

Anlage 4

:stadtentwicklung beiderseits des rheins - Köln

Dossierentwurf 07/08

Stand 19.08.2008

:inhalt

:ausgangslage

- Köln und die Region
- Die Anforderungen an die zukünftige Entwicklung
- Das städtebauliche Leitprojekt
- Die regionalen Bezüge
- Die Projektmodule

:archäologische zone

- Standort
- Inhalt und Ziele des Projekts
- Projektmanagement und Akteure
- Gesamtkonzept Archäologische Zone
 - Ausstellungskonzeption
 - Architektur, Bau- und Raumkonzept
 - Das Praetorium und die weitere römische Bebauung
 - Erschließung der Bauten des jüdischen Viertels
 - Erschließung der Bauten des Historischen Rathauses
 - Besondere Aspekte
 - Ausgrabungen
 - Archäologische Schutzbauten und konservatorische Erfordernisse
 - Schnittstelle Jüdisches Museum und Rathausplatz
 - Trägerschaft
 - Nutzungs- und Betriebskonzept
 - Haushaltsmäßige Auswirkungen / Wirtschaftsplan
 - Ausstattung und Veranstaltungstechnik
- Ausblick/Projekttablauf
- Wettbewerb

:rechtsrheinische perspektiven/ottoplatz

- Rechtsrheinische Perspektiven
 - Der Workshop für das rechtsrheinische Köln
 - Symposium, Publikation und Ausstellung
 - Die weiteren Verfahrensschritte
 - Politische Beschlüsse
 - Zeit-/Maßnahmenplan des Teilmoduls „Rechtsrheinische Perspektiven“
- Ottoplatz
 - Die historische Bedeutung
 - Der Workshop Umfeld Bahnhof Köln Messe/Deutz
 - Die Entwicklungsziele
 - Der Wettbewerb
 - Die Planung
 - Die Verfahrensschritte

:rheinboulevard

- Identität für die Stadt und die Region
- Der Rheinboulevard im Kontext der städtischen und regionalen Freiraumplanung
- Der Rheinboulevard und die regionalen Landschaftskorridore
- Der Rhein
- Der Wettbewerb
- Wettbewerbsergebnis
- Teilbereiche und Impulsprojekt
- Ist-Zustand Teilbereich II
- Teilobjekt Ufertreppe und Boulevard
- Vergleich Wettbewerbsergebnis – Vorentwurf
- Planungsstand
- Zeit-/ Maßnahmenplan Rheinboulevard

:projektkommunikation

Das städtebauliche Leitprojekt in der zentralen Öffentlichkeitsarbeit

Archäologische Zone

Corporate Identity / Logo

Schaustelle/Infrastruktur

Veranstaltungen und Bespielung bis 2010

Positionierung in der Region 2011 ff

Rechtsrheinische Perspektiven/Ottoplatz

Kommunikation der Rechtsrheinischen Perspektiven

Ottoplatz als Schaustelle

Rheinboulevard

Experten- und Bürgerbeteiligung

Allgemeine Informationen

Kommunikation während des Präsentationszeitraums

:kostenübersicht

:regionale 2010

:stadt

:grün

:rhein

:projektbeteiligte

:impressum

:ausgangslage

Köln und die Region

Als älteste Stadt Nordrhein-Westfalens bildet die rheinische Metropole Köln zugleich das Zentrum der südlichen Rheinschiene, zu der aus wirtschaftsräumlicher Sicht die Städte Bonn und Leverkusen sowie der Rhein-Erft- und der Rhein-Sieg-Kreis gezählt werden.

Köln liegt zentral im Kernraum der Europäischen Union. Die Stadt zeigt reiche innovative Potenziale in Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur. Die umfassende Verkehrsinfrastruktur mit der Verknüpfung aller Verkehrswege - Straße, Schiene, Wasser und Luft - und nicht zuletzt die 2000-jährige Erfahrung mit sich ändernden ökonomischen, sozialen und gesellschaftlichen Bedingungen bieten für Köln auch im 21. Jahrhundert alle Chancen für die zukünftige Entwicklung als europäische Metropole.

