurants unter dem Gleiskörper. Nur ständig bespielte Ausstellungsräume und rentable Gewerbflächen können den Domhof dauerhaft aufwerten. Durch diese Neuordnung verliert der Domhof seinen abgewerteten Charakter und wird aus seiner heute isolierten Lage wieder dem innerstädtischen Gefüge zugeführt.

Diskussion des Fachgremiums

Das Konzept zeichnet sich dadurch aus, dass es bei Akzeptanz der bestehenden Gegebenheiten und gleichzeitiger Attraktivitätssteigerung vor allem der Straßenebene mit relativ lapidaren Mitteln einen neuen, geordneten Bereich entwirft.

Die heutige Platte wird bis auf wenige Brücken zwischen den bestehenden kulturellen Einrichtungen zurückgebaut. Die auf der Straßenebene stehenden Sockel der sich über der Platte erhebenden Gebäude werden als solche kenntlich gemacht und zu beiden Seiten der Straße Am Domhof mit kommerziellen oder kulturellen Nutzungen belegt. Dadurch wird der bisher hier bestehende Angstraum zu einer „normalen“ urbanen Straßenschlucht gestaltet und als solche nutzbar gemacht.

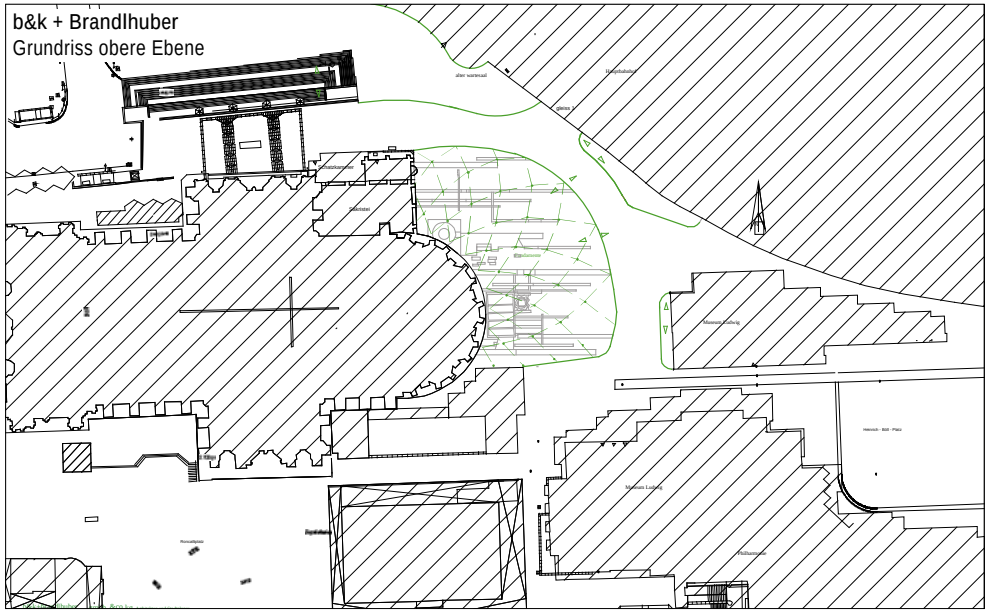
Insbesondere das Museum Ludwig wird, obwohl seine Antrittsfläche reduziert ist, durch seine Kenntlichmachung als Gebäude - fußend auf der unteren Stadtebene - gewinnen.

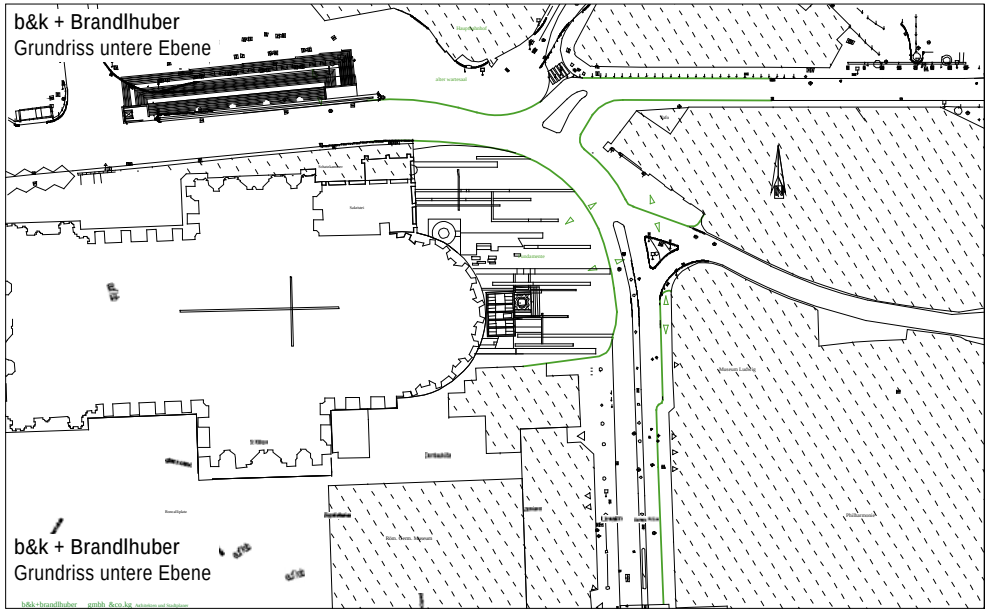
Entwurfskonzept
b&k + brandlhuber, Köln

Erläuterung der Verfasser:
Die Situation am Dionysoshof scheint das Ergebnis einer Gesichtsstraffung - hier allerdings ist es der Ort der nach hinten gezogenen Hautfalten. Die Domplatte als glatt gestrafftes öffentliches Plateau präsentiert östlich des Domchores hart aber herzlich die Nebenwirkungen dieser Operation. Anstatt weiterer kosmetischer Eingriffe wird vorgeschlagen: Freilegen und Sichtbarmachung der archäologischen Fundamente, weg mit allen Verwachsungen, der spirituellen Keimzelle auf den Grund gehen, das materielle Archiv freilegen.

Sämtliche Tunnelröhren werden mit gläsernen Wändern versehen, sodass daraus Durchblicke (auf das „neue“ archäologische Grabungsfeld und den Domchor) möglich sind und umgekehrt der Verkehr als metropoles Bild erfahren werden kann. Die Deckel dieses Tunnels werden als lärmgeschützte, ausschließlich den Fußgängern vorbehaltene Flächen ausgebildet.

Über das freigelegte Grabungsfeld (welches prinzipiell auch mit anderen Nutzungen belegt werden könnte) soll eine Leichtbaukonstruktion aus Membrane, Luftstütze und Seilnetz gespannt werden. Die Membran-Ebene wird von einer mehrlagigen, selektiv-transparenten Folie gebildet. Die Folie wirkt als schalldämpfende Klimahülle und wird von einem Raster von „Luftstützelementen“ getragen. Die Ausbildung dieser Dachhaut als zugbeanspruchte Membrankonstruktion





setzt die druckbeanspruchte Gewölbeform des Domschiffes nach außen in invertierter Konstruktionsform fort. Durch die Umkehrung der Tragwirkung wird der Wechsel von einer massiv-skulpturalen und opaken Dachkonstruktion des Domes zu einer offenen und lichtspendenden Dachhaut der Domplatte möglich.

Diskussion des Fachgremiums
Diese Arbeit reduziert die bestehende Platte weitestgehend und führt die nun offenen Flächen bis auf die archäologischen Funde zurück und überdeckt diese Flächen mit einer transparenten Membran. Dabei werden die Verkehrsströme konsequent getrennt: Straßen werden in gläsernen Röhren, Fußgänger ausschließlich auf der Plattenebene geführt. Diese Trennung zwingt den Fußgänger, vom Bahnhof oder aus dem Kunibertviertel kommend, die Stadtebene zu verlassen. Dies wird kritisiert.

Anerkannt wird die Idee, den Dom soweit als möglich von der Platte zu lösen und ihn auf seine kulturhistorischen Fundamente zu stellen. Die an dieser Stelle erforderliche hohe Qualität ließe sich allerdings nur dann herstellen, wenn die archäologischen Funde so erhalten und historisch so bedeutsam sind, dass ihre Sichtbarmachung lohnt. Darüber gibt es derzeit keine gesicherten Erkenntnisse.

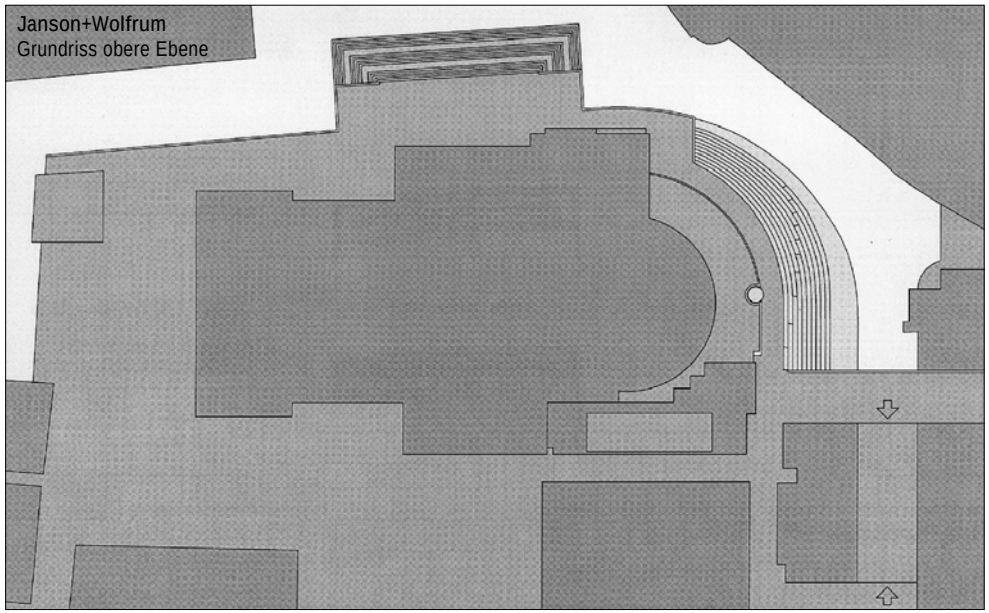
Die Verfasser weisen daraufhin, dass, sollten die archäologischen Funde als nicht allzu bedeutsam eingestuft werden, durchaus auch andere Nutzungen (z.B. Archiv, Bibliothek etc.) denkbar sind.

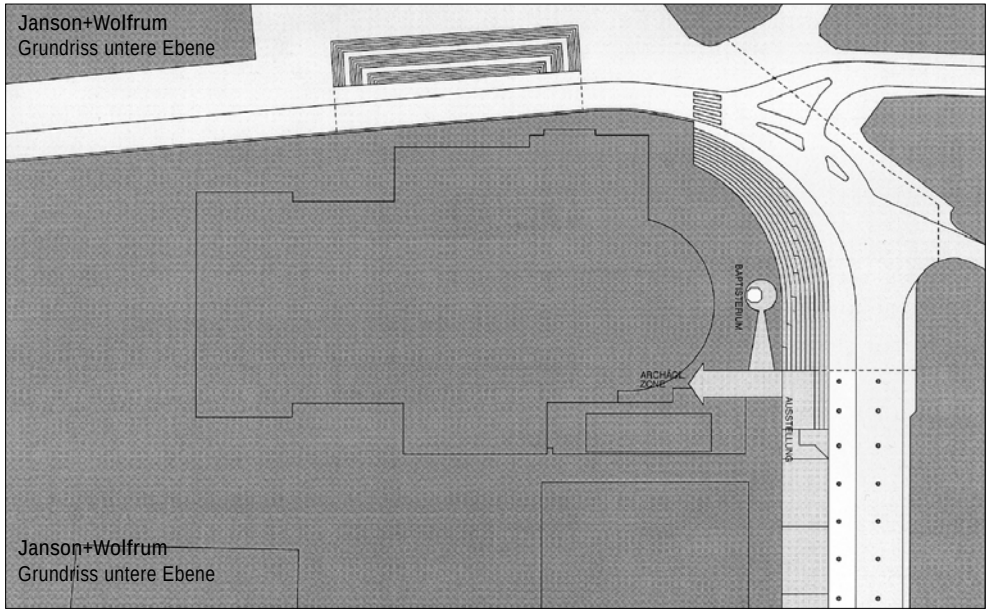
Entwurfskonzept
Janson+Wolfrum, Stuttgart

Erläuterung der Verfasser:
Gegen die Möglichkeit der vollkommenen Schließung der Domplatte wird eine Trennung zwischen dem engeren Dombezirk (mit dem Römisch-Germanischen Museum) und dem Museum Ludwig vorgesehen, indem die Domplatte dort so weit wie möglich rückgebaut wird.

1. Größtmögliche Klärung und Offenheit
Die Domplatte soll bis auf einen ausreichenden Vorplatz vor dem Eingang des Museums Ludwig und östlich bis an die Fassadenfront des Restaurationsgebäudes zurückgeschnitten werden. Westlich wird eine optimale Weitung erreicht, indem der Raum nicht durch senkrechte Wände (Fassaden) begrenzt, sondern mittels einer Treppenanlage zurückgestuft wird. Dadurch wird das ursprüngliche Stadtniveau wiederhergestellt. Die Gebäude fußen auf dem Straßenniveau: der Bahnhof mit seinen Gleisanlagen auf dem Arkadensockel (nach Entfernung des auskragenden Stegs vor Gleis 1), das Restaurationsgebäude mit durchgehender Fassade und der Dom über der sockelbildenden Treppenanlage.

2. Ein würdiger, stabiler Sockel für den Dom
Der Dom braucht einen Sockel städtischen Typs. Daher die Anlage einer nicht zu steilen Freitreppe, die gleichermaßen zu einer großzügigen Raumaufweitung führt, eine gute Durchwegung und Aufenthaltsqualität gewährleistet und einen prägnanten und repräsentativen Bau-Typus darstellt.





3. Höchste räumliche Qualität der Passage Bahnhof-Altstadt
Die heute höchst unattraktive Unterführung, die der Verbindung der Altstadt mit dem Bahnhof und der nördlichen Innenstadt dient, wird erheblich aufgewertet werden, weil
- die Länge des überdeckten Abschnittes um etwa ein Drittel verringert wird und damit der neue Weg durch die weite Öffnung entlang der Freitreppe in einem angenehmen Umfeld verläuft,
- die Fußgänger bereits am Bahnhof auf die Westseite geführt werden, wo der Gehweg durch Einzug der Parkspur auf ca. 7m verbreitert wird,
- die begleitende Gebäudefront weitgehend geöffnet wird. Hier sollen dann auch die Zugänge zur „archäologischen Zone“ und zum Baptisterium liegen; dieses soll in einem neu gestalteten Raum mit Einblickmöglichkeit von der Domplattenebene aus zugänglich gemacht werden.

Den Charme der Unterführung Johannisstraße gilt es zu bewahren. Hier soll lediglich aufgeräumt, gereinigt und eine neue Beleuchtung installiert werden.

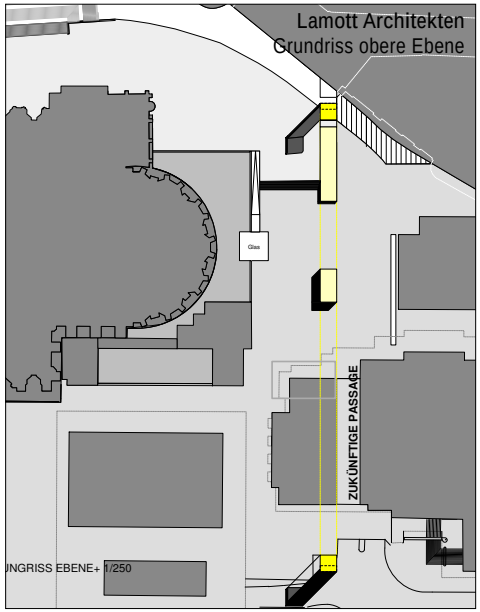
Diskussion des Fachgremiums
Dieses Büro schlägt die größte Reduzierung der Domplatte vor. Auffälliges Charakteristikum ist die Anlage einer, die Kurve der Straße Am Domhof nachzeichnenden, großen Treppenanlage - zu interpretieren als Zitat des historischen Domhügels. Dadurch wird der über ihr verlaufende Fußweg um den Chor auf ca. 5,00 m reduziert. Eine, so die mehrheitliche Meinung des Fachgremiums, zu geringe Breite.

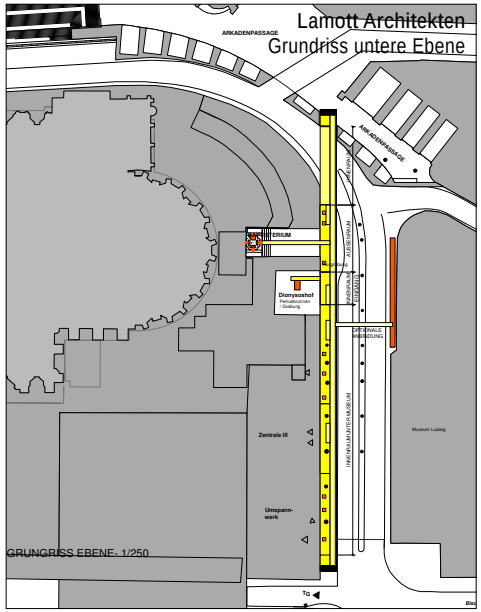
Allerdings erlaubt die Treppenanlage einen unbehinderten Blick von der Straßeneben aus auf den Chor des Domes. Westlich von Am Domhof ist ein breiter Fußweg geplant, der Einblicke in das Baptisterium und die Dombauhütte erlaubt. Begehbar ist das Baptisterium von der Treppenanlage aus.

Als besonders kritisch wird die Treppenanlage mit ihrem westlichen Ansatz beurteilt, da sie logischerweise eine Fortführung der geplanten Treppe vor dem nördlichen Querhaus sein müsste und nicht um die Fahrbahnbreite der Trankgasse versetzt neu beginnen dürfe.

Entwurfskonzept
Lamott Architekten, Stuttgart

Erläuterung der Verfasser (Auszug):
(...) Das Konzept geht davon aus, dass ein Rückbau der Domplatte mit einer neu gestalteten Kante der Domplatte an dieser Stelle in Anbetracht des vorhandenen hohen Verkehrsaufkommens keinen attraktiven Stadtraum in der unteren Stadtebene erwarten lässt. Aus diesem Grund sieht das Konzept vor, die Domplatte als die wichtige Mitte an dieser Stelle zu Ende zu bauen: Es entsteht so ein neuer Ort auf der Domplatte, der die räumliche Verbindung sucht mit anderen Orten der Domplatte: Roncalliplatz etc.. Die neue Platzsituation schafft einen großzügigen Vorplatz zum Museum Ludwig, das nötige räumliche Pendant zum Domchor, der im Moment ohne Distanz nicht genügend wahrnehmbar ist, und gleichzeitig den räumlichen Auftakt für Fußgänger, die von Deutz und vom Rheinufer kommen.





Die Anbindung der unteren Stadtbodenebene erfolgt über die neue Haupttreppe und über neue gläserne Aufgänge, die gleichzeitig diesen Raum visuell verknüpfen sollen mit den vier Eckpunkten der Domplatte.

Ein „Leuchtkörper“ verbindet in der unteren Stadtbodenebene als neuer „architektonischer“ Raum unter der Domplatte den Bahnhofsvorplatz mit dem Stadtviertel jenseits der Museen. Der Raum soll bewusst als artifizieller „Kunstraum“ wahrgenommen werden und die wichtige Thematik der „Perforation“ der verschiedenen historischen Schichten der Stadt erlebbar machen: er fungiert als Zugang in die Grabungsebenen, sowie zum historischen Baptisterium. Diese „light-tube“ ist an der Schnittstelle zur Domplatte selbst perforiert, hat Glasöffnungen, und Lichtöffnungen, so dass eine Wahrnehmbarkeit, Belüftung und Belichtung von oben gewährleistet ist.

Diskussion des Fachgremiums
Als grundlegende Charakteristika dieser Arbeit werden benannt: Die Domplatte wird im Bereich des Dionysoshofes vollständig geschlossen und dabei von den Gleisanlagen des Bahnhofes getrennt. Die beiden darunter angeordneten Ebenen werden überwiegend als Verkehrsräume genutzt.

Dadurch wird ein vierter Domplatz (bisher Bahnhofsvorplatz, Fläche vor dem Westportal und Roncalliplatz) geschaffen. Ein Ereignisraum, der durch die Anordnung der Lichtstelen als Eingänge in die unteren Ebenen und die darüber angeordneten Perforationen einen überinszenierten Eindruck vermittelt, der eher von den Attraktionen Dom, Museum Ludwig, Dombauhütte etc. ablenkt, denn auf sie hinführt.

Die Anordnung einer für Fußgänger zu nutzenden Zwischenebene über dem Straßenraum wird kritisiert, da sich hier infolge fehlender Nutzungen eher Angst denn Sicherheit breit machen wird.

Anerkannt wird, dass dieser Entwurf die konsequenteste Variante einer Schließung der Platte ist. (...)

Entwurfskonzept
OMA / Rem Koolhaas, Rotterdam

Erläuterung der Verfasser:
In einer komplizierten Situation mit vielfältigen und nicht immer deckungsgleichen Interessen einer Besitzer-, Betreiber-und Anliegerschaft und eines grundsätzlichen räumlich-architektonischen Konfliktes zwischen zwei Ebenen (Domplatte und Straßenniveau) stellt sich die entscheidende Frage letztlich recht einfach: Öffnen oder Schließen? (...)

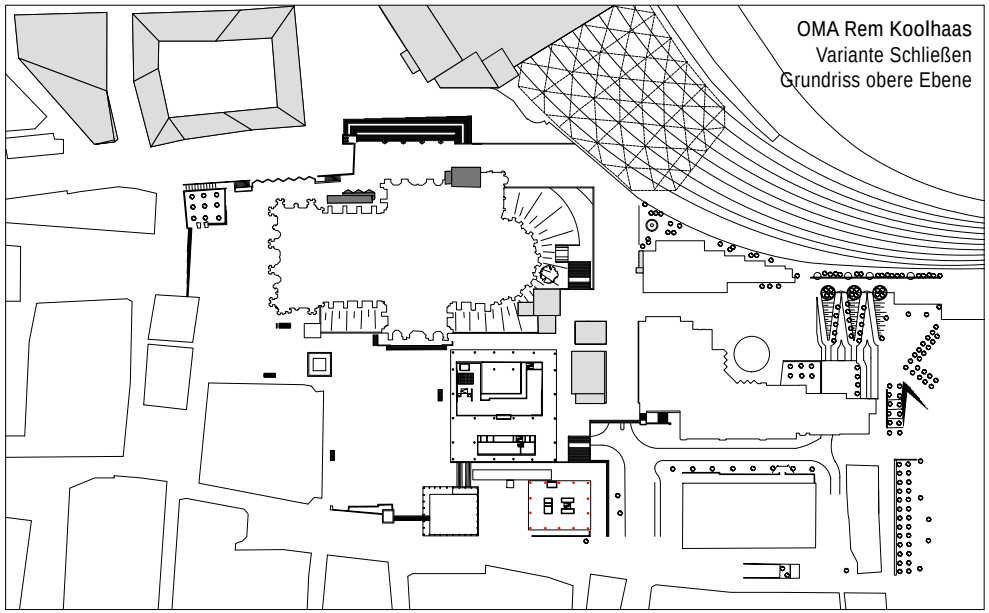
1. Variante: Schließen
Der Entwurf zielt darauf ab, die gesamträumliche Situation zu vereinfachen und die vorhandenen Elemente in klare Beziehung zueinander zu setzen. Der Dom soll wieder eine größere Autonomie erhalten und sich an einigen Stellen stärker von der Umklammerung der Domplatte befreien. Für das Museum Ludwig soll ein verbesserter Zugang geschaffen werden, indem der obere Platzbereich erweitert und eine deutlichere

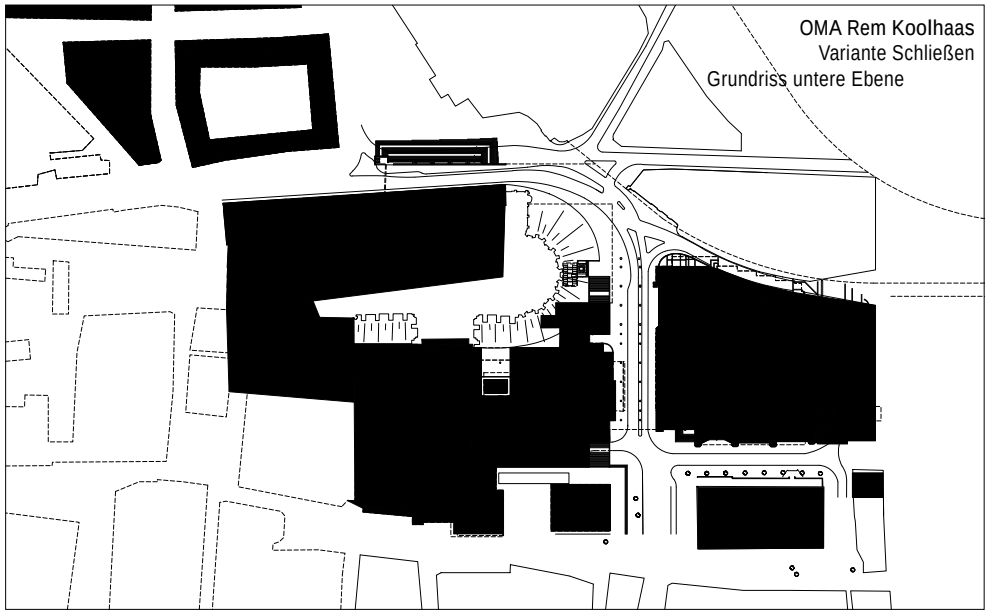
Anbindung an das Straßenniveau hergestellt werden. Die Domplatte am Römisch-Germanischen Museum soll zurückgebaut werden, um eine klare Volumetrie wiederherzustellen und umliegende Zugänge neu zu bewerten. Das Straßenniveau soll durch Nutzungs- und Belichtungskonzepte aufgewertet und der Fußgänger- und Autoverkehr neu ausgelegt werden.

Das Magische Quadrat beschreibt eine Grundrissfigur, durch die Domplatz, Bahnhofsvorplatz, Museum Ludwig und Römisch-Germanisches Museum miteinander verbunden werden. Die Eingangshalle des Museums Ludwig zieht sich nach Norden als deutlich vergrößerter Vorplatz hinaus und schließt an die große Vortreppe am Bahnhofsvorplatz an. Die hierdurch entstehende Geometrie „schneidet“ den Dom von der Domplatte frei und definiert eine rechtwinklige Kante, die es ermöglicht, den historischen Domhügel in neuer Form wieder sichtbar zu machen.

Über eine differenzierte Böschung des Hügelprofils kann nun Licht in das untere Straßen- und Parkgaragenniveau dringen und von dort eine Sichtbeziehung zum Dom hergestellt werden. Auch besteht hierbei die Möglichkeit, viele der im Domhügel versteckten historischen Schätze freizulegen und vom „Balkon“ der Domplatte aus sichtbar zu machen. Besondere Aufmerksamkeit wird hierbei dem frühchristlichen Baptisterium gewidmet, das nun von der unteren Ebene aus wieder zugänglich gemacht wird.

Andere Bereiche des Domhügels können nach historischem Vorbild wieder begrünt





werden. Während im Norden (Bahnhof) und Westen (Domplatz, Portal) die harte, urbane Anbindung an den Dom bestehen bleibt, wird um den Domchor herum und im Süden (Roncalliplatz) eine schützende Abgrenzung zum Dom durch Gitter und ähnliches vermieden, da hier der Abstand der Domplatte und der Hügel auf natürliche Weise Distanz schaffen.

Neue Treppenanlagen von der Straßenebene zum Museum Ludwig bilden eine Art Brücke in Nord-Süd-Richtung und verschaffen beiden Zugängen zum Museum einen neuen Stellenwert. Im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau des Museums entsteht hierdurch eine klare und direkte Eingangssituation zu dem bisher nur wenig einladenden Gebäude.

Die Domplatte um das Römisch-Germanische Museum soll im Süden bis auf die Grenzlinie des oberen Baukörpers zurückgenommen werden, um diesen wieder klar mit dem Straßenniveau in Beziehung zu setzen. Im Osten, zum Museum Ludwig, schließt die neue Treppe das Volumen ab. Hierzu wird die Zufahrt zur Parkgarage ein Stück nach Norden verlegt.

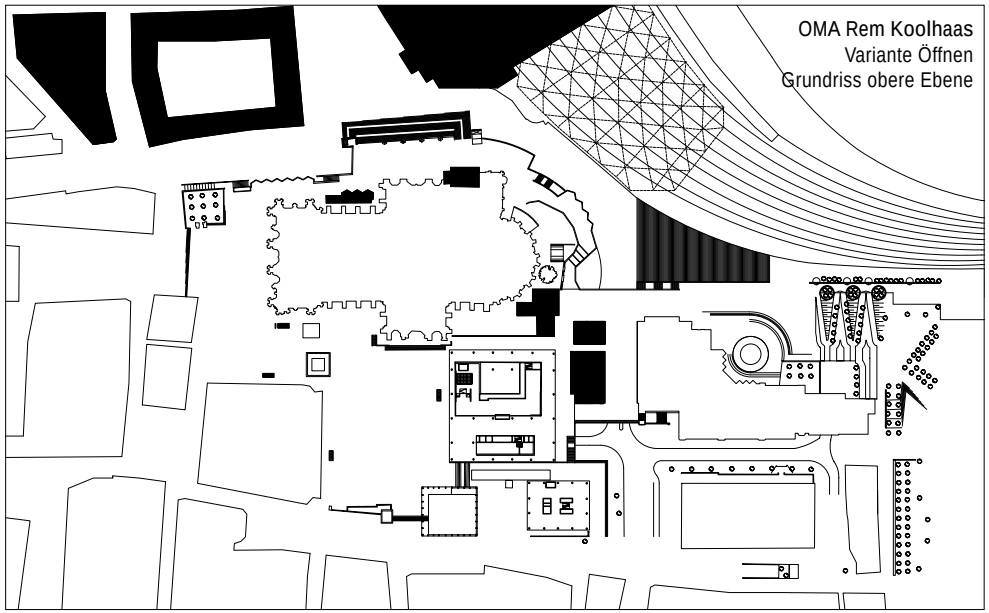
Die Straßenverbindung (Am Domhof) der unteren Ebene erhält auf voller Länge die gleiche Lichtdecke mit einem Raster aus Leuchtstoffröhren wie die darüber liegende Eingangshalle des Museums Ludwig. Der Fußgängerverkehr wird auf der Westseite konzentriert und die Fahrspuren der Unterführung östlich der mittigen Stützenreihe geführt. Entlang dieses Fußwegs sollen nach Möglichkeit vielfältige Öffnungen in der Dombauhütte und den angrenzenden

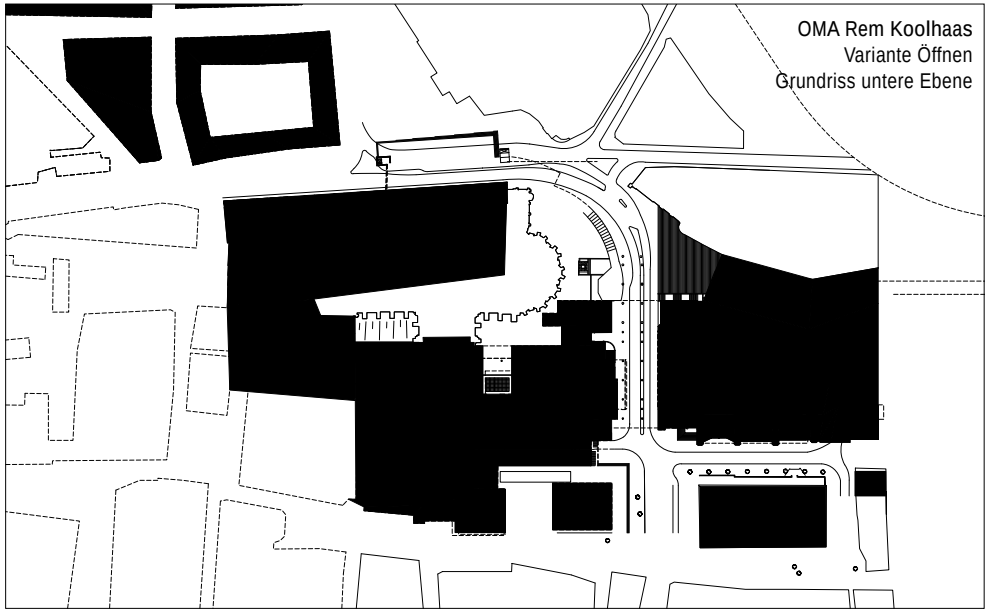
Transformatoren- und Laderäumen geschaffen werden, die mit Exponaten des Römisch-Germanischen Museums oder der Dombauhütte bestückt und zeitweise dem Publikum zugänglich gemacht werden können. Von der aufgewerteten Römischen Straße entlang des Römisch-Germanischen Museums führt nun der Weg vorbei an neuen Ausstellungsräumen und dem freigelegten Baptisterium bis hin zum Bahnhofsvorplatz.

2. Variante: Öffnen

Die Domplatte zu öffnen, um dem unteren Niveau eine neue Präsenz und Qualität zu geben, erfordert einen radikalen Eingriff, der die Schluchtsituation des Fußweges auflöst, der jetzt eingeklemmt liegt zwischen Straßen und beidseitigen vertikalen Begrenzungen. Dies beinhaltet einen notwendigen Befreiungsschlag: den Abbruch des Restaurierungsgebäudes des Museums Ludwig.

In seiner heutigen Positionierung schneidet es die Verbindung von Bahnhofsvorplatz und Hohenzollernbrücke ab, die sich vormals entlang der Bahngleise erstreckte und mit dem Bau des Hochgeschwindigkeitsterminals in Köln-Deutz eine neue Bedeutung erhält. An der Stelle des Restaurierungsgebäudes soll eine großmaßstäbliche Rampe eingeführt werden, die das Straßenniveau mit der Ebene der Brücke und des Museums Ludwig verbindet. Hierdurch entsteht eine neue, deutliche Kante der Domplatte, die sich nun nicht mehr in einem rechten Winkel um den Dom erstreckt, sondern mit einem leichten Versatz geradlinig vor den Bahngleisen endet. Das Museum Ludwig wird in seiner Funktion als Anbindung an das Rheinufer auf





oberer Ebene deutlicher artikuliert, und die Unterführungen auf ein Minimum verkürzt. Mit einer offenen Verbindung zum Bahnhofsvorplatz kann nun die Domplatte um den Ostchor wieder in ihren Originalzustand zurückversetzt werden.

Diskussion des Fachgremiums

Zu Variante 1: Schließen

Geplant sind hier die Anlage zweier rechteckiger Öffnungen direkt am Ostchor und entlang des südlichen Langhauses und ausgehend von der Straßenebene die Neuanlage eines Domhügels. Ob dessen Ausformung gestuft oder glatt, grün oder steinern gewählt würde, dies bedürfe einer weiteren Untersuchung. Diese Öffnungen würden von der Straße Am Domhof aus den Blick auf den Chor des Domes ermöglichen und gleichzeitig zu einer klaren Platzfläche vor dem Eingang des Museums Ludwig führen. Das Baptisterium würde aus dem neuen Domhügel herausragen, wäre damit von der Plattenebene einsehbar und von der Straßenebene aus begehbar. Um auch auf der unteren Stadtebene (Am Domhof) den Straßenraum auf das erforderliche Minimum einschränken zu können, schlagen die Verfasser vor, die hier gelegene Ein- und Ausfahrt der Dom-Tiefgarage zu verlegen.

Anerkannt wird an diesem Entwurf vor allem die stadträumliche Klärung sowohl auf der unteren, wie auch auf der oberen Ebene. Dadurch entsteht ein hohes Maß an Durchlässigkeit sowohl für Fußgänger als auch Radfahrer und eine attraktive Sichtbeziehung auf den Chor.

Zu Variante 2: Öffnen
Dieser altemative Entwurf sieht vor, das Restauratorengebäude des Museums Ludwig abzureißen und an dessen Stelle von der Straßenebene aus eine großformatige Rampe auf das Niveau des Heinrich-Böll-Platzes hinaufzuführen. Obwohl diesem Entwurf eine große visionäre Qualität bescheinigt wird, beschließt das Fachgremium diesen Entwurf nicht weiter zu verfolgen.

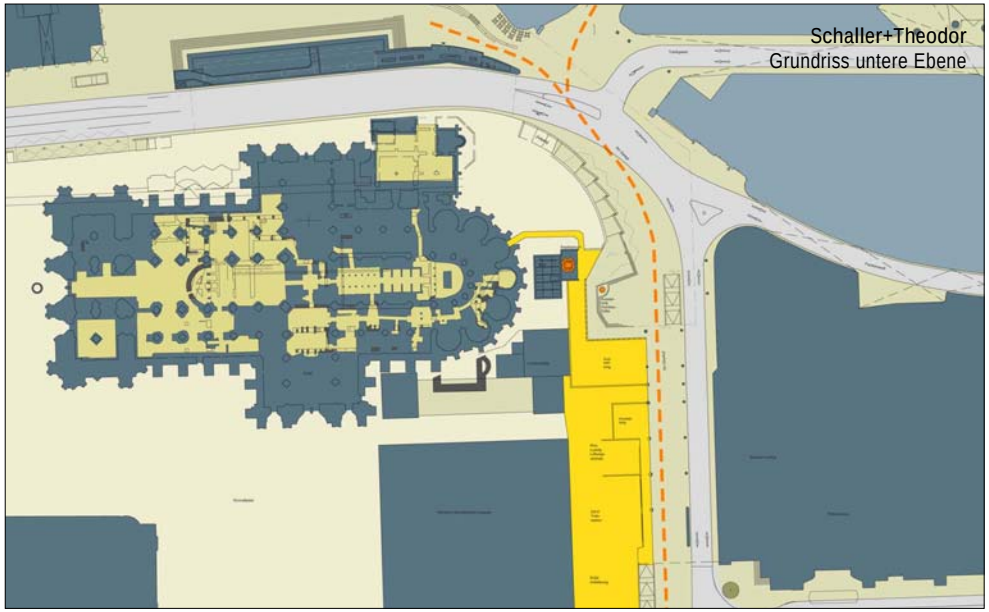
Entwurfskonzept
Schaller+Theodor, Köln

Erläuterung der Verfasser (Auszug):
Dieses Konzept stützt sich auf die Empfehlungen und Ergebnisse des Gedankenaustausch-Verfahrens vom August 1998:

- den Domhügel aus der Umklammerung von Bahn und umgebenden Plattenbauwerken zu lösen,
- die Kante des Domhügels am Domchor wieder zu akzentuieren,
- die 0-Ebene als die gemeinsame Ebene von Altstadt-Nord, Breslauer Platz, Bahnhofsvorplatz, Alter Wartesaal, Philharmonie und Alter Markt für Fußgänger und Radfahrer aufzuwerten, zu öffnen, attraktiver zu gestalten.

Die Verfasser wollen deshalb die am alten Wartesaal begonnene Trennung von Domhügel und Bahnhofsgebäude fortsetzen, Dabei wollen sie den geschichtlichen Werdegang nicht verwischen. Eine „Glättung“ der 70iger Jahre im Sinne der „Moderne“ analog zum Umgang mit den Bauten der letzten Jahrhundertwende in der Nachkriegszeit verbietet sich gerade hier. Deshalb ist den Verfassern


Schaller+Theodor
Grundriss obere Ebene


Schaller+Theodor
Grundriss untere Ebene

wichtig:

1. die vorhandene Kante entlang des Domhügels nach der Konzeption und in der Formensprache von 1967 zu erhalten:

- Domforum, West-Treppe mit Mataré-Brunnen ohne die störende Kreuzblume
- Römisches Nordtor mit Platanengarten
- Nordfassade des Domhügels bis zur Tunnelzufahrt mit Rampe, Treppe und Pilzstützen als distanzschaffendes abschirmendes Element
- „Eingangsteppich“ vor dem Nordportal und Reihe der Fahnenmasten, die den Treppenantritt betonen und den Treppenfluss gliedern (alternativ sind Überlegungen für andere „Grenzsteine“ denkbar, aber mit vergleichbarer Wirkung)
- Ostfassade des Domhügels von der Tunnelzufahrt bis zum Museum Ludwig mit der Treppenrampe abwärts, darüber auskragenden Pilzkonstruktion und Dionysoshof

2. die Ergänzungen des Rückbaus deutlich davon abgesetzt in einer Formensprache auszubilden, die sich nicht anbiedert:

- große Domtreppe mit dem westlichen „Brückenkopf“ Trankgasse zur Einbindung der Fahrstühle
- östlicher „Brückenkopf“ Trankgasse mit der neuen Fassade Domhügel am alten Wartesaal mit eingeschnittener „Glasvitrine“ für eine gewerbliche Nutzung unter der Treppe (Stichwort „Art Cafe“)
- mögliche neue Treppeaufgänge für die nördlichen und südlichen Museumseingänge.

Die Architekten glauben, dass dies der richtige Weg ist und in der Tradition des rücksichtsvollen „Weiterbauens“ zu einem Gesamterscheinungsbild führt, das in sich schlüssig ist und bei dem ohne inszenierte Brüche Entstehungszeiten und Handschriften ablesbar bleiben.

Auf dieser Grundlage schlagen die Verfasser für den Bereich Dionysoshof vor:

- Die Museumsplatte wird auf die südliche Flucht der Museumswerkstätten zurückgenommen. Dadurch wird aus der Sicht des Fußgängers vom Bahnhofsvorplatz, alter Wartesaal und Johannisstraße der Museumseingang künftig nicht mehr von der Platte überschnitten und als „Zielpunkt“ sichtbar.
- Gleichzeitig wird die Öffnung des Dionysoshofes und seine Eingliederung in die Fußgängerverbindung Bahnhofsbereich/ Altstadt/ Philharmonie erreicht.
- Als östlicher Anlaufpunkt für die Domausgrabungen, das Baptisterium und einen zugehörigen Ausstellungsbereich der Dombauhütte mit der Baugeschichte des Domes könnte der Dionysoshof eine zusätzliche Aufwertung erfahren.
- Der geöffnete und aufgewertete Dionysoshof wird über die freigestellte bestehende Treppe oder eine neue Treppe im Zuge der geplanten „Museumspassage“ zum würdigen „Entrée“ für den Museumszugang.
- Die verbliebene, durch die Rücknahme der Museumsplatte deutlich verkürzte „Dunkelpassage“ soll durch großzügig erweiterte Bürgersteige und begleitende Nutzungen (Ausstellung/ Läden) attraktiver werden.
- Der südliche Museumszugang soll durch einen direkten Treppenaufgang zur Museumspassage vom Fuß der römischen Hafenstraße aus aufgewertet werden.
- Dazu wird vorgeschlagen, die Domgaragenzufahrt vom südlichen Endpunkt der „Dunkelpassage“ in den Hof zwischen den Kuriengebäuden und den Verwaltungsgebäuden des Römisch-Germanischen Museums zu verlagern. Das würde gleichzeitig eine Abbiegespur im Tunnel überflüssig machen und eine Konzentration des Fahrverkehrs auf der östlichen Tunnelseite ermöglichen.
- Der Dionysoshof soll durch die Aufstellung des Petrusbrunnens auf der oberen Ebene ergänzt werden, bleibt aber in seinem Grundcharakter als „Gesamtkunstwerk“ und Zeitzeugnis einer für Köln besonders wichtigen und künstlerisch fruchtbaren Epoche erhalten.

An der Grenze von den 60ern zu den 70ern findet hier noch einmal die rheinisch-katholische Symbiose aus Antike und Christentum zu einprägsamer künstlerischer Form. Inhaltlich wird die „Fruchtfolge“ der Erlösungsreligionen in der Gegenüberstellung von Dionysosbrunnen und Baptisterium thematisiert, zeithistorisch an die Entdeckung des Dionysosmosaiks angeknüpft und architektonisch in der Auflösung der rationalen „gotischen“ Geometrie der übrigen Domplatte in die freie Geometrie des Hofes das Abgleiten vom Thomistisch-Appollinischem ins Dionysisch-Erdverbunden-Rauschhafte dargestellt. Dabei bilden die Architektur und die Brunnenanlage von Burgeff eine abgestimmte tänzerische Figur.

Diskussion des Fachgremiums:
Auch diese Konzeption sieht vor, die heutige Domplatte erheblich zurückzubauen und dabei unter Beibehaltung der Formensprache der späten 60er Jahre eine angemessene Neugestaltung zu erreichen.

Hervorzuheben ist, dass durch die Reduzierung auf eine Fahrspur je Richtung in der Straße Am Domhof zugunsten eines breiten Fußweges auf der dem Dom zugewandten Seite und der gleichzeitigen Öffnung des Dionysoshofes durch Wegnahme seiner östlichen Wandfläche eine komfortable Fußwegeverbindung möglich wird, die dann entlang neuer Ausstellungsflächen der ansässigen-Museen zum Alter Markt hin verlaufen soll.

Diese Verbindung wird ergänzt durch die Neuanlage zweier Treppen, die eine fußläufige Verbindung zwischen Platten- und Straßenebene zwischen Museum Ludwig und Römisch-Germanischem Museum ermöglicht.

Konsequenterweise sieht diese Planung eine Verlegung der heutigen Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage Dom vor, die künftig von der Straße Am Hof erfolgen soll. Dies wird wegen der dann notwendigen Kreuzung dieser neuen Zufahrt mit der alten Römerstraße als kritisch beurteilt.

Obwohl einzelne Details durchaus Zustimmung finden, herrscht doch mehrheitlich die Meinung vor, dass die hier vorgeschlagenen „Reparaturmaßnahmen“ nicht ausreichen, um eine nachhaltige Verbesserung der heutigen Situation zu erreichen.

3.3 Empfehlungen des Fachgremiums

Nach eingehender Beratung beschließt das Fachgremium, zwei Büros mit der weiteren Bearbeitung zu beauftragen. Nicht zur Abstimmung gebracht werden, so die mehrheitliche Meinung des Fachgremiums, die Arbeiten des Büros

- Lamott, Stuttgart und
- OMA-Rem Koolhaas, Rotterdam, 2. Variante (Öffnen).

Abstimmung
Die insgesamt 20 Berechtigten stimmen wie folgt ab:

Abstimmungsergebnis	Votum		
	Ja	Nein	ohne
Allmann/ Sattler Wappner	16	4	0
Brandlhuber	2	16	2
Janson+Wolfrum	8	11	1
OMA Rem Koolhass	11	5	4
Schaller+Theodor	8	12	0

Weitere Bearbeitung
Als Ergebnis der Sitzung der Fachgremiums werden die Büros OMA (1. Variante: Schließen) und Allmann/ Sattler/ Wappner mit der weiteren Bearbeitung ihrer Entwürfe beauftragt. Den Büros werden als weitere Grundlage für die Überarbeitung insbesondere die nachfolgend aufgeführten Punkte an die Hand gegeben:

Allmann/ Sattler/ Wappner, München

- Definition der Nutzungen im Bereich Domhof, Ostseite: Eine Museumsnutzung auf der Ostseite der Straße im Bereich des Museums Ludwig scheidet aus. Auf die bereits vorhandenen Zugangsmöglichkeiten zu den Museumsräumen wird hingewiesen. Denkbar ist hier eine Ausstellungsvitrine, die entweder auf Exponate des Museums Ludwig hinweist oder aber ein eigenständiges Darstellungsprogramm enthalten kann. Genannt wurde ein „Fenster der Kölner Stadtgeschichte". Maßgeblich für die weitere Bearbeitung ist, dass hier keine nutzbaren Räume entstehen müssen.
- Definition der Nutzungen im Bereich Domhof, Westseite: Frau Prof. Dr. Schock-Werner schlägt hierfür „thematische Räume zur Dombaugeschichte" vor, in denen anhand technischer Exponate die handwerkliche Seite des Dombaus dargestellt werden soll. Diese Räume wären von der Stadt zu errichten und würden von der Dombauverwaltung unterhalten. Eine Nutzung für Zwecke der Dombauhütte käme nicht in Betracht. Die Trafostation der GEW-Werke bleibt und soll als technisches Objekt im Straßenraum sichtbar gemacht werden.
- Gestaltungsqualität der Tunnel (Auflösung von Angsträumen): hier werden vertiefende Vorschläge zur Dimensionierung der Fußwege und zur Materialwahl und Beleuchtung der Wandflächen erwartet.
- Verkehrslösung: Die skizzierte Verkehrslösung soll auf der Grundlage einer Untersuchung von Varianten mit maximalem Raum für Fußgänger und maximalem Raum für den fließenden Verkehr präzisiert werden. Dabei ist auf der Ostseite in jedem Fall eine ausreichend komfortable Fußwegeverbindung für Besucher der Philharmonie vorzusehen.
- Detailplanung für die Präsentation des Baptisteriums auf beiden Ebenen
- Detailplanung der Kantenausbildung der Domplatte über den neuen Fassaden
- Detailplanung der Treppen zwischen Straßenebene und Domplatte
- Lärmschutz auf der oberen Ebene: Es wurde darauf hingewiesen, dass die Aufenthaltsqualität auf den verbleibenden Flächen der oberen Ebene maßgeblich von dem z.T. sehr hohen Verkehrslärm beeinträchtigt wird. Hier werden Vorschläge zur Minderung des Lärms auf der oberen Ebene erwartet. In diesem Zusammenhang wird nochmals darauf hingewiesen, dass eine Schließung des Domhofes und/oder der Trankgasse nicht in Betracht gezogen werden kann.
- Domherrenfriedhof: Frau Prof. Dr. Schock-Werner weist darauf hin, dass der Domherrenfriedhof für die nach wie vor stattfindenden Beisetzungen mit Wagen befahrbar sein muss.