Seit der römischen Kolonisation vor rund 2000 Jahren ist Köln nicht nur für das heutige Nordrhein-Westfalen, sondern für den gesamten mitteleuropäischen Raum eines der wichtigsten Wirtschafts-, Verkehrs- und Kulturzentren mit einer enormen Ausstrahlungskraft. Neben den wirtschaftlichen Aspekten stellt Köln in seiner Region auch ein wichtiges kulturelles Zentrum dar, gegründet auf dem in der Stadt stets sichtbaren kulturellen Erbe, den Museen und der kreativen Kunstszene.

Die Anforderungen an die zukünftige Entwicklung

Im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts haben neue global und regional wirkende Kräfte begonnen, die Stadt zu verändern. Besonders im stark industriell geprägten rechtsrheinischen Stadtgebiet fielen eine Reihe von Industrieflächen brach, was in einigen Stadtteilen einerseits Probleme, andererseits auch Entwicklungspotenziale entstehen ließ.

Für Köln - als Stadt an beiden Seiten des Rheins - bietet sich die Notwendigkeit und die Chance, die linke und die rechte Stadthälfte gleichgewichtig zu entwickeln:

- Im Linksrheinischen geht es darum, den Bestand zu erhalten, zu bewahren und zu pflegen, ihn gedeihlich und behutsam weiter zu entwickeln.
- Im Rechtsrheinischen geht es darum, die Chancen zur Entwicklung und Modernisierung überkommener Strukturen zu ergreifen.

Beide Aufgaben werden von der Stadt Köln als ein Ganzes verstanden - beide Aufgaben werden so gestaltet, dass sie sich gegenseitig ergänzen und als die beiden Seiten ein und derselben Medaille empfunden werden.

Das städtebauliche Leitprojekt

Als Zentrum der Region ist Köln ein wichtiger Partner in der Regionale 2010. Die Kölner Beteiligung an diesem Strukturprogramm hat zum Ziel

- die Region und ihr Selbstverständnis, ihre Zukunftsfähigkeit und Innovationskraft zu stärken,
- auf innovative Weise die existierende Vielfalt der Region sichtbar zu machen und
- die vorhandenen Potenziale zu entwickeln und zu vernetzen.

Das städtebauliche Leitprojekt „Stadtentwicklung beiderseits des Rheins“ im Rahmen der Regionale 2010 verbindet die historischen Bezüge zur 2000-jährigen Geschichte mit den Perspektiven für die zukünftige Entwicklung der Stadt und ihrer Region:

- Köln ist eine Stadt mit 2000-jähriger Tradition. Sie beginnt ihr 3. Jahrtausend.
- Köln ist eine Stadt im Strukturwandel auf dem Weg ins 21. Jahrhundert. Der Strukturwandel ist tiefgreifend: die Industriegesellschaft wandelt sich zur Wissensgesellschaft.
- Köln ist eine Stadt am Rhein: die Stadt ist ohne ihren Fluss nicht denkbar.

Das städtebauliche Leitprojekt visualisiert gleichermaßen die Pflege des historischen Bestandes und der stadt-bildprägenden Elemente der linksrheinischen alten Stadt und den Weg der rechtsrheinischen Innenstadt in die

Moderne und dokumentiert, dass die Stadt sich an beiden Ufern des Rheins gleichgewichtig entwickelt. Durch diesen „Brückenschlag“ wird der Rhein zur Mitte und zum Bestandteil der Stadtlandschaft.

Die regionalen Bezüge

Die Städte am Rhein suchen neue Antworten auf die Frage, wie eine Stadt mit ihrem Fluss umgeht, wie sie sich dem Fluss öffnet, wie der Fluss attraktiv und innovativ als Stadtraum in das Stadtbild einbezogen werden kann. Durch das kooperative Zusammenspiel der Partner entsteht für die Region ein Mehrwert. Trotz der gemeinsamen Zielsetzung dokumentiert jedes Projekt für sich eine eigene Herangehensweise und Umsetzung. Dabei geht es nicht um Konkurrenz [wer macht es besser?], sondern um die Visualisierung unterschiedlicher Ansätze.