OMA -Rem Koolhaas, Rotterdam

- Lösung für die Vermittlung der unterschiedlichen Anschlusshöhen der geplanten Platte.
- Detaillierte Darstellung des Anschlusses der Platte an Gleis 1.
- Überprüfung der Lage und Maße der geplanten Treppe am Bahnhofsvorplatz: In seinem Planungsvorschlag hatte das Büro OMA die Lage der neuen Treppe am Bahnhofsvorplatz so verändert, dass diese parallel zur Nordfassade des Domes liegt. Es wird darauf hingewiesen, dass die vorliegende Planung als gesetzt gilt und nicht verändert werden sollte. Eine Variante mit veränderter Treppe bleibt ausdrücklich freigestellt. Hierzu kann eine Abstimmung mit dem Büro Schaller erfolgen.
- Gestaltungsvorschlag für den Raum zwischen Chor und Museum Ludwig: Dieser bezieht sich vor allem auf die Oberflächengestaltung.
- Detaillierung des Bereichs Domherrenfriedhof und Übergang zur Platte: Für den Domherrenfriedhof wird eine detaillierte Planung erwartet.
- Gestaltungsvorschläge für die untere Ebene (Auflösung von Angsträumen): Hierzu wird auf die Diskussion zum Entwurf Allmann/ Sattler/ Wappner verwiesen. Das Gesagte gilt analog.
- Verkehr: Eine Neuordnung des Verkehrs durch Trennung der Zufahrt zur Domgarage vom Durchgangsverkehr ist denkbar.

Planungstiefe

- Als Ergebnis der weiteren Bearbeitung werden Pläne im Maßstab 1:200 in Wettbewerbsqualität erwartet.
- Bauabschnitte sind darzustellen.
- Um einen Vergleich des Umfangs der Neuplanungen zu ermöglichen, sollen die entfallenen und neu geschaffenen Kubaturen und Flächen ermittelt werden.
- Es soll ein Arbeitsmodell im Maßstab 1:500 erstellt werden.

3.4 Teilnehmer der zweiten Stufe

Teilnehmer der zweiten Stufe sind:

- Allmann/ Sattler/ Wappner, München
- OMA Rem Koolhaas, Rotterdam

3.5 Überarbeitete Entwurfskonzepte

Überarbeitung
Al/mann / Sattler / Wappner, München

Erläuterung der Verfasser
Die beeindruckende Präsenz des Kölner Domes bedingt eine größtmögliche formale Zurückhaltung der den Dom umgebenden Bauwerke. Ein Mehr an architektonischer Willensäußerung schadet dem Gesamtensemble. Alle baulichen Maßnahmen im Dombereich der letzten Jahrzehnte sind in ihrer Einzelaussage durchaus verständlich, in ihrer Kombination jedoch von widersprüchlicher Intention. Der klare Abschluss der oberen Ebene wurde durch den Neubau des Museums Ludwig Ende der 80er Jahre aufgehoben, da sich der Museumskörper über die bestehende Domplatte schiebt und diese über abgestufte Terrassen bis zum Rhein weitergeführt wird. Die historische Topographie des Domhügels wurde dadurch nachhaltig verändert.

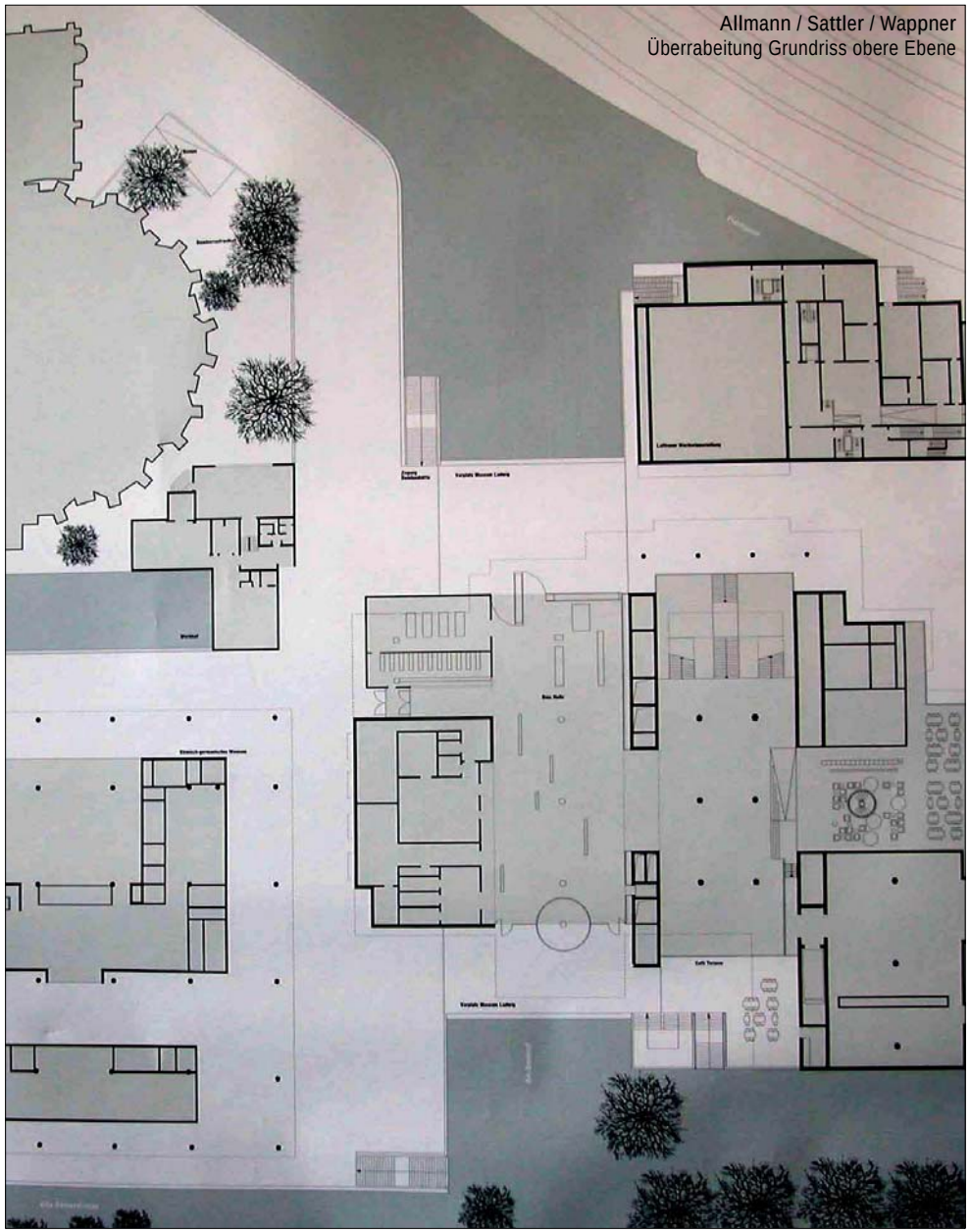
Es gilt, wieder einfache räumliche Situationen mit wenigen präzise gesetzten Raumkanten zu erzeugen. Die architektonische Umsetzung ist dabei lapidar, die Materialien werden unter dem Gesichtspunkt der Homogenität in Bezug zu den Bestandsgebäuden gewählt.

Durch das Zurückschneiden der auskragen-

den Bodenplatten wird der Domhof nach oben hin geöffnet und durch die Aufwertung der bestehenden Unterführungen wieder in den Stadtkontext eingefügt. Es entsteht auf dem unteren Niveau wieder eine attraktive, ganztägig nutzbare Fuß-und Radwegeverbindung zwischen der nördlichen Innenstadt und der Altstadt. Gleis-, Museums- und Domsockel werden räumlich ablesbar.

Die Sockelbereiche werden mit Funktionen belegt. Angsträume lösen sich durch die Ausbildung von durchlaufenden Fassaden auf. Die Nutzungen der Sockelbereiche stehen im direkten Bezug zu den darüber liegenden Kulturbauten. Im Bereich des Domsockels werden alternativ entweder Abteilungen der Dombauhütte untergebracht, wodurch der Aufbau auf der Domplatte entfallen kann; oder es könnten Ausstellungsbereiche für Depotobjekte als Bestandteil der Via Culturalis entstehen. Angedacht sind multifunktionale Kabinette, die durch großformatige Öffnungen von außen einsehbar sind. Über einen breiten Gang können die Exponate in die Kabinette eingeladen werden, gleichzeitig wird dadurch ein Rundgang durch die Ausstellung ermöglicht.

Der Sockel wird als fugenlos betonierte, geschliffene und gewachste Wand ausgeführt. Durch einen Zuschlagstoff wird der Beton an die Farbe des Steines des darüber stehenden Domes angepasst. Die Wand schließt die Domplatte als Brüstung ab. Der Sockel vom Museum Ludwig wird von einer metallischen Wand, analog zur neuen Buchhandlungsbox, umhüllt. Das Prinzip der magischen Wandlung von Wänden zu Öffnungen wird



Allmann / Sattler / Wappner
Überrabeitung Grundriss obere Ebene

im Sockelbereich fortgesetzt. In Form eines drehbaren Raumes werden verschiedene Szenarien der Präsentation innen wie außen ermöglicht.

Der Eingangsbereich vom Museum Ludwig wird als Brücke formuliert. Die Untersicht dieser Brücke sowie deren Brüstung werden mit hinterleuchteten Doppelstegplatten verkleidet. Im Süden wird die zerklüftete Fassade vom Museum Ludwig mit einem Bauwerk begradigt. Ein Café, nach Süden orientiert, belebt den Platz und ist gleichzeitig von der Philharmonie aus zugängig.

Die Vordächer über den Bahnbögen werden ebenfalls zurückgeschnitten. Die darin befindlichen gewerblichen Nutzungen werden aufgewertet und in einen Kontext mit dem Alten Wartesaal gebracht.

Nur ständig bespielte Ausstellungsräume und rentable Gewerbeflächen können den Dionysoshof dauerhaft aufwerten und seine ehemals isolierte Lage in einen innerstädtischen, selbstverständlichen Raum wandeln.



AllmannSattlerWappner
Blick von der Kreuzung Am Domhof/Trankgasse (0-Ebene) nach Südosten



AllmannSattlerWappner
Blick vom westlichen Abscnitt von Gleis 1 (+1-Ebene) nach Süden auf die Trankgasse



AllmannSattlerWappner
Blick von Am Domhof nach Süden



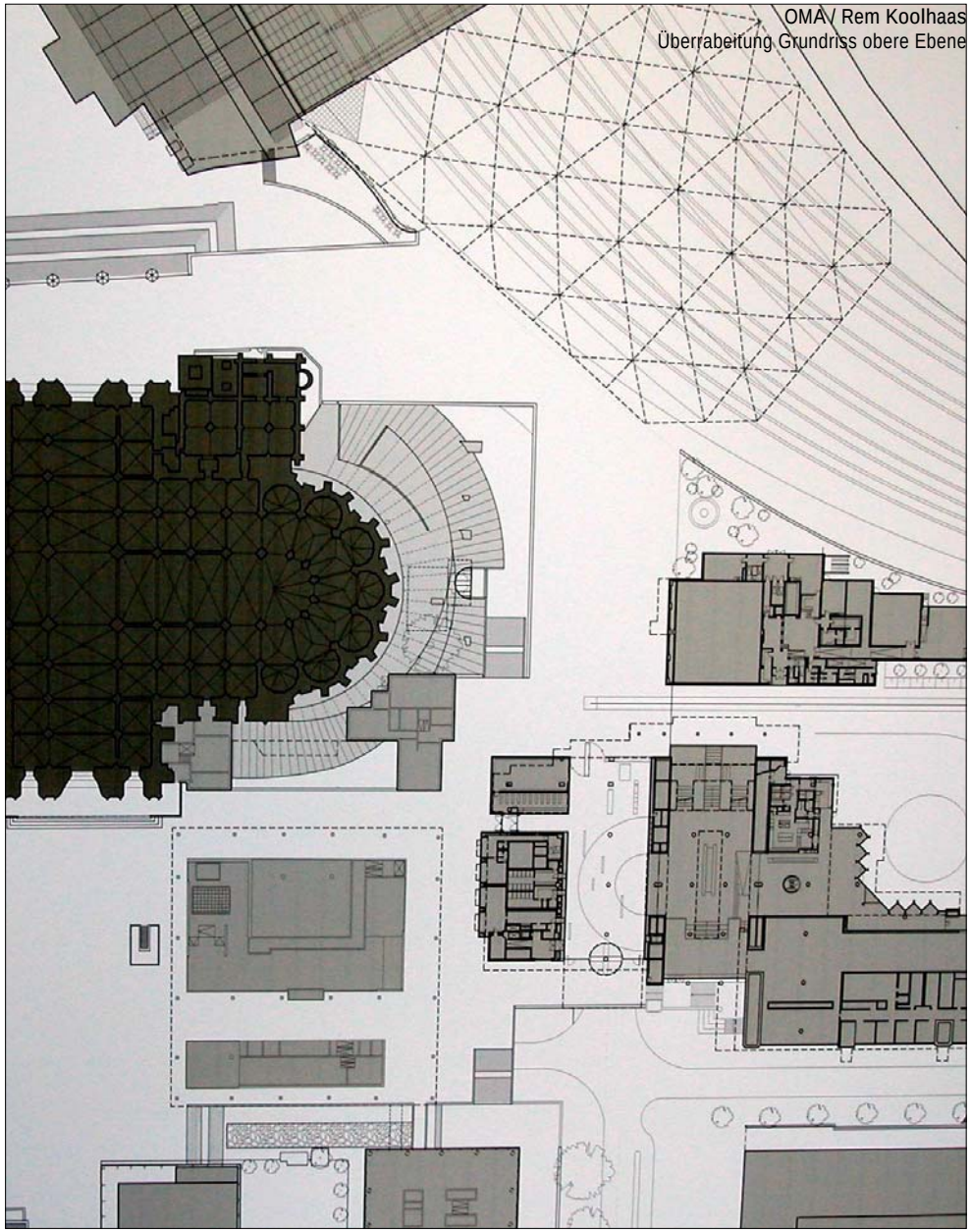
AllmannSattlerWappner
Blick vom Kurt-Hackenberg-Platz (0-Ebene) nach Norden

Überarbeitung
OMA/ Rem Koolhaas, Rotterdam

Erläuterung der Verfasser
Die Domplatte: Erbaut in den 60er und 70er Jahren. Eine Prioritätsebene für die Fußgänger schaffend. Den Verkehr und das „eigentliche Stadtniveau“ des Bahnhofsvorplatzes unter sich lassend. Eine autofreie Verbindung von Bahnhof und Einkaufszone. Zigtausende strömen täglich um den Dom herum.
Etwa zwanzig Jahre später: Der Bau des Museums Ludwig. Hiermit eine Erweiterung des Fußgangerniveaus in Richtung Rhein. Aber auch eine Verunklärung des Bezugs zum eigentlichen Mittelpunkt: dem Dom.

Der Entwurf zielt darauf ab, die gesamträumliche Situation zu vereinfachen und die vorhandenen Elemente in klare Beziehung zueinander zu setzen. Der Dom soll wieder eine größere Autonomie erhalten und sich an einigen Stellen stärker von der Umklammerung der Domplatte befreien. Für das Museum Ludwig soll ein verbesserter Zugang geschaffen werden, indem der obere Platzbereich erweitert und eine deutlichere Anbindung an das Straßenriiveau hergestellt werden. Die Domplatte am Römisch-Germanischen Museum soll zurückgebaut werden, um eine klare Volumetrie wiederherzustellen und umliegende Zugänge neu zu bewerten. Das Straßenniveau soll durch Nutzungs-und Belichtungskonzepte aufgewertet und der Fußgänger-und Autoverkehr neu ausgelegt werden.

Das Magische Quadrat beschreibt eine Grundrissfigur, durch die Domplatz, Bahnhofsvorplatz, Museum Ludwig und Römisch-Germanisches Museum miteinander verbunden werden. Die Eingangshalle des Museums Ludwig zieht sich nach Norden als deutlich vergrößerter Vorplatz hinaus und schließt an die große Vortreppe am Bahnhofsplatz an. Die hierdurch entstehende Geometrie „schneidet“ den Dom von der Domplatte frei und definiert eine rechtwinklige Kante, die es ermöglicht, den historischen Domhügel in neuer Form wieder sichtbar zu machen.


OMA / Rem Koolhaas
Überrabeitung Grundriss obere Ebene

Über eine differenzierte Böschung des Hügelprofils kann nun Licht in das untere Straßen- und Parkgaragenniveau dringen und von dort eine Sichtbeziehung zum Dom hergestellt werden. Auch besteht hierbei die Möglichkeit, viele der im Domhügel versteckten historischen Schätze freizulegen und vom „Balkon“ der Domplatte aus sichtbar zu machen. Besondere Aufmerksamkeit wird hierbei dem frühchristlichen Baptisterium gewidmet, das nun von der unteren Ebene aus wieder zugänglich gemacht wird. Andere Bereiche des Domhügels können nach historischem Vorbild wieder begrünt werden. Während im Norden (Bahnhof) und Westen (Domplatz, Portal) die harte, urbane Anbindung an den Dom bestehen bleibt, wird um den Domchor herum und im Süden (Roncalliplatz) eine schützende Abgrenzung zum Dom durch Gitter und ähnliches vermieden, da hier der Abstand der Domplatte und der Hügel auf natürliche Weise Distanz schaffen.

Neue Treppenanlagen von der Straßenebene zum Museum Ludwig bilden eine Art Brücke in Nord-Süd-Richtung und verschaffen beiden Zugängen zum Museum einen neuen Stellen-



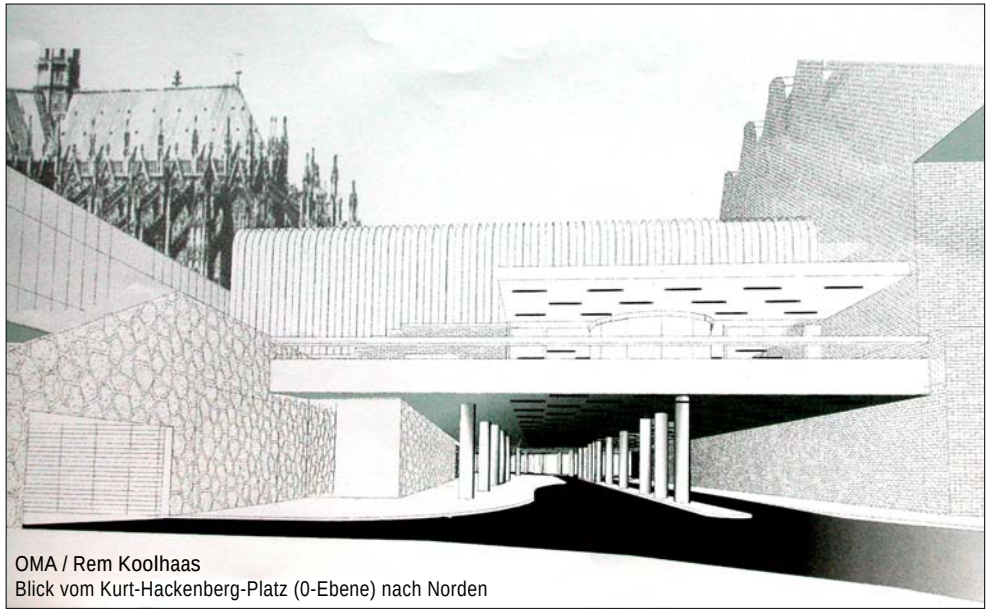
OMA / Rem Koolhaas
Vogelperspektive auf den Domherrenfriedhof von Nordosten



OMA / Rem Koolhaas
Blick vom Eingangsbereich des Museums Ludwig in Richtung Gleis 1 des Hauptbahnhofes



OMA / Rem Koolhaas
Blick vom Gleis 1 des Hauptbahnhofes in Richtung Museum Ludwig



OMA / Rem Koolhaas
Blick vom Kurt-Hackenberg-Platz (0-Ebene) nach Norden

wert. Im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau des Museums entsteht hierdurch eine klare und direkte Eingangssituation zu dem bisher nur wenig einladenden Gebäude.

Die Domplatte um das Römisch-Germanische Museum soll im Süden bis auf die Grenzlinie des oberen Baukörpers zurückgenommen werden, um diesen wieder klar mit dem Straßenniveau in Beziehung zu setzen. Im Osten, zum Museum Ludwig, schließt die neue Treppe das Volumen ab. Hierzu wird die Zufahrt zur Parkgarage ein Stück nach Norden verlegt.

Die Straßenverbindung (Am Domhof) der unteren Ebene erhält auf voller Länge die gleiche Lichtdecke mit einem Raster aus Leuchtstoffröhren wie die darüber liegende Eingangshalle des Museums Ludwig. Der Fußgängerverkehr wird auf der Westseite konzentriert und die Fahrspuren der Unterführung östlich der mittigen Stützenreihe geführt. Entlang dieses Fußwegs sollen nach Möglichkeit vielfältige Öffnungen in der Dombauhütte und den angrenzenden Transformatoren- und Laderäumen geschaffen werden, die mit Exponaten des Römisch-Germanischen Museums oder der Dombauhütte bestückt und zeitweise dem Publikum zugänglich gemacht werden können. Von der aufgewerteten Römischen Straße entlang des Römisch-Germanischen Museums führt nun der Weg vorbei an neuen Ausstellungsräumen und dem freigelegten Baptisterium bis hin zum Bahnhofsvorplatz.

3.6 Entscheidung des Fachgremiums

Beiden Entwürfen wird eine hohe Qualität bescheinigt, allerdings jeweils in unterschiedlichen Bereichen. Insofern wird auf eine endgültige Reihung verzichtet. Vielmehr wird vereinbart, dass, nach einer noch zu erfolgenden Kostenberechnung, die Vorzüge beider Entwürfe möglicherweise in einem Entwurf zusammenzufassen seien:

Empfehlungen für die Überarbeitung Allmann/ Sattler/ Wappner

- Es wird die Übernahme und Integration des Kiosks von Schaller empfohlen.
- Die Brüstung sollte überarbeitet werden (Auflösung der Massivität).
- Die Anlage der Fahrspuren sollte auf ihre verkehrliche Machbarkeit hin überprüft werden.
- Für die südliche Kante des Museums wird die Übernahme der Treppenlösung von OMA empfohlen, inklusive der Kantenausbildung des Römisch-Germanischen Museums.
- Es wird ferner die Übernahme der Römischen Straße aus dem Entwurf von OMA empfohlen.
- Die Anlage einer Treppe auf der Westseite mit Café und Videolounch sollte überprüft und ggf. darauf verzichtet werden.
- Die Platzfläche vor dem Museum sollte ca. 2 bis 3 m nach Norden hin vergrößert werden, auch mit dem Ziel, der Brückenwirkung entgegen zu wirken.
- Die Immissionsbelastung (Lärm) sollte überprüft werden, insbesondere vor dem Eingangsbereich des Museums auf der +1-Ebene.

Empfehlungen für die Überarbeitung OMA, Rem Koolhaas

- Die Hügel-Idee wird als nicht tragfähig erachtet (Erzeugung einer „Zoo-Situation“).
- Der Anschluss der Platte an den Dom sollte verbessert werden - Plattenrand, Graben, Fuß sind nicht definiert.
- Es wird die Reduktion der Platte im nördlichen Bereich des Alten Wartesaals um ca. 4 bis 6 m empfohlen.
- Das Beleuchtungskonzept des Tunnels muss konkretisiert werden.
- Die schwebende Betonbrüstung sollte überarbeitet werden.

Abstimmung

Die insgesamt 19 Berechtigten stimmen wie folgt ab:

Abstimmungsergebnis	Votum		
	Ja	Nein	ohne
Allmann/ Sattler Wappner	13	5	1
OMA Rem Koolhass	5	13	1

Das Fachgremium entscheidet sich mit 13:5 Stimmen bei einer Enthaltung für die Weiterbearbeitung des Entwurfs von Allmann/ Sattler/ Wappner. Darüber hinaus wurde die Verwaltung beauftragt, für diese Planung ein Lärmgutachten erstellen zu lassen.

3.7 Die Presseberichte

Die Entscheidung des Fachgremiums wurde unmittelbar nach Abschluss des Workshops am Samstag, den 04.05.2002, im Rahmen einer Pressekonferenz der lokalen Presse mitgeteilt.

Berichterstattung im Kölner Stadtanzeiger

“Ostseite des Doms: Es werde Licht”
Am Museum Ludwig soll Betonplatte weitgehend verschwinden - Jury entschied sich für Entwurf von Münchner Architekten.

Weniger Beton, mehr Licht, mehr Raum für Fußgänger - diese Wirkung verspricht sich die Jury von dem Entwurf des Münchner Architektur-Büros Allmann, Sattler, Wappner für die rückwärtige Seite des Doms. Die Pläne sehen vor, die Platte zwischen Hauptbahnhof, Dom und Museum Ludwig so weit wie möglich abzubrechen. Die Fahrbahn der Straße Am Domhof, die vom Bahnhof zur Altstadt führt, soll schmaler werden, die Bürgersteige deutlich breiter. Der oftmals als Schmuddel-Ecke kritisierte Dionysoshof soll verschwinden, der Brunnen an einen neuen Standort versetzt werden.

“Platten sind keine urbanen Elemente”, befand der Vorsitzende der von der Stadtverwaltung einberufenen Kommission, der Architekt Prof. Gerhard Curdes aus Aachen. Acht Stunden lang hatte die Jury über zwei Entwürfe diskutiert, die sich in einem Workshop durchgesetzt hatten und noch einmal überarbeitet worden waren - und die

gegensätzlicher kaum hätten sein können. Denn die zweite zur Wahl stehende Planung des Büros Rem Koolhaas (Rotterdam) sah vor, die Betonplatte zwischen Museum und Hauptbahnhof weiter zu schließen. Zum Dom hin sollte eine großzügige Öffnung mit einer begrünten Böschung entstehen.

Das Urteil fiel mit 13:5 Stimmen für die luftigere Lösung. Um die Straße Am Domhof zu beleben, sollen beleuchtete Ausstellungsfenster in die Betonwände eingebaut werden. Diese könnten vom Museum Ludwig auf der einen Seite und von der Dombauhütte auf der andern genutzt werden. Jury-Mitglied Karl-Jürgen Klipper (CDU), Vorsitzender des Stadtentwicklungsausschusses, betonte, dass die planerischen Möglichkeiten durch die bestehende Bebauung stark eingeschränkt seien. Das Urteil der Jury sei eine Empfehlung, aber noch kein politischer Beschluss.

Berichterstattung
der Kölnischen Rundschau

“Tunnel am Dom verschwindet”
Jury-Empfehlung zur Neugestaltung im Bereich des Dionysoshofs am Museum Ludwig

Die Ziele waren klar vorgegeben. Es galt, die früher exponierte Lage des Domes wieder herzustellen und gleichzeitig den “Angstraum” zu beseitigen, der sich in den 80er Jahren beim Bau des Museums Ludwig unter der erweiterten Domplatte zwischen Domchor und Museum entwickelt hatte. Nachdem Anfang März dazu acht Architektenteams in einem Workshop ihre Ideen entwickelt hatten, musste sich die Jury gestern mit den



Abbildung im Kölner Stadtanzeiger: Der Sieger-Entwurf des Architektur-Büros Allmann, Sattler und Wappner sieht den Abbruch der Betonplatte zwischen Bahnhof (vorne links), Museum und Dom vor.

Plänen von zwei Büros auseinandersetzen, die zur detaillierten Ausarbeitung ihrer Entwürfe gebeten worden waren. Mit Mehrheit fiel die Entscheidung zu Gunsten des Büros Allmann, Sattler, Wappner aus München.

Vorgeschlagen wird von diesem Team für die obere Ebene eine durchgängige breite Fußgängerebene rund um den Domherrenfriedhof, die in dem Vorplatz des Museums Ludwig mündet. Daneben wird die Platte über den Fahrbahnen aus Richtung Bahnhof bis zur südlichen Kante des Restaurierungsgebäudes geöffnet. Parallel zu den Fahrbahnen verbindet eine Treppe die untere Ebene mit dem Museumsvorplatz. Eine zweite Treppe wird für die nordwestliche Ecke des Restaurierungsgebäudes vorgeschlagen.

Attraktiver werden soll die Fahrbahnebene nicht nur durch den Rückbau des Deckels. Die Zahl der Fahrspuren soll auf eine je Richtung reduziert und um eine Abbiegespur zur Tiefgarage ergänzt werden. Unter dem Umgang am Domherrenfriedhof sollen auf 1000 Quadratmetern Ausstellungsräume für die Dombauhütte entstehen, die auch nachts beleuchtet und durch große Fenster einsehbar sind. Das Baptisterium wird durch ein “Forum Dombauhütte” im Kranz der Ausstellungsräume erreichbar sein. Der Dionysosbrunnen wird auf dem breiten Fußgängerbereich vor dem Forum platziert.

Für den Bereich südlich des Museums favorisierte die Jury die Lösung des Büros Rem Koolhaas aus Rotterdam. Er schlägt dafür unter anderem eine Betonung der römischen Hafenstraße und einen Umbau der daneben angeordneten Treppenanlage ebenfalls parallel zu der Fahrbahn vor.

Jetzt haben die politischen Gremien das Wort. Karl Jürgen Klipper als Vorsitzender des Stadtentwicklungsausschusses geht davon aus, dass im Sommer nächsten Jahres die Förderanträge gestellt werden können und mit den Arbeiten nach dem Rückbau der Domplatte am Bahnhofsvorplatz ab 2004 begonnen werden kann.

4 Das Lärmgutachten

4.1 Veranlassung

Kramer Schalltechnik GmbH, Sankt Augustin, wurden am 14.05.2002 von der Stadt Köln beauftragt, die Geräuschsituation für einen im Straßenniveau gelegenen Fußweg und für die im oberen Bereich liegende Fußgängerzone vor und nach der Veränderung der Öffnung der Domplatte zu ermitteln und zu bewerten.

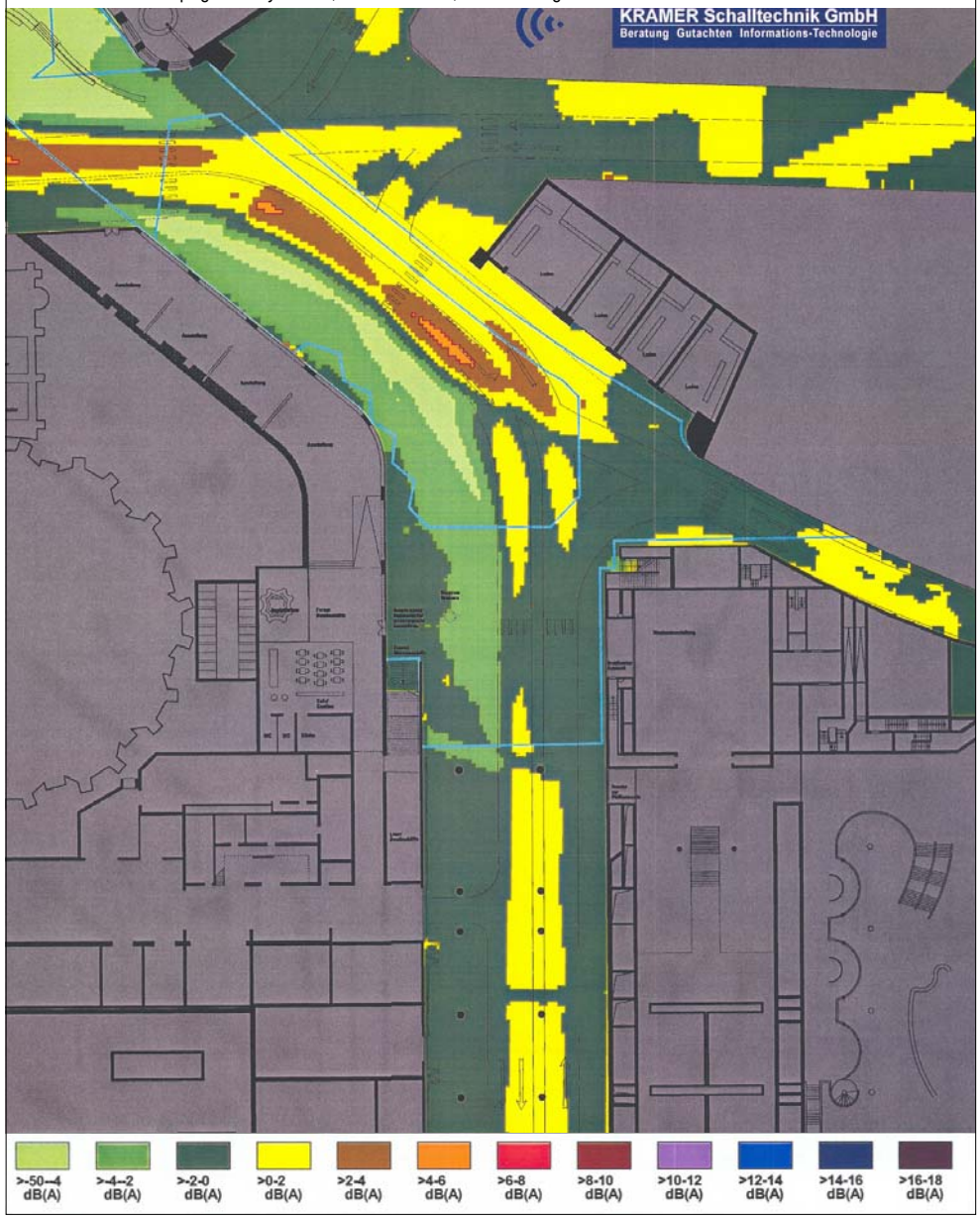
4.2 Annahmen

Dem Lärmgutachten liegen folgende Annahmen zugrunde: Im Bereich des Kreuzungspunktes der Straßen Am Domhof, Trankgasse und Johannisstraße wird die Öffnung der Platte vergrößert. Der Dionysosbrunnen wird ca. 15m nach Nordwesten verlagert. In der unteren Ebene werden Ladenlokale, Ausstellungsräume und Gastronomiebetriebe eingerichtet. Einzelne Straßenabschnitte unterhalb des Öffnungsbereiches werden um bis zu 5m verlegt. Die Kreuzung wird dementsprechend angepasst, das Verkehrsaufkommen ändert sich jedoch nicht.

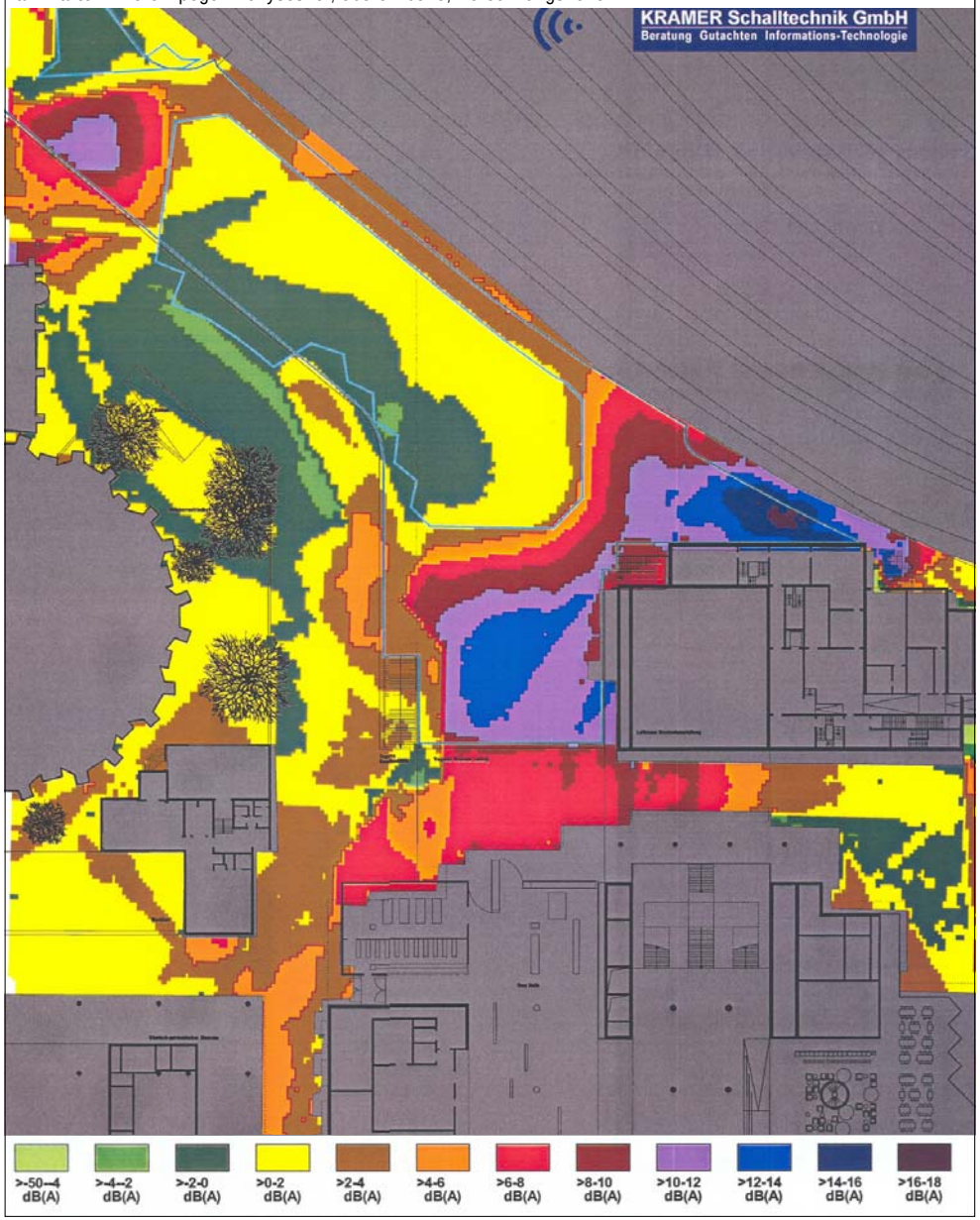
4.3 Bewertung der Geräuschsituation

Durch die Vergrößerung der Öffnung und durch die Verlegung einzelner Straßenabschnitte fällt der Pegel vor den Fassaden der geplanten Ausstellungsräume in der unteren Ebene nordöstlich des Doms um bis zu 2 dB. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite Am Domhof, an der Ladenlokale vorgesehen sind, bleibt der Pegel konstant bzw. nimmt um ca. 1 dB leicht zu. Der absolute Pegel vor den geplanten Nutzungen wird mit 72 db(A)

Lärmkarte: Differenzpegel Dionysoshof, untere Ebene, Berechnungshöhe 2m



Lärmkarte: Differenzpegel Dionysoshof, obere Ebene, Berechnungshöhe 2m



bis 76 db(A) als recht hoch bewertet. Auf der oberen Ebene treten Erhöhungen an den Fassaden nördlich und westlich des nördlichen Gebäudetraktes des Museums Ludwig von bis zu 15 dB auf. Der nördliche Vorplatz des Museums Ludwig erfährt einen Pegelanstieg von 6 dB bis 8 dB. Die übrigen begehbaren Bereiche weisen Differenzen von ca. -3 dB bis +5 dB auf.

Da bei einer Pegelerhöhung von 10 dB subjektiv eine Lautstärkeverdopplung wahrgenommen wird, tritt eine merkliche Verschlechterung der Geräuschsituation auf dem nördlichen Vorplatz des Museums Ludwig sowie vor der nördlichen und westlichen Fassade des nördlich liegenden Restaurationsgebäudes des Museums Ludwig auf. Entsprechend ausgelegter passiver Schallschutz könnte an den oben genannten Fassaden Hilfe leisten.

Auf den übrigen begehbaren Bereichen werden die Pegeländerungen, die durch die Vergrößerung der Öffnung verursacht werden, kaum merklich wahrgenommen. Dieser subjektive Eindruck der relativ konstanten Lautstärke wird durch die zahlreichen Fremdgeräusche (z.B. Hauptbahnhof, Touristen, Musiker) unterstützt.

4.4 Zusammenfassung

Die Ermittlung der Geräuschsituation für einen im Straßenniveau gelegenen Fußweg und für die im oberen Bereich liegende Fußgängerzone vor und nach der Öffnung der Domplatte hat ergeben, dass (nur) auf der oberen Ebene, auf dem nördlichen Vorplatz des Museums Ludwig sowie vor der nördlichen und westlichen Fassade des Restaurationsgebäudes des Museums Ludwig eine merkliche Verschlechterung der Geräuschsituation auftritt (siehe Lärmkarten).

5 Die Beschlusslage

(Angaben ohne Anspruch auf Vollständigkeit)

Juli 2001

Sondersitzung des Stadtentwicklungsausschuss am 03.07.2001

Beschlussvorlage

6. Beteiligung an stadtentwicklungsrelevanten Beschlussvorlagen
6.2 Umgestaltung des Dionysoshofes und der nördlichen Vorfläche des Musuems Ludwig
Ds.Nr. 1229/001

Beschluss

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt die Verwaltung, für den Bereich des Dionysoshofes, der nördlichen Vorfläche des Museums Ludwig sowie für die Straßenunterführungen Am Domhof und Johannisstraße einen kooperativen Wettbewerb auszuloben. Ziel des Wettbewerbsverfahrens ist die auf den Umbau des Museums Ludwig abgestimmte Umgestaltung der Domplatte im Bereich Dionysoshof/ Museum Ludwig, die gestalterische Aufwertung der unterhalb der Domplatte liegenden Straßenflächen einschließlich der Unterführung Johannisstraße. Die Auslobung ist dem Stadtentwicklungsausschuss zum Beschluss vorzulegen.

Abstimmungsergebnis

Einstimmig zugestimmt.

August 2001

Sitzung der Ausschüsse Stadtentwicklung sowie Bauen und Verkehr und der Bezirksvertretung Innenstadt am 30.08.2001

Beschlussvorlage

3. Städtebauprojekt Bahnhofsumfeld
3.2 Teilprojekt Dionysoshof/ Johannisstraße/ Am Domhof
hier: Auslobungstext zum Wettbewerb
DS.Nr. 1454/001

Beschluss

Der Stadtentwicklungsausschuss vertagt diesen Punkt bzw. bittet die Verwaltung, eine neue Beschlussvorlage unter Bezugnahme auf die o.g. Ausführungen zu erarbeiten.

Erläuterung

Architekt Schaller senior (†), der das Urheberrecht auf die bestehenden Bauten hatte, war mit der Durchführung eines Wettbewerbes nicht einverstanden. Er hatte sich jedoch bereit erklärt, an einem Workshop mitzuarbeiten und das Ergebnis zu akzeptieren, auch wenn es nicht seinen Vorstellungen entsprechen sollte.

Die Verwaltung hatte den Ausschussmitgliedern diesen Sachverhalt erläutert und nach Diskussion zugesagt, die vorliegende Beschlussvorlage entsprechend zu modifizieren.

September 2001

Sitzung des Stadtentwicklungsausschuss am 11.09.2001

Beschlussvorlage

1. Städtebauprojekt Bahnhofsumfeld
1.2 Teilprojekt Dionysoshof / Am Domhof
hier: Durchführung eines Workshops
DS.Nr. 1570/001

Beschluss

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Durchführung eines Workshops für den Bereich Dionysoshof/ Johannisstraße/ Am Domhof mit den als Anlage dieser Beschlussvorlage beiliegenden Planungsvorgaben. (...)
Dieser Beschluss steht unter den Vorbehalten:

1. der Genehmigung des beim Fördergeber beantragten vorzeitigen Maßnahmenbeginns und
2. der Bewilligung der beantragten Städtebaufördermittel.

Haushaltsmittel in Höhe von 250.000 DM stehen bei der Haushaltsstelle 6150.950.2040.5 - Neugestaltung/ Atraktivierung/ Dom-Bahnhofsumgebung - bereit.

Abstimmungsergebnis

Einstimmig zugestimmt.

Februar 2002
Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 14.02.2002

Mitteilung
4. Workshop „Dionysoshof/ Johannisstraße/ Am Domhof“
hier: Verfahren und Termine

Niederschrift:
keine Diskussion.

März 2002
Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 14.03.2002

Mitteilung
4. Stadtplanung - Projekte
4.8 Ergebnis des Workshops „Dionysoshof“ in Köln-Altstadt/Nord

Niederschrift
Herr von Wolff stellt anhand von Plänen kurz die Ergebnisse des Workshops vom 08.03.2002 vor. Das Beurteilungsgremium hat empfohlen, die Entwürfe des Büros Allmann/ Sattler/ Wappner aus München sowie Rem Koolhaas/ Office of Metropolitan Architecture aus Rotterdam in der Form überarbeiten zu lassen, dass sie den Detaillierungsgrad von Wettbewerbsarbeiten erreichen. Er stellt die Grundzüge und Entwicklungspotenziale der beiden Entwürfe im Vergleich dar.

Das Beurteilungsgremium hat zu beiden Konzepten einen detaillierten Anforderungskatalog erstellt, mit dessen Hilfe die beiden Büros nun ihre Konzeption überarbeiten können. Die abschließende Sitzung der Beurteilungskommission soll am 03.05.2002 stattfinden.

Juni 2002
Stadtentwicklungsausschuss am 04.06.2002, und Ausschuss Kunst und Kultur/ Museumsneubauten am 11.06.2002

Mitteilung StEA
18. Mitteilungen
18.12 Ergebnis Workshop Dionysoshof

Mitteilungstext
Die Verwaltung teilt mit, dass die beiden mit der Überarbeitung beauftragten Architekturbüros Allmann/ Sattler/ Wappner aus München und OMA Rem Koolhaas aus Rotterdam am 03.05.2002 ihre überarbeiteten Planungen vorgestellt haben. Sie teilt ferner mit, dass die Beurteilungskommission sich mit 13:5 Stimmen bei einer Enthaltung für den Entwurf Allmann/ Sattler/ Wappner entschieden hat und für diese Planung ein Lärmgutchten erstellt werden soll.

Niederschrift des StEA
keine Diskussion.

Juli 2002
Gemeinsame Sitzung der Ausschüsse Stadtentwicklung sowie Kunst und Kultur/ Museumsneubauten am 08.07.2002

Mitteilung
3. Überlegungen zur Um- und Neugestaltung der Domumgebung

Als einziger Tagesordnungspunkt der Sondersitzung werden die Überlegungen zur Um- und Neugestaltung der Domumgebung von der Verwaltung vorgestellt und diskutiert.

Niederschrift
(...) Herr Fruhner erläutert das durchgeführte Workshop-Verfahren zum Dionysoshof. (...)

(...) Herr Klipper weist darauf hin, dass die Umsetzung dieser Planung das Werk der Architekten Busamnn/ Dr. Haberer beeinträchtigen kann. Deshalb müssen noch Messungen zur Verkehrs- und Lärmbelästigung durchgeführt werden, um eine beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität im Platzbereich vor dem Museum Ludwig auszuschließen. Der erforderliche Beschluss zum Ergebnis des Workshopverfahrens steht noch aus. (...)

6 Die Urheber der Domplatte

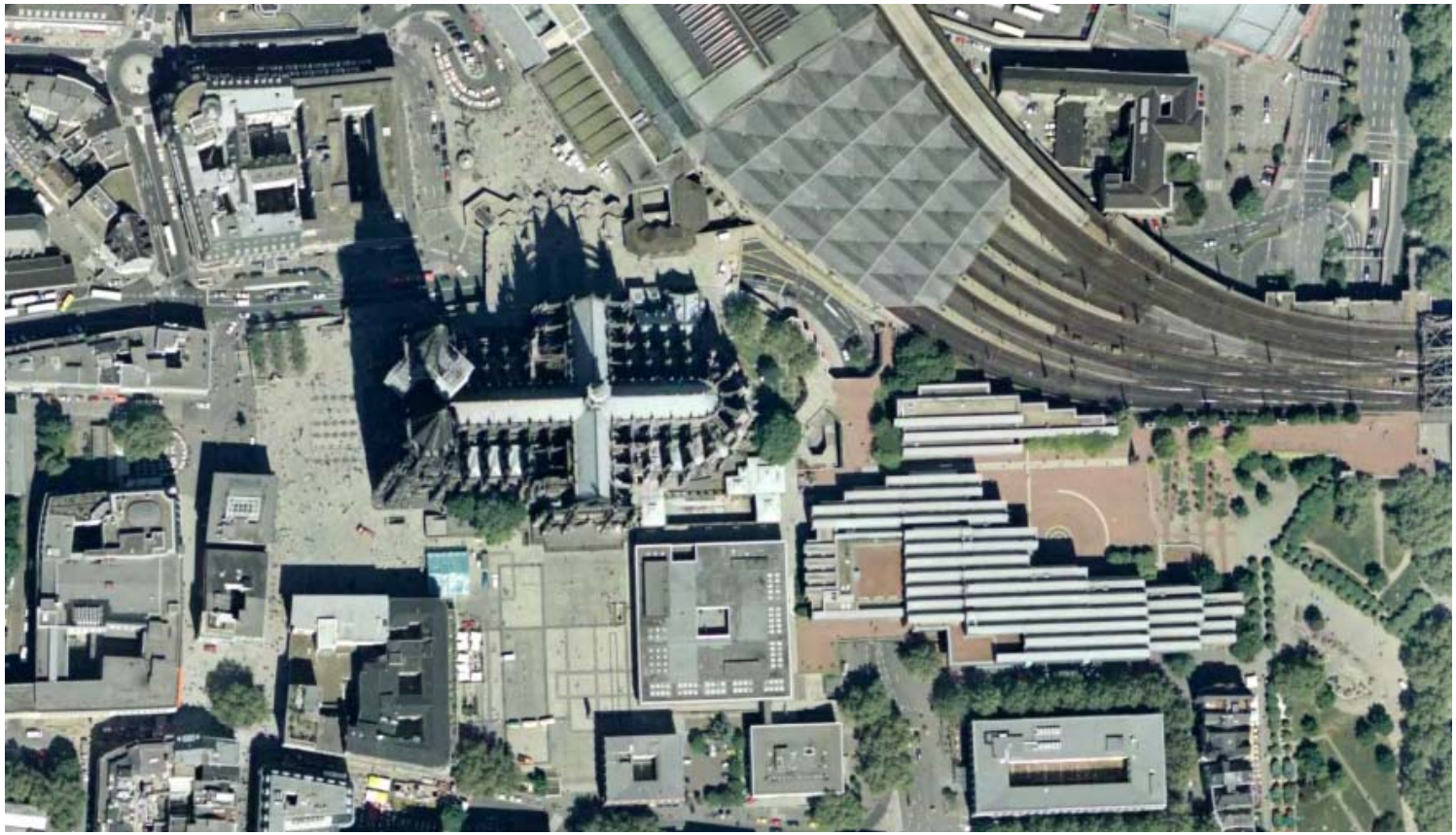


Abbildung: Luftbild aus dem Jahre 2002 vor der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Treppenanlage

6.1 Die Rechtslage

Das heutige Erscheinungsbild des Bereiches um den Dionysoshof ist das Ergebnis zweier Baumaßnahmen, die das Domumfeld in seiner heutigen Gestalt wesentlich geprägt haben:

- der Neubau der Domplatte, geplant von dem Architekten Fritz Schaller, gebaut zu Beginn der 1970er Jahre,
- der Bau des Museums Ludwig/ Philharmonie bei gleichzeitiger Weiterführung der Domplatte in Richtung Westen, geplant von den Architekten Busmann+Haberer, gebaut in den 1980er Jahren.

Diese realisierten Planungen der Architekten begründen ihre Urheberrechte an den jeweiligen Bauwerken. Der Grenzverlauf wird durch die unterschiedlichen Oberflächenbeläge erkennbar: die mit Granitplatten gepflasterten Bereiche der Domplatte wurden von Fritz Schaller geplant, die mit rotem Klinker gepflasterten Bereiche am Museum Ludwig/ Philharmonie von Busmann+Haberer.

6.2 Die Vereinbarungen

Mit den beiden Urheberrechtsträgern war im Vorfeld des städtebaulichen Workshops 2002

folgendes vereinbart worden:

- Fritz Schaller akzeptiert die Entscheidung des Fachgremiums und beruft sich nicht auf sein Urheberrecht, falls Eingriffe an seinem Bauwerk vorgeschlagen werden. Er wird Mitglied des Fachgremiums. Aufgrund seiner Krankheit und des plötzlich eingetretenen Todes im März 2002 nahm diese Aufgabe sein von ihm mit Schreiben vom 12.02.2002 benannter Vertreter Fritz Lill wahr.
- Das Büro seines Sohnes, Christian Schaller, nimmt als Planungsbüro am Workshop teil.
- Die Architekten Busmann + Haberer lehnen es mit Schreiben vom 13.02.2002 unter Hinweis auf ihre Urheberrechte ab, als planendes Büro am Workshop teilzunehmen. Als Mitglied des Fachgremiums stellen sie sich jedoch zur Verfügung.
  Mit Schreiben vom 19.02.2002 sagen sie zu, den am Workshop teilnehmenden Architekturbüros Planunterlagen vom Museum Ludwig/ Philharmonie und Restaurationsgebäude zur Verfügung zu stellen

Sowohl im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung des Workshops als auch während beider Sitzungen des Fachgremiums war Herr Dr. Haberer anwesend und hat die Gelegenheit genutzt, die von ihm und Herrn Busmann vertretene Haltung in die Entscheidungsprozesse einzubringen.

In der zweiten Stufe des Workshops am 03.05.2002 hat das Fachgremium mit großer Mehrheit den Entwurf von Allmann/ Sattler/ Wappner als Grundlage für die weiteren Planungen in diesem Bereich ausgewählt.

6.3 Die aktuelle Sachstand

Im Schreiben vom 15.08.2002 heißt es: “Das Architekturbüro Busmann+Haberer wird als Urheber des Museums und der Freianlagen ohne eine verbindlichen Zusage der Stadt Köln, dass die Empfehlung des Gutachterausschusses (Anmerkung: gemeint ist das Fachgremium des Workshops 2002) nicht weiter verfolgt wird, notfalls vom Urheberrecht Gebrauch machen und der Verwirklichung des Abrisses der Domplatte und auch der Umbauplanung des Museums nicht zustimmen”.

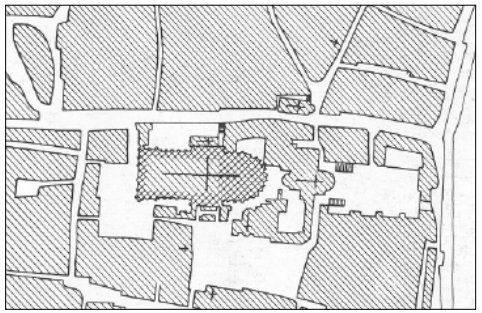
6.4 Fazit

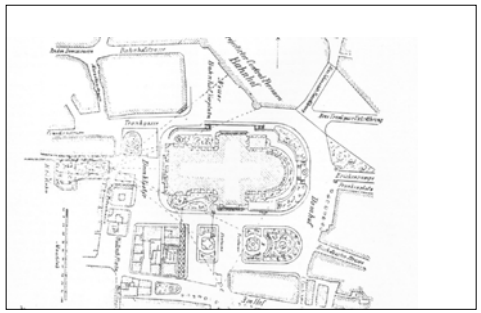
Mit der Teilnahme am Fachgremium des Workshops haben sich Busmann+Haberer den Regeln eines demokratischen Entscheidungsprozesses unterworfen, die sie jedoch mit Schreiben vom 15.08.2002 nicht mehr akzeptieren.

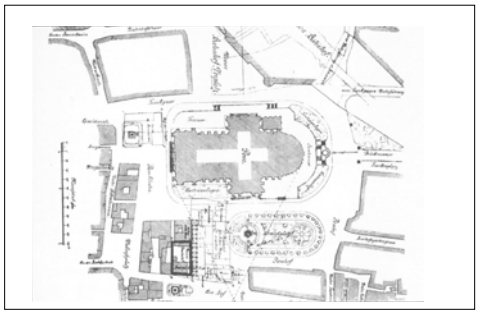
Sollte die Entscheidung der Beurteilungskommission revidiert werden bzw. künftig eine andere Planungsgrundlage als die des Büros Allmann/ Sattler/ Wappner weiter verfolgt werden, so wäre es legitim, wenn sich auch Christian Schaller, auf den das Urheberrecht an der Domplatte nach dem Tod seines Vaters übergegangen ist, erneut auf seine Urhebberrechte beruft.

Das Ergebnis des Workshops 2002 wäre damit hinfällig. Die in Anspruch genommenen Fördermittel des Landes für die Finanzierung des Verfahrens müssten voraussichtlich zurückgezahlt werden.

7 Anhang
7.1 Die historische Entwicklung


um 1800: Skizze der Domumgebung


um 1895: Freilegung des Doms (Entwurf Heiermann)


um 1895: Freilegung des Doms (Entwurf Stübben)

um 1800
Freilegung des Doms
Das ursprüngliche Gefüge von Bauten, Straßen und Plätzen, das die Kathedrale mit dem Stadtgrundriss verband, ist schon im späten 19. Jahrhundert durch Abbruchaktionen, die das Bauwerk freilegen sollten, verändert worden.

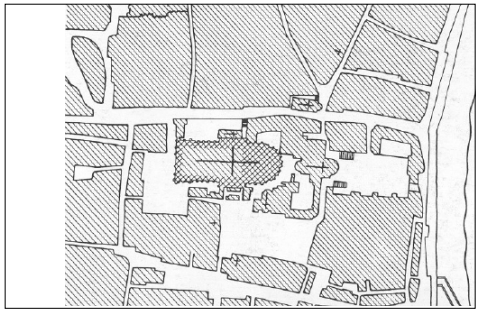
1801
Dom und Botanischer Garten
1798 hatten die Franzosen im ehemaligen Jesuitengymnasium an der Marzellenstraße - auf dem Gelände des heutigen Hauptbahnhofs - eine Zentralschule eröffnet. Neben der Zentralschule lag ein Garten, der bereits 1633 von Jesuiten angelegt worden war. Dieser wurde 1801 in einen Botanischen Garten umgestaltet und 1810 durch den Abriss des Maximinenklosters erweitert.

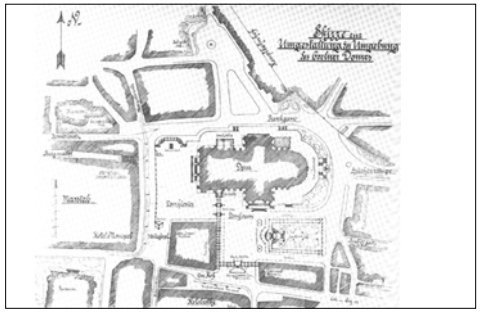
1854
Brücken- und Eisenbahnbau
1854 beantragte die Rheinische Eisenbahngesellschaft den Erwerb des Grundstücks, auf dem der Botanische Garten lag. Der Verwaltungsbericht begründete den Verkauf mit der Bedeutung des Brücken- und Eisenbahnbaus für Köln. Dies wurde besonders durch die 1854 getroffene Entscheidung gefördert, die Eisenbahn- und Straßenbrücke in der Achse des Domes zu errichten. Damit entstand die in ihrer Art in Europa wohl einmalige enge Nachbarschaft einer Kathedrale und eines Hauptbahnhofes.

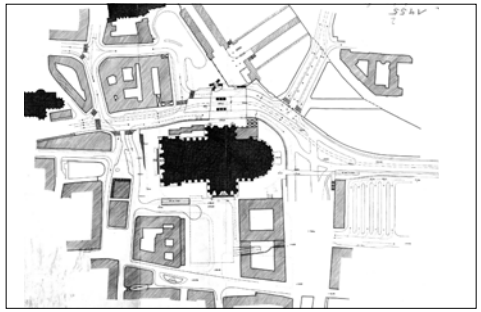
1880
Fertigstellung des Doms
Am 15. Oktober 1880 wurde der Dom - 400 Jahre nach Stillegung der Arbeiten - vollendet. Er wurde als „das gewaltigste Denkmal“ gefeiert, „mit dem die Hohenzollern zum Ausdruck bringen möchten, dass Köln eine der kostbarsten Zierden ihrer Monarchie ist“. Das Dombaufest am 15. Und 16. Oktober 1880 geriet dementsprechend zu einer politischen Machtdemonstration des preußischen Königtums. Mit 156m stellte der Dom für kurze Zeit das höchste Bauwerk der Welt dar.

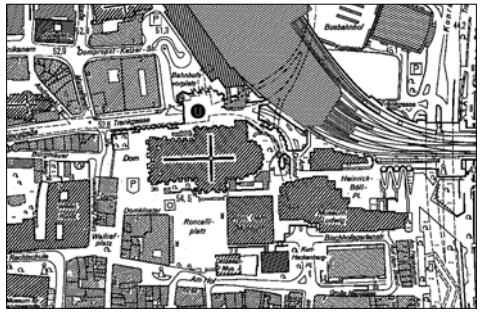
1895-1903
Entwürfe zur Freilegung des Doms
Die Entwürfe zur Freilegung der Domumgebung entsprachen weder der gottesdienstlichen Funktion des Baus noch strebten sie nach Steigerung des optischen Erlebniswertes von Dom und Umbauung, sondern sie versuchten, die Inszenierung des Baudenkmals als Dokument der finanziellen und unternehmerischen Leistungsfähigkeit der Bürger des 19. Jahrhunderts darzustellen.

1903 wurde auf der Tagung für Denkmalpflege in Erfurt auf Vorschlag Stübbens, des ehemaligen Beförderers der Kölner Domfreilegung, die Abkehr von der Freilegung zum Leitprinzip der städtebaulichen Behandlung der Umgebungen von Bauwerken festgeschrieben: „Die sogenannte Freilegung eines Bauwerks bzw. die Vorbereitung der Freilegung durch Fluchtlinienfestsetzung kann hervorgehen aus dem Verkehrsbedürfnis oder ästhetischer Absicht. In beiden Fällen ist sorgfältig zu prüfen, ob das Gesamtbild des Bauwerks und seiner Umgebung durch die beabsichtigte Freilegung gehoben oder beeinträchtigt wird. Muss letzteres befürchtet werden, so ist, wenn Verkehrsanforderungen maßgebend sind, nach Möglichkeit dem Verkehr eine andere Richtung anzuweisen. Handelt es sich um Verschönerungsabsich-


um 1900: Skizze der Domumgebung


um 1903: Neugestaltung der Domumgebung


um 1955: Neugestaltung der Domumgebung


um 1974: Neugestaltung der Domumgebung

ten, so ist eine schädigende Freilegung erst recht zu unterlassen und soweit nötig, die Verbesserung der Umgebung des Bauwerkes auf andere Weise zu erstreben."

Alle nach 1903 und bis heute vorgelegten Projekte und durchgeführten Maßnahmen versuchen die Freilegung des 19. Jahrhunderts rückgängig zu machen.

um 1940
Zunahme des Individualverkehrs
In die fließend gewordenen Räume, die die Freilegung hinterlassen hatte, ergoss sich der von Jahrzehnt zu Jahrzehnt wachsende Autoverkehr. Der Dom war nicht nur mit den Eisenbahnanlagen konfrontiert, er stand bald auch in einem Verkehrskreisel und wurde zudem von parkenden Fahrzeugen belagert. So stellte sich die Aufgabe, Plätze wiederzugewinnen, sie zu gestalten und zugleich die Verkehrsprobleme zu bewältigen.

nach 1945
Zerstörung und Wiederaufbauplanung
Die Dombrücke wurde nach der Zerstörung durch den Krieg nur noch für den Eisenbahn- und Fußgängerverkehr wiederhergestellt. Die Stadtplanung löste das Problem des Autoverkehrs durch zwei neue Rheinbrücken, die Severinsbrücke und die Zoobrücke. Sie entlasteten den innersten Stadtbereich. Der Verzicht, Autoverkehr über die Dombrücke zu führen, war eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Planung der Domplätze.

um 1950
Weitere Zunahme der Verkehrsprobleme
Bei der Suche nach einer Lösung wurden über zwei Jahrzehnte die Arbeiten der Stadtplanung, die Wettbewerbsergebnisse freier Architekten und die Gutachten von Verkehrsingenieuren in einer städtebaulichen Synthese zusammengefügt. Während des gesamten Planungsprozesses wurden immer wieder die Voraussetzungen diskutiert, die sich aus der gesamtstädtischen Planung für den Dombereich ergeben. Schon in früheren Jahrzehnten mussten Projekte zur Verlagerung des Hauptbahnhofes als unrealistisch aufgegeben werden. Der enge Bahnhofsvorplatz wurde entlastet durch den Ausbau des Breslauer Platzes. Beide Bahnhofsplätze wurden durch einen öffentlichen Fußgängerweg im Bahnhofsgebäude miteinander und dadurch auch mit der Domterrasse verbunden.

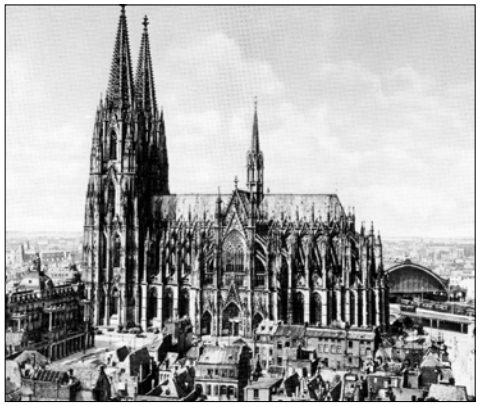
Bau der Nord-Süd-Fahrt
Mit dem Bau der Nord-Süd-Fahrt konnte der Durchgangsverkehr aus dem Dombereich herausgenommen werden. Es war einer der maßgeblichen Entschlüsse der Kölner Nachkriegsplanung, die Verkehrserschließung des Stadtkerns im allgemeinen nicht durch die Erweiterung historischer, sondern durch den Bau neuer Straßenzüge zu schaffen. Das Netz neuer Straßenzüge sollte im Stadtkern die historischen Straßen überlagern, so dass der Maßstab der alten Straßenzüge und damit ihr wesentlicher Charakter erhalten blieb.

Der Bau der Nord-Süd-Fahrt schuf auch die Voraussetzung für die Schaffung von Fußgängerzonen. Nach Schildergasse und Hohe Straße konnten so die Domplätze als weitere Glieder in die Kette innerstädtischer, nur dem Fußgänger vorbehaltener Erlebnisräume eingefügt werden.

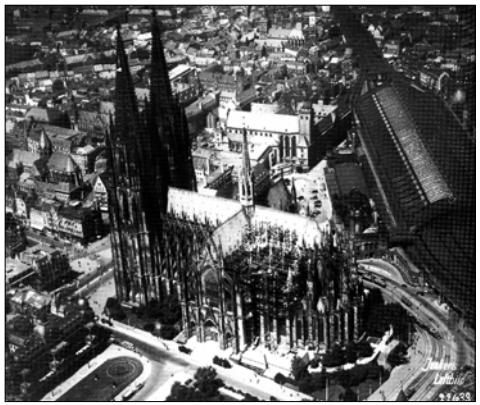
1956-61
Ideenwettbewerb Domumgebung
Die Ergebnisse des Internationalen Ideenwettbewerbes für die Neugestaltung der Domumgebung 1956-57 brachten eine Fülle von Anregungen für die weitere Arbeit und wurden zusammengefasst in einer Empfehlung der Fachpreisrichter, das Projekt durch die Stadtplanung weiterbearbeiten zu lassen. Der Rat und die Öffentlichkeit waren in allen Phasen in den Planungsprozess eingebunden.

Der Rat bildete 1961 einen Sonderausschuss für die Gestaltung der Domumgebung, dem neben Ratsmitgliedern auch Vertreter des Domkapitels, der Bundesbahn, der Architektengemeinschaft und mehrere auswärtige Fachleute angehörten. Prof. Wehner/ TU Berlin erhielt den Auftrag zur Erstellung eines Verkehrsgutachtens für die Domumgebung.

1962-63
Wettbewerb für das Römisch-Germanische Museum
Die Entdeckung des Dionysos-Mosaiks im Jahre 1941 beim Bau eines Luftschutzbunkers südlich des Domchores hatte nach dem Zweiten Weltkrieg die Entscheidung für den


Dom und Domumgebung um 1880, Südansicht


Dom und Domumgebung um 1895, Ostansicht


Dom und Domumgebung um 1930, Süd-Ost-Ansicht


Dom und Domumgebung um 1930, Süd-West-Ansicht

Standort des Römisch-Germanischen Museums bestimmt. Bereits die Überlegungen von Rudolf Schwarz zum Wiederaufbau von Köln sehen hier einen Museumsneubau vor, allerdings für ein anderes Thema.

Im Jahre 1962 wurde ein bundesweiter Architektenwettbewerb ausgeschrieben. Die überragende Wirkung des Domes, die Überleitung zur Nachbarbebauung sowie die Fassung eines räumlich geschlossenen Dom-Südplatzes sollten die Faktoren sein, die zur Lösung der Bauaufgabe mit den museumstechnischen Forderungen in Einklang gebracht werden mussten.

Erster Preis des Architektenwettbewerbs:
Prof. Dipl.-Ing. Heinz Röcke, Dipl.-Ing. Klaus Renner aus Braunschweig

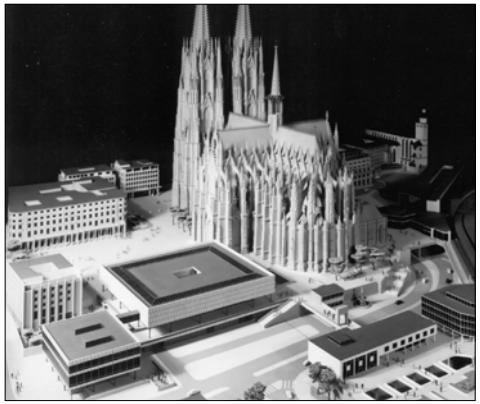
1964
Erster Bauabschnitt der U-Bahn
Ein weiterer entscheidender Beitrag zur Neuordnung der Innenstadt war die Entscheidung, den öffentlichen Schienenverkehr im Bereich des Domes unterirdisch zu führen. Diese Entscheidung erleichterte die Neuordnung der Domplätze. Das Gutachten von Prof. Wehner und die Pläne für den ersten Bauabschnitt der U-Bahn lagen dem Sonderausschuss vor. Dieser beschloss, für die Gestaltung der Domumgebung im Bereich der Dom-West-, Dom-Nord- und Dom-Ostseite einen engeren Wettbewerb auszuschreiben.

1965-66
Engerer Wettbewerb Domumgebung
Teilnehmer:
- Prof. Gottfried Böhm, Köln
- Reg.-Bmstr. a. D. Fritz Schaller, Köln
- Prof. Erwin Steinbach, Aachen

Leitgedanken der Planung:
- Der Dom braucht in seiner Nachbarschaft maßstabgebende Bauten, die ihn in den Stadtgrundriss einbinden. Bei diesen Bauten soll auf stilistische Anpassungsversuche verzichtet werden. Sie sollen sich in Form und Material zu ihrer Entstehungszeit bekennen.
- Der Dom ist Mittelpunkt eines Fußgängerbereiches, der an die Hohe Straße, den Hauptbahnhof und an das Rheinufer angeschlossen ist. Ein vollständiger Umgang um den Dom ist zu schaffen. Den Portalen des Domes sollen mit möglichst geringem Höhenunterschied Plätze zugeordnet sein.
- Der Hauptbahnhof muss nicht nur direkte Anbindungen an U-Bahn und Busse erhalten, er muss auch für Kraftfahrzeuge gut erreichbar bleiben, d.h. Trankgasse und Bechergasse müssen entsprechend ausgebaut werden.
- Es müssen Parkgelegenheiten für den von der Platzoberfläche verdrängten ruhenden Verkehr geschaffen werden.

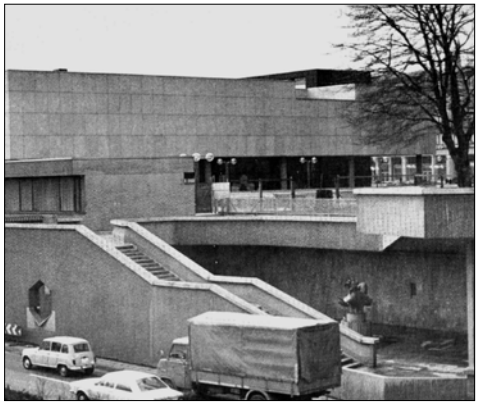
Für die Ordnung der unterschiedlichen Planungsvoraussetzungen bot sich wegen der Topographie des Geländes eine Lösung in verschiedenen Ebenen an. Hohe Straße und Wallrafplatz liegen auf etwa 54m ü.NN. Vom Wallrafplatz fällt das Gelände bis zur Bechergasse und zum Bahnhofsvorplatz auf 50,5 bis 50m ü.NN. Diese Situation ermöglichte die Fortsetzung des Niveaus Hohe Straße / Wallrafplatz mit geringen Differenzierungen zum Dom hin, um den Dom herum bis zur Dombrücke und damit auch die Überbrückung Trankgasse und Bechergasse. Auf dem unteren Niveau liegen der Bahnhofsvorplatz, der Durchgang zum Breslauer Platz, die Verkehrsstraßen Trankgasse und Bechergasse sowie - unter dem westlichen und südlichen Domplatz - eine Tiefgarage in zwei Geschossen mit 613 Stellplätzen. Domplätze und Dominnenraum sind im Norden und Westen stufenlos an das obere Niveau angeschlossen; der Domsüdplatz liegt einige Stufen tiefer.

1966
Tiefbauarbeiten nördlich des Doms
Der Auftrag zur Planung der Tiefgarage wurde dem Architekten Jacques Schmitz erteilt.


Wettbewerb Römisch-Germanisches Museum 1962/63


Petrusbrunnen am Ostchohr des Domes, 1974


Bau der Domplatte, 1974


Dionysoshof, 1974

1967
Baubeginn Römisch-Germanisches Museum und Dombauhütte
Planung und Bauleitung: Prof. Dipl.-Ing. Röcke und Dipl.-Ing. Renner, Braunschweig

1968
Bau der Domterrasse
Mit der Planung und künstlerischen Oberleitung wurde Architekt Dipl.-Ing. Fritz Schaller, Regierungs-Baumeister a. D., beauftragt.

1970
Beleuchtung der Domplätze
Die Planung der Beleuchtung für die Domplätze wurde dem Büro H.T. Malotki übertragen.

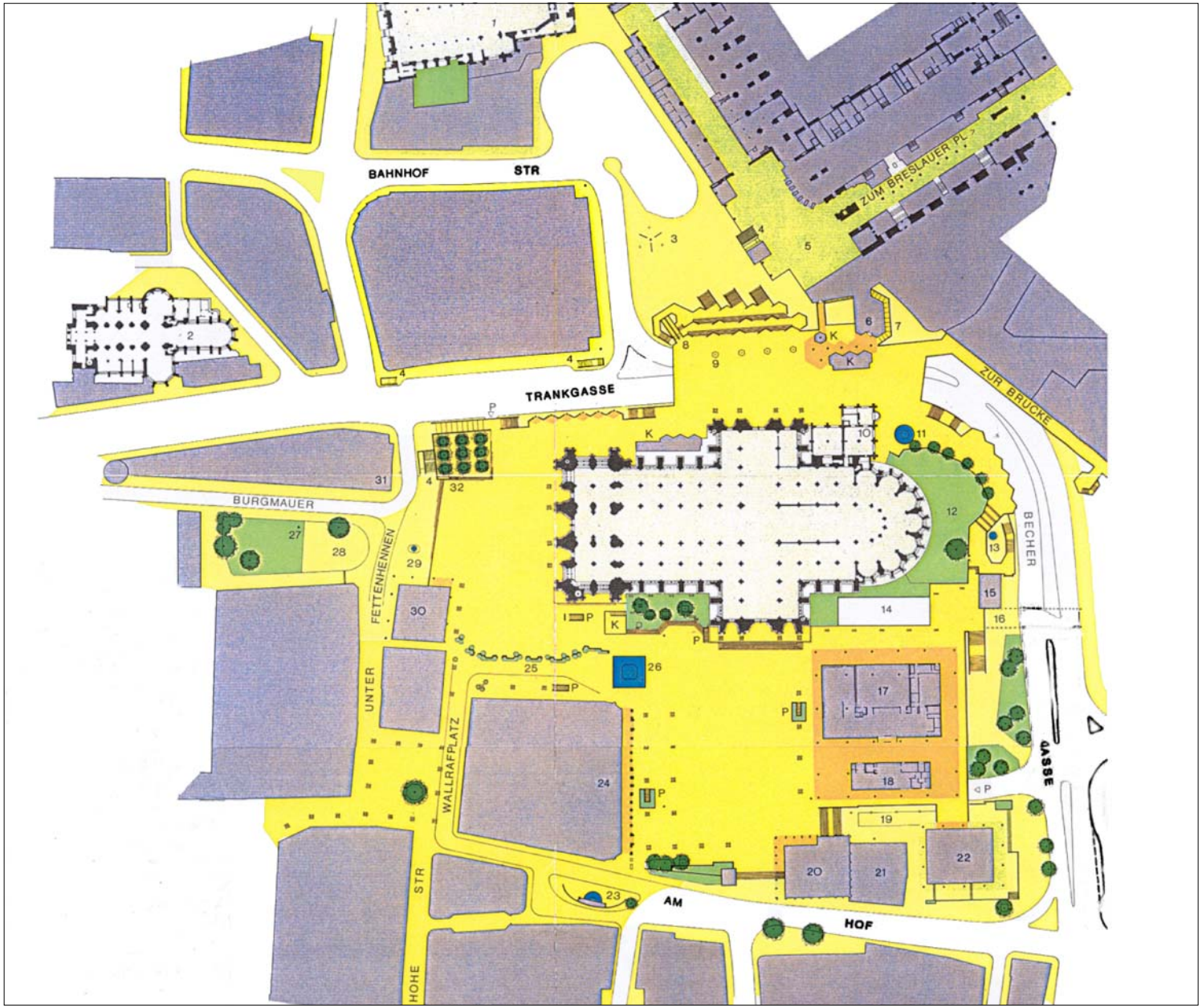
1974
Eröffnung des Römisch-Germanischen Museums
Mit der Eröffnung des Römisch-Germanischen Museums 1974 wurde die Domumgebung im wesentlichen fertig gestellt.

1974
Dom-Südseite
Der südliche Domplatz war der geräumigste der neuen Fußgängerplätze um den Dom. Der Platz war als freie Versammlungsfläche für Veranstaltungen vieler Art gedacht. Die Nordwand des räumlich geschlossenen Platzes wird vom Domquerschiff mit seinen Portalen und dem Strebewerk des Langschiffes gebildet. Die Westwand des Platzes bildet das Domhotel mit seiner Kolonnade. Am südlichen Ende schirmt ein Hochbeet mit einer alten Baumgruppe den Platz gegen die von West nach Ost stark abfallende Straße am Hof ab. Sie ist durch Stufen mit dem Domsüdplatz verbunden. Die östliche Abgrenzung bildet der Komplex des Römisch-Germanischen Museums. Südlich des Museums führt am Kuriengebäude vorbei eine breite Treppe zu einem Fußgängerweg in Richtung Bechergasse hinab. Auf diesem Weg wurde eine bei den Bauarbeiten entdeckte römische Straße in der ursprünglichen Form wieder verlegt.

Dom-Nordseite
Der Nordbereich war durch die breite Überbrückung der Trankgasse charakterisiert. Er bildete einen Vorplatz vor dem Dom-Nordportal und sollte ein freies Durchfluten des Menschenstromes zwischen Dom-Westseite und Hauptbahnhof über die Trankgasse hinweg und über mehrere Treppen und eine Doppelrolltreppe hinunter zum Hauptbahnhofsvorplatz erlauben. Zur Überwindung dieses Höhenunterschiedes waren zwei Zwischenterrassen eingeschaltet, die zum Verweilen mit dem Blick auf den belebten Bahnhofsvorplatz und die im Hintergrund aufragende Kirche Mariä Himmelfahrt einladen sollten. Die vier Treppenläufe ließen auf dem unteren Platz breite Durchgänge für den Verkehr zwischen Bushaltestelle und Bahnhof offen. Zusammen mit den beiden Geschossen der U-Bahn wurde die Dom-Nordseite in vier Ebenen gelöst. Am rheinwärts gelegenen Ende der Terrasse wurde der Fußgängersteg angeschlossen, der die direkte Verbindung zum Rheinufer und zur Rheinbrücke herstellt.

Zwischen Nord- und Westbereich vermittelte eine schmalere Zone. Sie wurde bestimmt durch eine an den Dom angelehnte Kioskgruppe und durch eine zweistöckige Arkade, die die auf dem unteren Niveau liegende Bushaltestelle überdeckt.

Dom-Westseite
Der westliche Domplatz stellte die Verbindung zwischen Hohe Straße und Hauptbahnhof dar. Das Platzniveau fält von der Höhe des Domfußbodens langsam nach Westen ab und läuft in langen Stufen auf die Straße Unter Fettenhennen aus. Die Nordwestseite des Domplatzes ist als stiller Bereich mit Bänken und neun Bäumen gestaltet. Die Reste des alten römischen Nordtors wurden hier - nur wenige Schritte vom ursprünglichen Standort entfernt - wieder aufgebaut. An der Front Domkloster wurde eine Anliegervorfahrt belassen, die mit Granitbänken und Blumenkübeln eingegrenzt wurde.



Gesamtplanung der Domplätze und des Römisch-Germanischen Museums 1974

Architekt: Fritz Schaller, Köln
Darstellung: Stadtplanungsamt 1974

Fußgängerzone, Niveau
Hohe Straße - Dom - Rheinbrücke

Fußgängerzone, Niveau
Am Hof - Bechergasse - Trankgasse - Bahnhofsstraße

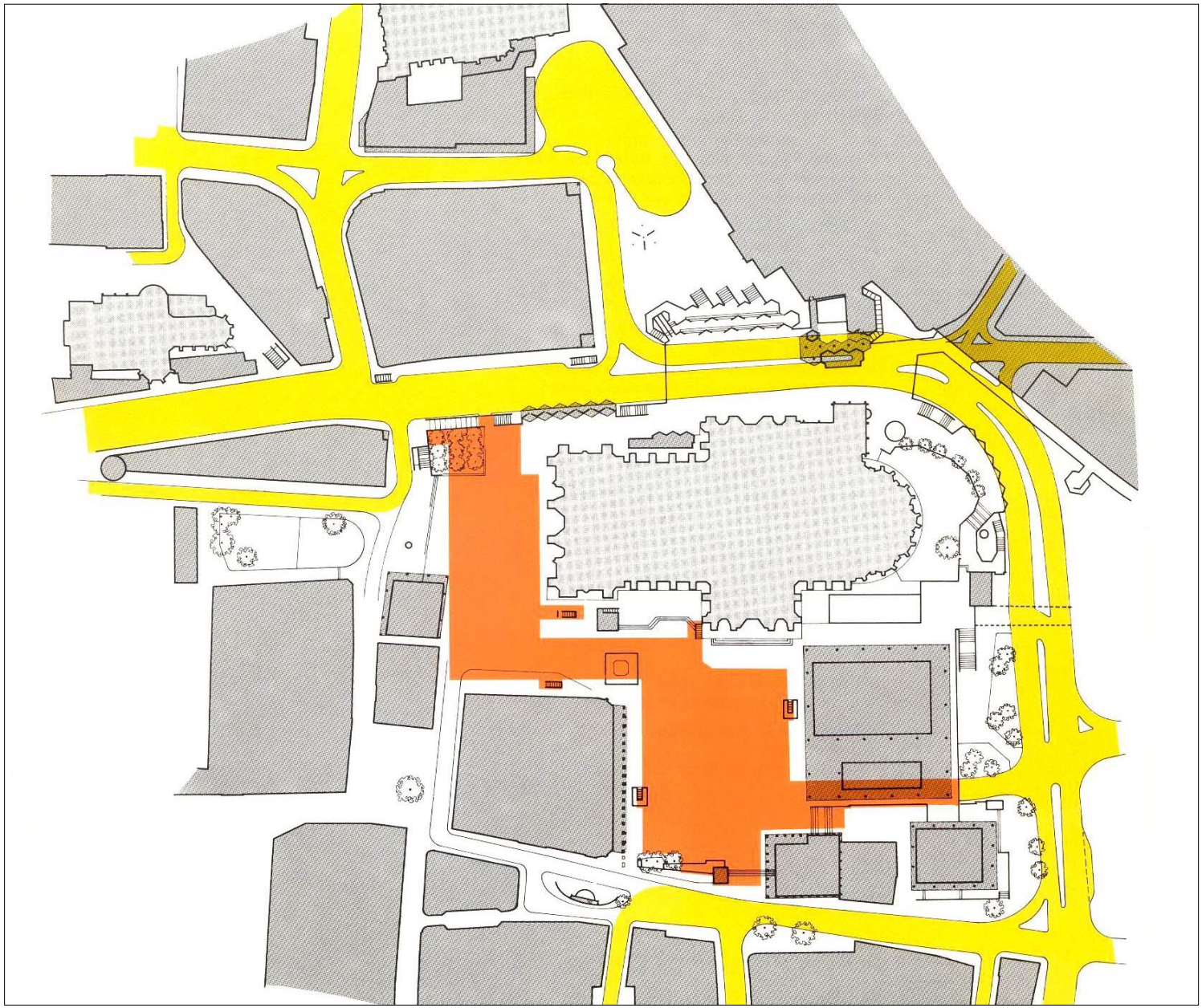
K Kiosk
P Eingänge zur Tiefgarage
1 Kirche St. Mariä Himmelfahrt
2 Kirche St. Andres
3 Informationsmast
4 Eingänge zur U-Bahn
5 Bahnhofshalle
6 Bahnhofsgaststätte
7 Stufenrampe
8 Doppelrolltreppe
9 Fahnenmast
10 Domsakristei
11 Petrusbrunnen
12 Domherrenfriedhof
13 Dionysosbrunnen
14 Werkhof der Dombauhütte
15 Dombauhütte
16 Geplante Überbrückung der Bechergasse
17 Römisch-Germanisches Museum
18 Caféteria
19 Römische Straße
20 Kuriengebäude mit Diözesanmuseum
21 Geplante Erweiterung des Diözesanmuseums
22 Verwaltung des Römisch-Germanischen Museums
23 Heinzelmännchenbrunnen
24 Gaststätte des Domhotels
25 Anliegervorfahrt
26 Wasserbecken
27 Säule des alten Doms (um 1075)
28 Reichard-Kaffeeterrasse
29 Taubenbrunnen
30 Bank für Gemeinwirtschaft
31 Verkehrsamt
32 Reste des römischen Nordtores

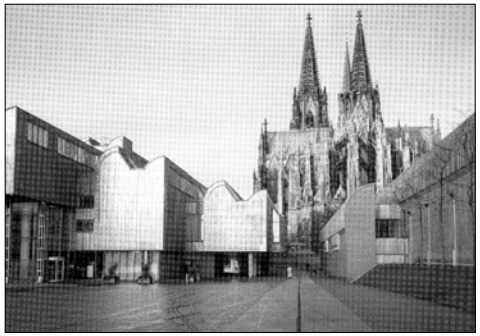
Gesamtplanung der Domplätze und des Römisch-Germanischen Museums 1974

Architekt: Fritz Schaller, Köln
Darstellung: Stadtplanungsamt 1974

Verkehrsstraßen

Tiefgarage für 613 Wagen





Museum Ludwig/ Philharmonie 1974



Dom und Museum Ludwig, Luftbild 2008





Dom-Ostseite und Dionysoshof

Die Dom-Ostseite sollte ein Ort der Ruhe und Beschaulichkeit werden. Zwei Flächen legen sich ringförmig um den Domchor. Die innere, um 1,30 m tiefer als die äußere, gruppiert sich um den abgeschlossenen Domherrenfriedhof. Die äußere Fläche bildet einen Teil des frei zugänglichen Domumgangs. Auf Stützen aufgeständert kragt sie bis über die Fahrbahn der Bechergasse aus. Dadurch sollte eine gute Abschirmung gegen den Straßenverkehr auf der unteren Ebene erreicht werden. Der Umgang überdeckt eine Rampentreppe, die vom Niveau der Bechergasse zum (heute nicht mehr aufgestellten) Petrusbrunnen hinaufführt. Ein Eingangshof zu dieser Treppe nimmt auf dem unteren Niveau die Domachse auf. An diesem Hof liegt der Zugang zu dem alten Baptisterium. Hier steht der Dionysosbrunnen des Bildhauers Karl Burgeff.

1975-76

Museum und Philharmonie

Seit 1966 hatten Irene und Peter Ludwig dem Wallraff-Richartz-Museum eine wichtige Sammlung moderner Kunst als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt. Als diese Sammlung 1976 als Geschenk angeboten wurde, verpflichtete sich die Stadt zu einem Museumsneubau, in dem neben dem Wallraff-Richartz-Museum ein eigenes Museum für die Angewandte Kunst des 20. Jahrhunderts als Museum Ludwig eingerichtet werden sollte.

Bereits 1975 hatte die Stadt Köln einen Ideenwettbewerb für die städtebauliche Neuordnung östlich des Domes ausgeschrieben, an dem zahlreiche auch international renommierte Architekten teilnahmen. Das Preisgericht, in dem auch der damalige Dombaumeister und der Landeskonservator vertreten waren, vergab den 1. Preis an die Kölner Architekten Peter Busmann und Gottfried Haberer. Sie erhielten im Jahre 1976 den Planungsauftrag für den Neubau von Museum und Konzertsaal.

1986

Eröffnung von Museum und Philharmonie

Der im September 1986 eröffnete Neubau für das Wallraff-Richartz-Museum/ Museum Ludwig und für den Konzertsaal der Kölner Philharmonie vor dem Chor des Domes war das Zeichen für die Vollendung des neuen Kölns, war Abschluss der Nachkriegszeit und zugleich Mittelpunkt der Neugestaltung der Stadt. Lange Diskussionen, zahlreiche Entwürfe und Überlegungen gingen voraus. Lange war bereits an eine Untertunnelung des Rheinufers gedacht worden.

Der von Dani Karavan gestaltete Museumsplatz (heute Heinrich-Böll-Platz), im intensiven Gespräch mit den Architekten Busmann und Haberer und dem Landschaftsarchitekten des Rheingartens Heinrich Penker, entstanden, nimmt Maße und Materialien der Umgebung auf: Ziegel des Museums, Granit der Domplatte, Gusseisen des Hauptbahnhofes, Grün des Rheingartens. Unter dem optisch markierten Mittelpunkt des Platzes befindet sich der Platz des Dirigenten in der Philharmonie.

Der Heinrich-Böll-Platz ist Kölns künstlerisch bedeutendster Platz. Sein Erscheinungsbild wird allein von der Platzfläche und ihrer Farbigkeit getragen. Mit seinen Materialien - Ziegel, Eisen, Eisenbahnschiene - reagiert er ebenso auf sein Umfeld wie mit der Führung seiner Achse. Der Weite der Platzfläche steht die aus Eisen- und Granitblöcken geschichtete Vertikale des Máalot, des Stufenturmes, kraftvoll an kalkulierter Stellung entgegen. Senkrechte Schlitze, verbunden mit größeren Aussparungen, lassen das Licht durch die Stele hineindringen. Damit erinnert das Máalot an archaische Stufen- und Sonnenheiligtümer. Sein gestalterisches Gegenelement ist ein aus konzentrisch geführten Ringen formuliertes, aus dem Platz herauswachsendes Plateau, das einen unter ihm liegenden Konzertsaal markiert.

7.2 Integriertes Handlungskonzept Umfeld Kölner Hauptbahnhof

Veranlassung un Zielsetzung

Das Umfeld des Kölner Hauptbahnhofs hat im Laufe der letzten Jahre durch eine Vielzahl von Maßnahmen bereits eine deutliche städtebauliche, stadtgestalterische und verkehrstechnische Umgestaltung erfahren. Diese Maßnahmen waren alle Bestandteile des „Integrierten Handlungskonzeptes Umfeld Kölner Hauptbahnhof“, das diese Maßnahmen nach Inhalt und zeitlicher Abfolge beschreibt, deren wechselseitigen Abhängigkeiten aufzeigt, die Beteiligten benennt und deren Beiträge sowie Kosten und Finanzierung der Maßnahmen. Ein großer Teil der Maßnahmen ist realisiert oder in der Fertigstellung. Bei anderen Teilprojekten, wie z.B. dem Bereich Dionysoshof / Baptisterium, müssen die vorliegenden Planungen auf ihre Realisierbarkeit hin überprüft und konkretisiert werden.

Im folgenden wird das Konzept im Original aus dem Jahr 2001 wiedergegeben. Vorab werden die wesentlichen Inhalte kurz zusammengefasst:

Räumlicher Umgriff

Der räumlich Umgriff des Handlungskonzeptes ergibt sich aus der Abgrenzung der unterschiedlichen Maßnahmen, und wird begrenzt

- im Süden durch die Nordseite / Dom und die Nordseite des Museums Ludwig,
- im Osten durch die Rheinuferstraße,
- im Norden durch die Goldgasse und die Maximinenstraße,
- im Westen durch die Marzellenstraße und durch die Front des Deichmannhauses

Teilprojekte

Bestandteile des Integrierten Handlunskonzept Bahnhofsumfeld sind die Teilprojekte:

1 Bereich Breslauer Platz
1.1 Bau der Nord-Süd-Stadtbahn
1.2 Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes (Breslauer Platz)
1.3 Entwicklung des Bereiches Johannisstraße / Goldgasse / Rheinuferstraße
1.4 Aufwertung des Bereichs Maximinenstraße / Turiner Straße
1.5 Bau einer Fahrradstation

2 Bereich Bahnhofsvorplatz / Domplatte
2.1 Neuordnung des Verkehrs
2.2. Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes
2.3 Teilabbruch der Domplatte und Neubau der Treppenanlage
2.4 Die Umgestaltung Johannisstraße, Straße Am Domhof und des Dionysoshofes

3 Ergänzende Zielsetzungen und Maßnahmen für das Bahnhofsumfeld
3.1 Soziologische Untersuchung der Folgen den Bahnhofsumbaus
3.2 Überlebensstation Gulliver

Beschlusslage

In seiner Sitzung am 11.09.2001 hat der Rat der Stadt Köln das „Integrierte Handlungskonzept für das Städtebauprojekt Bahnhofsumfeld“ zur Kenntnis genommen und die Teilprojekte Bahnhofsvorplatz / Domplatte und Dionysoshof / Johannisstraße / Am Domho (Durchführung eines Worskhops, DS 1570/001) beschlossen.

Städtebauprojekt Bahnhofsumfeld

Integriertes Handlungskonzept

A. Vorbemerkung

Das Umfeld des Kölner Hauptbahnhofes wird im Laufe der nächsten Jahre durch eine Vielzahl von Maßnahmen eine deutliche städtebauliche, stadtgestalterische und verkehrstechnische Umgestaltung erfahren.

Das hier vorgelegte Handlungskonzept „Umfeld Kölner Hauptbahnhof" beschreibt diese Maßnahmen nach Inhalt und zeitlicher Abfolge, zeigt deren wechselseitigen Abhängigkeiten auf, benennt die Beteiligten und deren Beiträge sowie die Finanzierung der Maßnahmen.

Der räumlich Umgriff des Handlungskonzeptes ergibt sich aus der Abgrenzung der unterschiedlichen Maßnahmen und wird begrenzt

- im Süden durch die Nordseite / Dom und die Nordseite des Museums Ludwig,
- im Osten durch die Rheinuferstraße,
- im Norden durch die Goldgasse und die Maximinenstraße,
- im Westen durch die Marzellenstraße und durch die Front des Deichmannhauses.

B. Derzeitige Situation des Bahnhofsumfeldes und
Städtebauliche Entwicklungsziele für das Bahnhofsumfeld

Der Hauptbahnhof und sein Gleiskörper markieren derzeit die nördliche Grenze der Kölner City. Diese Barrierewirkung wird verstärkt durch die sehr einseitige Ausrichtung des Bahnhofes, der mit seiner repräsentativen Eingangseite und auch seiner internen Organisation auf die Domseite hin ausgerichtet ist und auf der Nordseite trotz der städtebaulich ausreichenden Antrittfläche des Breslauer Platzes nicht über eine funktional und gestalterisch gleichwertige zweite „Vorderseite" verfügt. Die Nordseite des Bahnhofes ist vielmehr geprägt durch die für das Funktionieren des Bahnhofes wichtigen Nebenanlagen wie Lieferzufahrten und Dauerparkplätze und – in unmittelbarer Nachbarschaft – durch wenig attraktive flächenintensive Nutzungen wie den Busbahnhof und das städtebaulich nicht integrierte Gebäude des Kommerz-Hotels, das Ämtergebäude der DB und den zeitlich befristeten Bau des Musical-Domes.

Dieser Rückseitensituation entsprechend sind auch die städtebaulichen und gestalterischen Entwicklungspotentiale des Breslauer Platzes bei weitem nicht ausgeschöpft.

Spiegelbild dieser Situation auf der Nordseite des Bahnhofes ist die funktionale Überlastung der Bahnhofs-Südseite. Die hohen stadträumlichen Qualitäten des Ensembles Dom / Bahnhof / Deichmannhaus mit seinen wichtigen topographischen Bezügen (Domhügel) werden überlagert und gestört durch eine einseitig auf die IV-Erschließung des Bahnhofs hin ausgelegten Organisation der Freiflächen. Das Verkehrsbauwerk des Trankgassen-Tunnels mit der darüber liegenden nördlichen Domplatte verschiebt die nördliche Grenze des Domhügels zudem unangemessen weit in Richtung Bahnhofsgebäude mit der Folge, dass diese Hügelsituation nicht mehr angemessen wahrnehmbar ist.

Die funktionale Überlastung hat ihre Ursache in erster Linie in der Verkehrssituation, die geprägt ist durch hohe Durchgangsverkehrsanteile auf der Dompropst-Ketzer-Straße, einer zu hohen Anzahl von Kurzzeitparkplätzen mit dem daraus folgenden Park-Suchverkehr und – mit ca. 70% - der Hauptlast der Taxen-Bedienung des Bahnhofes.

Die Ungleichgewichtigkeit der beiden Bahnhofsseiten bietet die Chance, durch die Verlagerung der Haupterschließung des Bahnhofes von der Südseite auf die Nordseite dort die städtebaulichen Entwicklungsimpulse zu schaffen, die für die Schaffung einer stadträumlich gleichbedeutenden zweiten „Vorderseite" notwendig sind. Diese Verlagerung schafft auf der Domseite die für eine dringend notwendige stadtgestalterische Aufwertung dieses einmaligen Stadtraums benötigten Spielräume.

Gleichwertig neben der gestalterischen Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes steht das Ziel der städtebaulichen Rekonstruktion des Domhügels auf der Nord- und Ostseite des Domes durch den teilweisen Rückbau der Domplatte, den Neubau der Bahnhofsvorplatz und Domplatte verbindenden Treppenanlage und die Umgestaltung der Domplatte im Übergangsbereich zum Museum Ludwig.

Die Stärkung der Nordseite des Hauptbahnhofes, die Entlastung und Aufwertung der Südseite einschließlich der Rekonstruktion des Domhügels (Rückbaus der Domplatte) sowie daraus folgend die Neuordnung der Bahnhofsverkehrs sind demnach die zentralen städtebaulichen Zielsetzungen für das Bahnhofsumfeld.

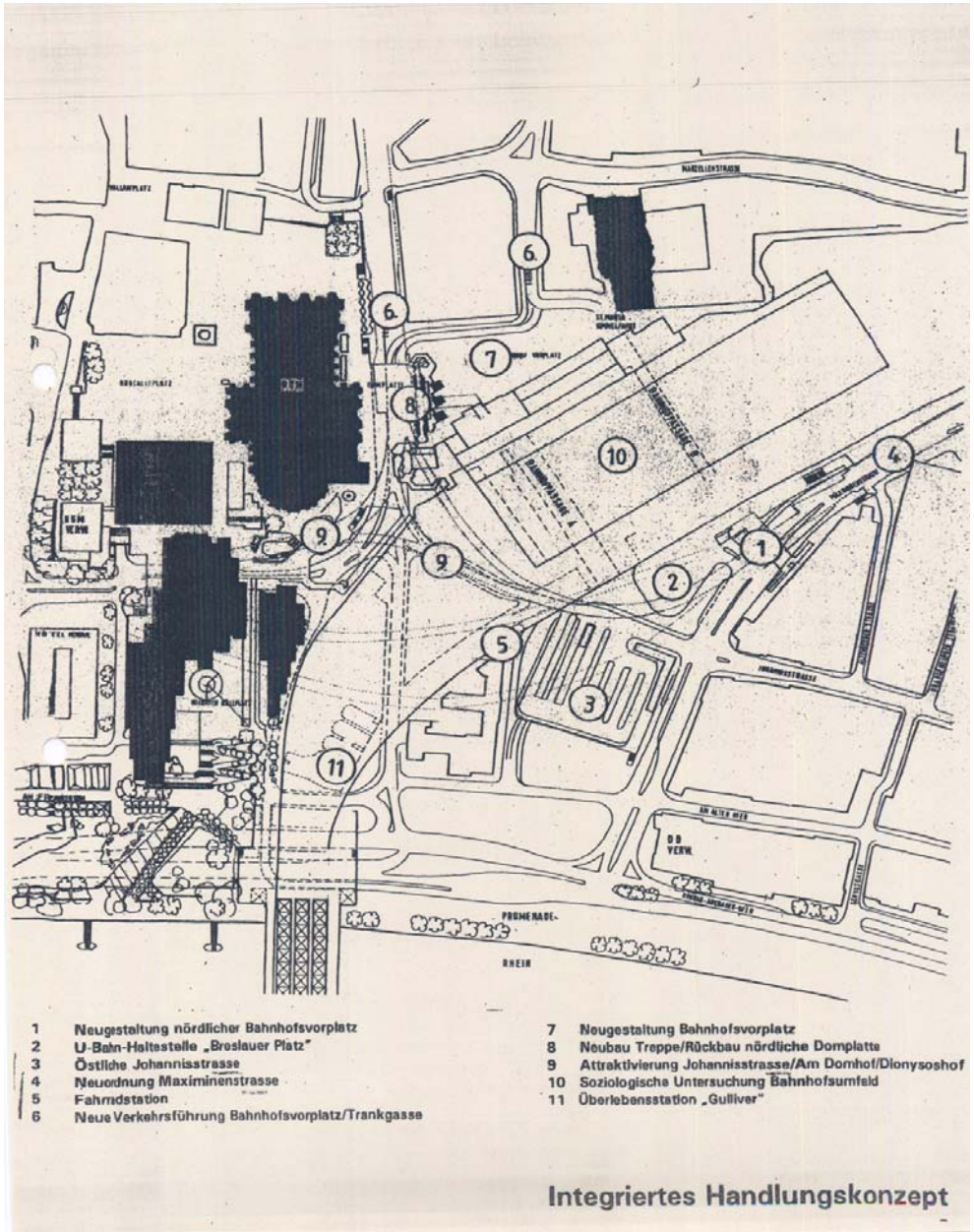
Zur Realisierung dieser Ziele sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Im Bereich des Breslauer Platzes:

- Neubau der U-Bahn-Haltestelle im Zuge des Ausbaus der Nord-Süd-U-Bahn (siehe Ziffer 1.1)
- Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes nach Abschluss der Baumaßnahmen an der Haltestelle (siehe Ziffer 1.2)
- Städtebauliche Neuordnung der Fläche zwischen Johannisstraße, Goldgasse und Rheinuferstraße (siehe Ziffer 1.3)
- Neuordnung des Bereichs Maximinenstraße (siehe Ziffer 1.4)
- Bau einer Fahrradstation (siehe Ziffer 1.5)

Im Bereich Bahnhofsvorplatz/Domplatte/Domumgebung

- Die Neuordnung der Verkehrsführung südlich des Bahnhofes (siehe Ziffer 2.1)
- Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (siehe Ziffer 2.2)
- Der Teilrückbau der Domplatte und der Neubau der Treppenanlage (siehe Ziffer 2.3)
- Die Umgestaltung der Johannisstraße, der Straße Am Domhof und des Dionysoshofes (siehe Ziffer 2.4)



1.1.2 Maßnahmen zur Realisierung

Um den für die Baustelleneinrichtung des U-Bahn-Baus erforderlichen Flächen zu gewinnen, soll entweder das o.g. Ämtergebäude der DB oder der Musical-Dome abgerissen werden.

1.1.3 Zeitplanung

Mit dem Bau im Bereich des Hauptbahnhofes soll Ende 2003/Anfang 2004 begonnen werden.

Die Gesamtmaßnahme soll 2011 abgeschlossen sein.

1.1.4 Kosten und Finanzierung

Die derzeitige Kostenschätzung geht von 1.076.776.000,00 DM aus.

Für die Finanzierung besteht eine Förderzusage des Landes (GVFG-Mittel). Der Förderantrag wurde am 12.05.2000 gestellt.

1.1.5 Beteiligung Dritter

Entfällt

1.2. Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes (Breslauer Platz)

Als erste und am frühesten abgeschlossene Maßnahme des U-Bahn-Baus wird die Haltestelle Breslauer Platz umgebaut und nachfolgend der Platz in diesem Bereich neu gestaltet.

Dieser neu zu gestaltende Platzbereich wird künftig die Funktion der Haupterschließung des Bahnhofs durch den Individualverkehr wahrzunehmen haben, was die Gestaltungsspielräume und funktionalen Prioritäten maßgeblich bestimmt.

1.2.1. Planung

Die Planungen für die Anordnung der neuen Ausgänge der U-Bahn wurden aus dem unter 1.3 genannten städtebaulichen Wettbewerb gewonnen und vom Preisträger in Zusammenarbeit mit der Stadt weiterentwickelt

Grundlage für die Erschließungsplanung ist ein Verkehrsgutachten, das die Verkehrstechnischen Konsequenzen der Neuorientierung der Bahnhofserschließung ermittelt und Vorgaben für die Ausbauplanung formuliert hat.

Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens kann der künftige bahnbezogene Verkehr ohne eine nennenswerte Vergrößerung der heute vorhandenen Vorfahrtsflächen abgewickelt werden.

1.2.2. Maßnahmen zur Realisierung

Die Umgestaltung des Breslauer Platzes setzt den Abschluss der Baumaßnahmen an der neuen U-Bahn-Haltestelle sowie an der Trasse der U-Bahn selbst voraus.

1.1.2 Maßnahmen zur Realisierung

Um den für die Baustelleneinrichtung des U-Bahn-Baus erforderlichen Flächen zu gewinnen, soll entweder das o.g. Ämtergebäude der DB oder der Musical-Dome abgerissen werden.

1.1.3 Zeitplanung

Mit dem Bau im Bereich des Hauptbahnhofes soll Ende 2003/Anfang 2004 begonnen werden.

Die Gesamtmaßnahme soll 2011 abgeschlossen sein.

1.1.4 Kosten und Finanzierung

Die derzeitige Kostenschätzung geht von 1.076.776.000,00 DM aus.

Für die Finanzierung besteht eine Förderzusage des Landes (GVFG-Mittel). Der Förderantrag wurde am 12.05.2000 gestellt.

1.1.5 Beteiligung Dritter

Entfällt

1.2. Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes (Breslauer Platz)

Als erste und am frühesten abgeschlossene Maßnahme des U-Bahn-Baus wird die Haltestelle Breslauer Platz umgebaut und nachfolgend der Platz in diesem Bereich neu gestaltet.

Dieser neu zu gestaltende Platzbereich wird künftig die Funktion der Haupterschließung des Bahnhofs durch den Individualverkehr wahrzunehmen haben, was die Gestaltungsspielräume und funktionalen Prioritäten maßgeblich bestimmt.

1.2.1. Planung

Die Planungen für die Anordnung der neuen Ausgänge der U-Bahn wurden aus dem unter 1.3 genannten städtebaulichen Wettbewerb gewonnen und vom Preisträger in Zusammenarbeit mit der Stadt weiterentwickelt

Grundlage für die Erschließungsplanung ist ein Verkehrsgutachten, das die Verkehrstechnischen Konsequenzen der Neuorientierung der Bahnhofserschließung ermittelt und Vorgaben für die Ausbauplanung formuliert hat.

Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens kann der künftige bahnbezogene Verkehr ohne eine nennenswerte Vergrößerung der heute vorhandenen Vorfahrtsflächen abgewickelt werden.

1.2.2. Maßnahmen zur Realisierung

Die Umgestaltung des Breslauer Platzes setzt den Abschluss der Baumaßnahmen an der neuen U-Bahn-Haltestelle sowie an der Trasse der U-Bahn selbst voraus.

1.2.3. Zeitplanung

Nach der derzeitigen Planung ist mit dem Abschluss der Baumaßnahmen Ende 2007/Anfang 2008 zu rechnen.

1.2.4. Kosten und Finanzierung

Siehe Ziffer 1.1.

1.2.5. Beteiligung Dritter

Die Fläche des Breslauer Platzes befindet sich heute überwiegend im Eigentum der DB AG.

Die Einzelheiten der Umgestaltung und die Grundlegungen der künftigen Nutzung sollen in einem umfassenden Baudurchführungsvertrag mit der DB AG geregelt werden.

1.3. Entwicklung des Bereiches Johannisstraße / Goldgasse / Rheinuferstraße

Auf den heute ungeordneten, mit temporären bzw. beendbaren oder zu verlagernden Nutzungen (Musical-Dome, Ämtergebäude der DB, Busbahnhof) belegten Fläche liegt der Schwerpunkt der städtebaulichen Entwicklungspotentiale nördlich des Bahnhofes. Insgesamt können hier mittelfristig tertiäre Nutzungen in einem Umfang von ca. 80.000 m² BGF realisiert werden. Bei allen künftigen Überlegungen ist zu berücksichtigen, dass die ehemals der DB gehörenden Flächen nördlich der Goldgasse mittelfristig ebenfalls umgenutzt werden sollen und hier ein weiteres Potential von ca. 20.000m² BGF bereitsteht.

1.3.1. Planung

Die grundlegende städtebauliche Organisation des Bereichs Johannistrasse/ Rheinuferstrasse wurde in einem zweistufigen städtebaulichem Wettbewerb 1992 und 1994 ermittelt, dessen Ergebnisse in einen Bebauungsplan überführt werden sollen.

Die Realisierung dieser Planung muss jedoch bis zum Abschluss des U-Bahn-Baus im Jahr 2008 zurückgestellt werden, da die künftigen Bauflächen zum überwiegenden Teil als Baustelleneinrichtungsflächen herangezogen werden müssen und deshalb für eine städtebauliche Weiterentwicklung dieses Bereichs nicht zur Verfügung stehen.

Dieser Zeitraum wird genutzt, um die sehr schwierige Frage der dem Ort angemessenen Nutzungen zu klären, die mit dem Wettbewerb gefundenen städtebaulichen Lösungen nutzungsbezogen weiter zu entwickeln und die Projektentwicklung gemeinsam mit der DB AG entsprechend vorzubereiten. (Ca. 30% der Fläche befinden sich im Eigentum der DB-AG, 70% gehören der Stadt.) Ziel ist der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages mit der DB AG über diese gemeinsame Projektentwicklung.

1.3.2. Maßnahmen zur Realisierung

Die zur Realisierung dieser Planungen erforderlichen Maßnahmen lassen sich derzeit noch nicht benennen. Sie sind im Rahmen der gemeinsamen Projektentwicklung zu definieren.

1.3.3. Zeitplanung

Die Realisierung nach Abschluss der Baumaßnahme Nord-Süd-U-Bahn

1.3.4. Kosten und Finanzierung

Sind derzeit nicht zu beziffern

1.3.5. Beteiligte

DB und Stadt

Es wird eine gemeinsame Projektentwicklung angestrebt.

1.4. Aufwertung des Bereichs Maximinenstraße / Turiner Straße

Der westliche, trichterförmig verlaufende Abschluss des Breslauer Platzes ist derzeit weitgehend ungeordnet. Er ist geprägt durch die breite Trasse der Maximinenstraße und deren Anschluss an die Turiner Straße, die höher gelegene Überfahrt von der Turiner Straße in Richtung Bahnhof, durch eine Erweiterung des Gleiskörpers mit offen sichtbaren Brückenjochen sowie die dort teilweise unterhalb des Gleiskörpers, teilweise vorgelagert eingerichteten Kurzzeitparkplätze der DB AG (Stellplatznachweis für den Bahnhofsumbau). Dieser überwiegend im Eigentum der DB stehende Bereich ist zugleich Übergang zum benachbarten Eigelsteinviertel und gewinnt durch die als Folge des Umbaus sich entwickelnde Nahversorgungsfunktion des Bahnhofs als wichtiger fußläufiger Zugang auch städtebaulich an Bedeutung.

1.4.1 Planung

Ausgehend von dem Ergebnis eines Wettbewerbs zur Turiner Straße, dessen erster Preis ein Torhaus über der Unterführung der Bahn vorsieht, können hier durch eine Neuorganisation der Flächen zusätzlich Bauflächen gewonnen und mit dem Ziel eines stadträumlich eindeutigen Abschlusses des Breslauer Platzes nach Westen hin bebaut werden. Eine bloße Neuordnung dieser Fläche und deren Neugestaltung ist hier nicht ausreichend.

Die Planungen hierfür sind vor allem auch im Hinblick auf die künftig sich aus der Neuorganisation des Bahnhofsumfeldes sich ergebenden Nutzungsansprüche zusammen mit der DB AG noch zu konkretisieren.

1.4.2 Maßnahmen zur Realisierung

Sind nach Abschluss der Planung zu definieren

1.4.3 Zeitplanung

Ist in Abstimmung mit der DB AG und nach Maßgabe der Planung noch zu entwickeln.

1.4.5 Kosten und Finanzierung

s.o.

1.4.6 Beteiligte

Stadt und DB AG

1.5. Bau einer Fahrradstation

Im Rahmen des Landesprogramms „100 Fahrradstationen für NRW" wird derzeit der Bau einer Fahrradstation für ca. 1000 Fahrräder in den Bahnbögen östlich der Johannisstraße geplant. Mit dem Bau soll in Kürze begonnen werden.

Diese Einrichtung dient neben einer Förderung der Radverkehrs auch der Stärkung der Nordseite des Bahnhofs und dessen Entwicklung zur Haupterschließungsseite.

1.5.1 Planung

Die Planung ist abgeschlossen. Der Bau wird derzeit ausgeschrieben. Die Ausschreibung für den Betrieb der Station wird vorbereitet.

1.5.2 Maßnahmen zur Realisierung

Ausbau von insgesamt 6 Bahnbögen östlich der Johannisstraße.

1.5.3. Zeitplanung

Baubeginn 2001.

1.5.4. Kosten und Finanzierung

Die Kosten belaufen sich derzeit auf ca. 2,5 Mio. DM.

Die Maßnahme wird aus GVFG-Mitteln finanziert.

Der Eigenanteil der Stadt ist gesichert.

1.5.5. Beteiligte

Die DB AG hat die für den Einbau der Fahrradstation vorgesehenen Bahnbögen für die Dauer

- von 10 Jahren unentgeltlich bereitgestellt.
- Eine weitere Kostenbeteiligung der DB AG erfolgt nicht.

2. Bereich Bahnhofsvorplatz/Domplatte

Die derzeit aktuellen Planungen für eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und eines Neubaus der Treppenanlage wurden parallel zu den Planungen für den Umbau. des Hauptbahnhofes begonnen. Die mit dem Planungsauftrag an das Büro Schaller gewonnenen grundlegenden planerischen Lösungen haben bis heute Bestand.

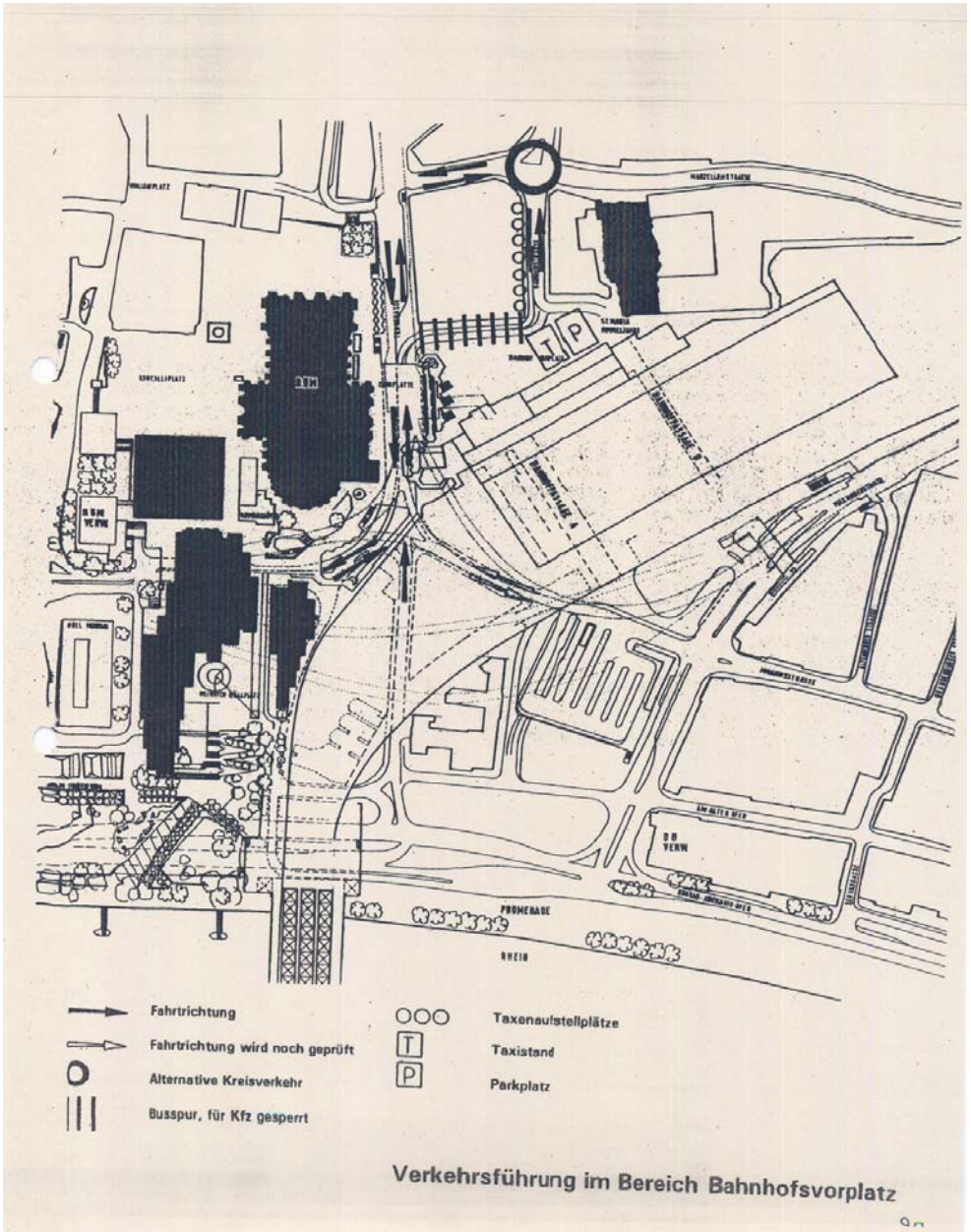
Die städtebaulichen Maßnahmen im unmittelbaren Umfeld des Domes gliedern sich in folgende Handlungsfelder:

2.1 Neuordnung des Verkehrs

Der heute die Domseite des Hauptbahnhofes sehr stark belastende Individualverkehr soll als Voraussetzung für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wie folgt neu geordnet werden:

- Der Verkehr der Trankgasse, der heute mit jeweils einer Richtung in den beiden Röhren des Trankgassentunnels geführt wird, wird künftig in der südlichen Röhre zusammengefasst. Die nördliche Röhre wird stillgelegt und zusammen mit der Treppenanlage zurückgebaut.
- Der Verkehr in Richtung Westen, der heute um den Block des Deichmannhauses herumgeführt wird und den Bahnhofsvorplatz mit sehr hohen Durchgangsverkehrsanteilen belastet, wird künftig direkt in die Komödienstrasse geführt.
- Die Marzellenstraße erhält Zweirichtungsverkehr.
- Die Erschließung des Bahnhofsvorplatzes erfolgt künftig ausschließlich von Westen über die Dompropst-Ketzer-Straße.
- Der Bahnhofvorplatz wird im Endausbau von den derzeit ca. 30 Kurzzeitparkplätzen freigestellt, die heutige Vorfahrt wird auf eine Taxenvorfahrt reduziert. Bis zur Wiederherstellung der vollen Funktionsfähigkeit des Breslauer Platzes nach Abschluss des Ausbaus der dortigen U-Bahn-Haltestelle die heutige Vorfahrtsfläche nur geringfügig verkleinert, behält aber im wesentlichen ihre heutige Leistungsfähigkeit.
- Die Taxiwarteplätze werden von ihrem heutigen Standort unter der Domplatte in die Dompropst-Ketzer-Strasse und – als zusätzliche Aufstellreserve – in die Straße An den Dominikanern verlegt. Die Zahl der angebotenen Taxi-Warteplätze bleibt unverändert (ca. 30).
- Die Buslinie 132 behält ihre Endhaltestelle am Hauptbahnhof, die jedoch vor die süd-östliche Ecke des Deichmannhauses verlegt wird. Eine zusätzliche Einstiegshaltestelle wird auf dem Bahnhofsvorplatz angelegt. Die Buslinie wird nach Inbetriebnahme der Nord-Süd-U-Bahn eingestellt.

Ein Ende 2000 in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten (Gutachter: IVV Aachen) bestätigt nach Untersuchung der Leistungsfähigkeit des bahnhofsnahen Straßennetzes die Machbarkeit dieser Verkehrsumlegung, empfiehlt jedoch, die Freistellung von der IV-Erschließung erst dann vorzunehmen, wenn der Breslauer Platz nach Abschluss des Umbaus des U-Bahnhofes und der anschließenden Neugestaltung seine



Verkehrsführung im Bereich Bahnhofsvorplatz

derzeitige Leistungsfähigkeit wieder erlangt hat. Hierauf ist die zeitliche Abfolge der Maßnahmen auf der Südseite des Bahnhofes abzustimmen.

2.2. Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes

Mit der beschriebenen Neuordnung des Verkehrs zwischen Dom und Hauptbahnhof werden die maßgeblichen Spielräume für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes geschaffen.

Durch den Teilabbruch der Domplatte einschließlich der bereits teilweise abgebrochenen Treppenanlage und den Neubau einer neuen Treppe wird der südliche Abschluss des Platzes neu definiert.

Der wesentliche städtebauliche Gewinn dieser Maßnahme liegt in der deutlichen Vergrößerung des Bahnhofsvorplatzes durch die Zurücknahme der Treppenanlage, in der Verdeutlichung der topographischen Situation des Domhügels und in der Verbesserung der Fußwegebeziehungen vom Bahnhofsvorplatz in Richtung Johannisstraße / Am Domhof (Auflösung der „B-Ebenen"-Situation).

2.2.1. Planungsverlauf

Um für diese stadträumlich bedeutende Maßnahme Planungsempfehlungen zu erhalten, wurde im August 1998 gemeinsam von der DB-AG und der Stadt Köln ein Workshop für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes durchgeführt. Unter der Leitung von Prof. Behnisch erarbeiteten die Architekten Busmann und Haberer, Christian Schaller, Albert Speer, Meinhard von Gerkan, G. Curdes und O.M. Ungers Planungsvorschläge für die städtebauliche Neuordnung des Bereichs und stellten sich der fachlichen wie auch der öffentlichen Diskussion.

Die Ergebnisse bestätigten die bisher von der Stadt angestellten Planungsüberlegungen sowohl hinsichtlich der Freistellung des Domhügels als auch hinsichtlich der Einzellösungen (Verkehrsführung, der Notwendigkeit des Rückbaus der Domplatte und des Neubaus der Treppenanlage sowie der Attraktivierung der Johannisstraße).

Im Hinblick auf die städtebauliche Konzeption der Neugestaltung des Übergangs zwischen Domplatte und Treppenanlage wurde einer großzügigen, über die Breite des Vorplatzes angelegten einläufigen Freitreppe der Vorzug gegeben vor Konzeptionen, die die Errichtung einer Bauzeile am Rand der Domplatte oder mehrläufige, mit unterschiedlichen Aufbauten verbundene Treppenanlagen vorsahen.

Die Ergebnisse dieses Workshops bilden seither die planerische Grundlage der Neuordnungsüberlegungen.

Die vom Workshop favorisierte Planung geht zurück auf einen Planungsauftrag, den das Büro Schaller als Sachwalter des Urheberrechtes an der Planung der Domplatte bereits Anfang der 90'er zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Treppenanlage Jahre erhalten hatte, dessen Ergebnisse seinerzeit jedoch nicht in vollem Umfang konsensfähig waren (z.B. baulicher Übergang zwischen Domplatte und Bahnhofsgebäude) und deshalb auch nicht weiter verfolgt wurden.

Nach der Bestätigung von Teilergebnissen dieses Planungsauftrags im Workshop (Treppenanlage, Übergang zur Johannisstraße) sind diese nunmehr Grundlage einer Aktualisierung dieser bereits vorliegenden Pläne. Das Büro Schaller hat hierzu nach

einem Ratsbeschluss vom 27.06.2000. einen erneuten Planungsauftrag erhalten. Der Auftragsumfang umfasst die Entwurfsplanung und – nach deren Billigung durch den Rat – die Ausführungsplanung.

Nach dem Ratsauftrag aus dem Jahr 2000 erfolgt die Planung für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes durch die Stadt. Ein weiterer Wettbewerb ist wegen der erfolgten, breit angelegten fachlichen Diskussion für die Auslotung unterschiedlicher Lösungen nicht erforderlich.

Der Vorentwurf für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes liegt vor und ist Grundlage des gestellten Antrags auf Gewährung von Zuschüssen des Landes. Er umfasst zunächst nur Aussagen über die Oberflächengestaltung und die im Endausbau vorgesehene Vorfahrtsfläche. Er wird im Zuge der Ausführungsplanung ergänzt durch eine Fachplanung zur Lichtführung und Lichtgestaltung.

Die Planung sieht zwei Ausbaustufen vor:

2.2.2 Einzelmaßnahmen der Realisierung

Abbrüche

Als Voraussetzung für die Neugestaltung von Bahnhofsvorplatz und Treppenanlage ist der Abbruch bzw. Rückbau folgender Anlagen erforderlich:

- Reibekuchenbude,
- Vorfahrtsflächen für Taxen,
- Straße vor dem Deichmannhaus,
- U-Bahn-Zugang unter der Treppenanlage.

Neubau / Umbau

Folgende Neu- bzw. Umbaumaßnahmen sind geplant:

- Neubau der Platzfläche des Bahnhofsvorplatzes von Wand zu Wand mit großformatigem Natursteinbelag,
- Neubau der Vorfahrtsflächen für Taxen und IV im nördlichen Bereich des Platzes,
- Ausbau einer (zeitlich befristeten) Platzüberfahrt für die Buslinie 132 vor dem Deichmannhaus,
- Umgestaltung der Fläche vor dem Alten Wartesaal,
- Neubau einer Aufzugsanlage, die die Bahnsteigebene der U-Bahn mit der Verteilerebene, dem Bahnhofsvorplatz und der Domplatte verbindet.

Sachstand:

Die Planung liegt vor.

2.2.3. Zeitplanung:

Wegen der Abhängigkeiten zwischen dem Ausbau des Breslauer Platzes und der Freistellung des Bahnhofsvorplatzes vom Individualverkehr muss die Neugestaltung des Vorplatzes in zwei Bauabschnitten erfolgen.

Im 1. Bauabschnitt erfolgt die Neugestaltung der Platzoberfläche einschließlich des Rückbaus der Straße vor dem Deichmannhaus zu einer Busspur sowie eine Verkleinerung und Neuorganisation der Vorfahrtsfläche. Mit dieser Maßnahme kann direkt im Anschluss an den Neubau der Treppenanlage etwa 2004 begonnen werden.

Im 2. Bauabschnitt, der nach Abschluss der Baumaßnahmen für die Nord-Süd-U-Bahn im Jahr 2008 erfolgen kann, wird die Vorfahrtsfläche zur reinen Taxi-Vorfahrt verkleinert und der Individualverkehr gänzlich unterbunden. Die Busspur wird zurückgebaut und die Fläche in die Platzfläche integriert.

2.2.4. Kosten

Kreisverkehr Marzellenstraße/Umgestaltung Dompropst-Ketzer-Str.:
565.054,30 Mio. DM

Neugestaltung Bahnhofsvorplatz (Zwischenzustand): 4.258.103,00 Mio. DM

2.2.5. Finanzierung

Für die Finanzierung der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes werden in 2001 Städtebauförderungsmittel gem. Ziff. 9 der Förderrichtlinien Stadterneuerung vom 30.01.98 beantragt.

Der Eigenanteil der Stadt ist gesichert.

2.2.6. Beteiligung Dritter

Nutznießer der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sind

- Die DB AG und
- Die Eigentümer des Deichmannhauses.

Mit beiden wurde über eine Beteiligung an den Kosten der Maßnahme verhandelt.

Beiträge nach KAG können in beiden Fällen nicht erhoben werden, da sich die verkehrliche Erschließung nicht verbessert, sondern den heutigen Stand beibehält.

a) Beteiligung der DB AG

Ausgangspunkt der Verhandlungen mit der **DB AG** waren die derzeitigen Besitz- und Vertragsverhältnisse:

Danach ist die DB AG Eigentümerin der Platzfläche und kann diese bewirtschaften, der Stadt Köln obliegen nach einem Vertrag zwischen der ehem. Reichsbahn und der Stadt aus dem Jahr 1930 die Verkehrssicherungspflichten und die **Übernahme** der hieraus entstehenden Kosten.

Die Platzfläche ist nicht für den öffentlichen Verkehr gewidmet.

An Stelle einer komplementären Kostenbeteiligung der DB AG in Höhe des von der Stadt zu erbringenden Eigenanteils an der Finanzierung der Maßnahme sollte dann mit der DB AG ein sog. Verzichtsbeitrag vereinbart und in einem Vertragsentwurf fixiert werden. Dieser sah vor, dass

- die DB AG auf Einnahmen aus der Bewirtschaftung des Bahnhofsvorplatzes in Höhe von ca. DM 350.000 jährlich verzichten sollte und
- der Stadt unentgeltlich eine Dienstbarkeit an der Platzfläche einräumen sollte, die es der Stadt ermöglicht, die Fläche insgesamt und auf Dauer für den öffentlichen Verkehr zu widmen.

Ob und wie diese Forderung umgesetzt werden kann, darüber wird unter Beteiligung des Landes weiter zwischen DB und Stadt zu verhandeln sein.

b) Beteiligung der Eigentümer des Deichmannhauses

Die Eigentümer des Deichmannhauses haben prinzipiell zugestimmt, sich finanziell an den Umgestaltungsmaßnahmen zu beteiligen. Die Höhe der Beteiligung ist noch festzulegen und soll vertraglich fixiert werden.

2.3 Teilabbruch der Domplatte und Neubau der Treppenanlage

2.3.1. Planung

Siehe Ausführungen zu Ziffer 2.2.

2.3.2. Einzelmaßnahmen der Realisierung

Abbrüche:

- Abbruch der vorhandenen Treppenanlage,
- Abbruch der Andenkenläden auf der Domplatte zwischen Nordportal des Doms und Gleiskörper,
- Abbruch der ehemaligen Domherrenstube (Anbauten an das Bahnhofsgebäude),
- Abbruch Rampenspindel zwischen Domplatte und Vorplatz,
- Rückbau der Domplatte bis zur heutigen Mittelwand des Trankgassen-Tunnels,
- Rückbau der Domplatte in Richtung Osten entlang einer durch ein statisches Gutachten definierten Linie,
- Rückbau der Straße in der nördlichen Tunnelröhre Trankgasse

Neubauten/Umbauten:

- Neubau der Treppenanlage nach dem Entwurf Schaller,
- Fassung der Abbruchkante der Domplatte nach dem Entwurf Schaller.

Sachstand

Die Planungen des Büros Schaller (Entwurf) liegen vor.

2.3.3. Zeitplanung

Mit dem Abbruch der Treppenanlage und der Teile der Domplatte kann unmittelbar nach der Veränderung der Verkehrsführung begonnen werden.

Geplant ist der Baubeginn noch in 2001.

2.3.4 Kosten

Die Kosten für die Abbruchmaßnahmen belaufen sich auf ca. DM 2,52 Mio.

Die Kosten des Treppenneubaus, Neufassung der Abbruchkanten und Platzgestaltung vor den ‚Alten Wartesälen' wurden mit ca. DM 8,56 Mio. ermittelt. Grundlage ist der Entwurf Schaller

Die Kosten für die neu zu errichtenden Aufzugsanlagen stehen noch nicht fest.

2.3.5. Finanzierung

Für die Abbruch- und Neubaumaßnahmen werden in 2001 Städtebauförderungsmittel des Landes beantragt.

Der Eigenanteil der Stadt ist gesichert.

Die Finanzierung der o.g. Aufzugsanlagen erfolgt über GVFG-Mittel.

2.3.6. Beteiligung Dritter

Siehe Ziffer 2.2.6

2.4 Die Umgestaltung Johannisstraße, Straße Am Domhof und des Dionysoshofes

2.4.1. Planung

Die Johannisstraße als direkte Verbindung der künftig gleichwertigen Bahnhofsseiten bietet heute erbärmlichen Gesamteindruck.

Die Straße ist derzeit für den allgemeinen Verkehr gesperrt und dient als Lieferzufahrt für den umgestalteten Hauptbahnhof sowie als „wilder" Parkplatz. Sie ist die einzige ganztägig verfügbare Wegeverbindung zwischen dem Kunibertsviertel im Norden und der Altstadt im Süden.

Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ist die Unterhaltung – also auch die Neugestaltung – der Wände und der Stahlkonstruktion der Bögen Sache der Bahn, die Gestaltung der Straßenfläche ist Angelegenheit der Stadt.

Die Johannisstraße soll in Verbindung mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und dem teilweisen Rückbau der Domplatte gestalterisch aufgewertet werden mit dem Ziel, hier eine attraktive Fußgängerpassage zu schaffen, die weiter durch die Straße Am Domhof und am Dionysoshof vorbei bis zur Kölner Altstadt führen soll. Diese Aufwertung umfasst sowohl eine Neugestaltung der Straßenfläche als auch eine umfassende Sanierung und Umgestaltung von Wänden und Decke einschließlich der Beleuchtung.

Eingeschlossen in die o.g. Zielsetzung der teilweisen städtebaulichen Rekonstruktion des Domhügels ist die Umgestaltung des Dionysoshofes mit dem frühchristlichen Baptisterium östlich des Domherrenfriedhofes. Diese Maßnahme steht auch im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau des südlich angrenzenden Museums Ludwig, dessen nördlicher Eingang neu gestaltet werden soll.

Der Dionysoshof kann heute wegen funktional und statisch nicht erforderliche Wände und eine überdimensionierte Treppenanlage von der Straße Am Domhof aus kaum wahrgenommen werden. Er ist stark verschmutzt und bedarf eine grundlegenden Sanierung.

Das Baptisterium ist versteckt hinter einer geschlossenen Wandfläche und kann durch zwei schmale, mit Gittern verschlossenen Öffnungen mehr erahnt als wahrgenommen werden.

Die Platzfläche oberhalb des Dionysoshofes fällt in zwei unterschiedlich gestaltete Teilflächen auseinander. Die Öffnung des Dionysoshofes hat gestalterisch wenig Bezug zu den Vorflächen des Museums Ludwig.

Im zeitlichen und sachlichen Zusammenhang mit dem Umbau der Eingangshalle des Museums Ludwig, die mit dem Ziel einer deutlichen Öffnung des Museums in Richtung Norden auch Teile der Vorfläche einschließt, soll auch die Umgestaltung des Dionysoshofes erfolgen. Diese Maßnahme ist – nach dem Neubau der Treppenanlage - der zweite wesentliche Teil der Umgestaltung der Domplatte und gewinnt ihre maßgeblichen Ziele aus der Rekonstruktion des Domhügels und der Öffnung und Attraktivierung der heute als „B-Ebene" wahrgenommenen Straßenebene.

Die derzeit angestellten Planungsüberlegungen sehen vor, den Dionysoshof nach dem Abbruch der bestehenden Treppe und der trennenden Wandscheibe teilweise zu schließen, die verbleibende Öffnung aber in Richtung Osten zu vergrößern und damit den von der Domplatte umbauten Domhügel bis über den Domchor hinaus wieder deutlicher hervorzuheben.

Der durch die teilweise Schließung des Hofes entstehende Raum soll gegen die Straße Am Domhof transparent geschlossen und für Ausstellungszwecke des Dom-Museums, der Dombauhütte, des Römisch-Germanischen Museums und es Museums Ludwig genutzt werden. Eingeschlossen hierin ist eine deutliche Öffnung des Baptisteriums, das zusätzlich durch eine transparente Überdeckung auf der Ebene der Domplatte bzw. des Domherrenfriedhofes sichtbar gemacht werden soll.

Um den Zugang zum Museum Ludwig von der Straße Am Domhof aus zu verbessern und ihn auf die Umgestaltung des Museumseinganges hin auszurichten, ist der Neubau einer Treppe vorgesehen.

Den Abschluss der mit dem Rückbau der Domplatte im Bereich des Bahnhofs begonnenen Attraktivierung der historischen Straßenebene bildet die gestalterische Aufwertung der Straße Am Domhof. Neben dem genannten „Lapidarium" am Beginn der Tunnelstrecke soll mit einer Öffnung des Umspannwerkes der GEW und dessen technischer Präsentation nach außen eine weitere visuelle Attraktion geschaffen werden. Der Tunnel selbst soll zusammen mit dem Tunnel der Johannisstraße schließlich durch Lichtgestaltung in seinem Erscheinungsbild verbessert werden.

Eine Planung der DB AG für die Sanierung des Tunnelbauwerks Johannisstraße ist noch zu erstellen.

2.4.2 Planungsverfahren und Maßnahmen zur Realisierung

Die derzeit nur in den Umrissen definierten Planungen sollen in einem ersten Schritt durch eine Machbarkeitsstudie des Büros Schaller (Urheberrechte an der Domplatte) weiter konkretisiert werden, in der die städtebaulich maßgeblichen Umrisse der

Domplatte definiert und die Räume für die Ausgestaltung der Straßenebene festgelegt werden.

Im einem weiteren Schritt wird die Gestaltung von Johannisstraße, der Straße Am Domhof, die konkrete Gestaltung des „Lapidariums" und die Sichtbarmachung des Baptisteriums in einem Wettbewerbsverfahren ermittelt.

Die zur Realisierung der Umplanung der Dionysoshofes erforderlichen Einzelmaßnahmen lassen sich erst nach Abschluss der Planungen definieren.

2.4.3 Zeitplanung

Die Machbarkeitsstudie für die Umgestaltung Dionysoshof /Johannisstraße / Am Domhof wird kurzfristig beauftragt. Der Wettbewerb kann frühestens Ende 2001/Anfang 2002 erfolgen.

Nach derzeitigen Planungsstand ist vorgesehen, die Umgestaltung der Dionysoshofes und er damit verbundenen weiteren Maßnahmen nach Abschluss des Neubaus der Treppenanlage - also ab 2003/2004 - durchzuführen.

2.4.4 Kosten

Für die DB AG

Die Kosten der DB AG sind derzeit noch nicht zu beziffern, da die DB AG hierzu noch keine Planung vorgelegt hat.

Kostenschätzungen belaufen sich auf ca. DM 95.000,--

Die entstehenden Kosten für die Umgestaltung des Dionysoshofes und der Attraktivierung von Johannisstraße und der Straße Am Domhof sind derzeit nicht bezifferbar.

Die Kosten des geplanten Wettbewerbsverfahrens werden mit ca. DM 290.000 veranschlagt. Hierüber wird zur gegebenen Zeit ein eigener Förderantrag gestellt werden.

2.4.5 Finanzierung

Über die Sicherung der Finanzierung der Maßnahmen in der Baulast der DB AG können hier keine Aussagen getroffen werden.

Das Land hat zugesagt, sich an den Kosten für die künstlerische Gestaltung der Anlage Dionysoshof / Johannisstraße / Am Domhof entsprechend den Förderrichtlinien zu beteiligen. Diese Kosten sind noch zu beziffern. Für die Finanzierung der Maßnahmen und für das Wettbewerbsverfahren sollen Städtebauförderungsmittel und – für die Maßnahmen am Baptisterium – Mittel der Dombauhütte in Anspruch genommen werden.

2.4.6 Beteiligung Dritter

Es wird eine Beteiligung der Dombauverwaltung abgestrebt.

2.5.6 Beteiligte

Beteiligt sind die Stadt und die Hohe Domkirche (Dombauverwaltung).

3. Ergänzende Zielsetzungen und Maßnahmen für das Bahnhofsumfeld

3.1. Soziologische Untersuchung der Folgen den Bahnhofsumbaus

Unabhängig von diesen städtebaulichen Zielsetzungen und deren Umsetzung werden derzeit die sozialen Konsequenzen des Bahnhofsumbaus mit einer auf zwei Jahre angelegten soziologischen Untersuchung ermittelt. Die Untersuchung wird von Prof. Hitzeler, Universität Dortmund, durchgeführt. Ziel dieser Untersuchung ist es, die Folgen des Bahnhofsumbaus auf seine traditionelle Funktion als Aufenthalts- und Kommunikationsort sozialer Randgruppen zu ermitteln und zu bewerten und hieraus Handlungsempfehlungen zur Bewältigung ggf. nachteiliger Folgen der Bahnhofsentwicklung abzuleiten.

Die Untersuchung ist im September 2001 abgeschlossen. Die Ergebnisse werden in einem ausführlichen Abschlussbericht vorgelegt.

Kosten

Die Kosten der Untersuchung belaufen sich auf DM 200.000, die vom Land anteilig aus Mitteln der Städtebauförderung finanziert werden.

3.2. Überlebensstation Gulliver

Auf Initiative des Arbeitslosenzentrums e.V. wurde in einem Bahnbogen am östlichen Ende der Trankgasse eine sog. Überlebensstation geplant und eingerichtet und wird seit dem Herbst 2000 betrieben.

Diese Station bietet Nichtsesshaften und Obdachlosen eine medizinische Grundversorgung, Essensversorgung, die Möglichkeit zur Körperpflege und zur Reinigung der Kleidung sowie Schließfächer.

Angeboten wird ferner eine Kontakt- und Jobbörse.

Die Bau- und Einrichtungskosten von ca. DM 750.000.- wurden überwiegend durch Spendengelder sowie durch einen Landeszuschuss aus Städtebauförderungsmitteln in Höhe von DM 70.000.- und den komplementären Eigenanteil der Stadt finanziert.

Impressum

Stadt Köln - Der Oberbürgermeister
Dezernat VI, Stadtentwicklung, Planen und Bauen, Stadtplanungsamt
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

Ansprechpartner
Hermann Gellissen
Stadtplanungsamt, Leitung Planungsteam 1
T. 0221-221 22893
F. 0221-221 22450
M. hermann.gellissen@stadt-koeln.de

Bearbeitung
Sabine Surburg
Stadtplanungsamt, Planungsteam 1
T. 0221-221 26927
F. 0221-221 22450
M. sabine.surburg@stadt-koeln.de

Juli 2008