Das städtebauliche Leitprojekt der Stadt Köln korrespondiert mit Regionale-Projektansätzen der Nachbarstädte Bonn und Wesseling und passt sich in das regionale Kooperationsprojekt „Stadträume am Rhein“ ein. Zweieinhalb Jahre untersuchten drei Stipendiaten der Montag-Stiftung Urbane Räume/Bonn die Stadträume entlang des Rheins in der Region Köln/Bonn auf ihre Qualitäten, Begabungen und unentdeckten Potentiale, eruierten zahlreiche Referenzprojekte in ganz Europa und präsentierten im Juni 2008 einem Fachpublikum der Region ihre Ergebnisse. Der im Frühjahr 2008 gegründete „Arbeitskreis Rhein“, in dem Akteure aus der gesamten Region Köln/Bonn mitwirken, übernahm die Ergebnisse und führt die Arbeit fort. Im städtebaulichen Leitprojekt verbinden sich darüberhinaus auf beispielhafte Weise die Arbeitsbereiche :rhein, :stadt, :grün und :kulturelles erbe der Regionale 2010.

Die Projektmodule

Das städtebauliche Leitprojekt „Stadtentwicklung beiderseits des Rheins“ ist modular aufgebaut. Es besteht aus den Modulen

- Archäologische Zone in der linksrheinischen Innenstadt;
- Rechtsrheinische Perspektiven/Ottoplatz und
- Rheinboulevard als verbindendes Element für die Stadt und die Region.

Das Modul Archäologische Zone thematisiert und visualisiert Kölner Tradition, Geschichte und Kultur. Es gilt, die historische Entwicklung und Bedeutung der linksrheinischen Stadt als politisches, kulturelles und geistiges Zentrum der Region und eine der ältesten Städte Deutschlands römischen Ursprungs erlebbar zu machen.

Das Modul Rechtsrheinische Perspektiven/Ottoplatz thematisiert die strukturelle, städtebauliche und stadträumliche Entwicklung und Perspektive des durch den Strukturwandel gekennzeichneten rechtsrheinischen Stadtgebietes und die Anbindung an die linksrheinische Innenstadt.

Das Modul Rheinboulevard verbindet die Stadt mit der Region. Der Rhein verbindet nicht nur geografisch die Stadtlandschaften und Naturräume der Region, er verbindet gleichermaßen die Menschen links und rechts des Stroms und ist Imageträger der Region Köln/Bonn. Die Uferpromenaden beiderseits des Rheins sollen daher ihrer Bedeutung entsprechend aufgewertet werden. Als Impulsprojekt zur Regionale 2010 wird der rechtsrheinische Abschnitt zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke umgestaltet.

:archäologische zone

Die Archäologische Zone ist ein Modul des Kölner städtebaulichen Leitprojekts „Stadtentwicklung beiderseits des Rheins“, wird aber darüber hinaus als eigenständiges Projekt und mit eigenem Dossier im Regionale 2010-Arbeitsbereich :kulturelles erbe gesondert qualifiziert. Der folgende Text ist ein Auszug aus dem Dossier „archäologische zone“.

Standort

Im Zentrum der historischen Altstadt Kölns liegt, fast mittig, das Projekt der Archäologischen Zone. Die Archäologische Zone wird im Norden durch die Kleine Budengasse, im Osten durch die Bürgerstraße und den Altermarkt, im Süden durch die Straße Obenmarspforten und im Westen durch die Straße Unter Goldschmied begrenzt. Dieses Gebiet umfasst einen reichen Denkmälerbestand.

Die Archäologische Zone ist ein zentraler Bestandteil der „Via Culturalis“, der Kulturachse, die den Dom, das Museum Ludwig und die Philharmonie, das Römisch-Germanische Museum, das Rathaus, das Wallraf-Richartz-Museum, Alt St. Alban, den Gürzenich und St. Maria im Kapitol [bis hin zum Ubiermonument, dem ältesten Steinbau nördlich der Alpen aus dem Jahr 4 n. Chr.] umfasst. Sie liegt zwischen der Hohe Straße im Westen und dem Rhein im Osten. Im Norden beginnt sie am gotischen Dom und endet im Süden bei der romanischen Kirche St. Maria im Kapitol.

Während sich das Projekt Archäologische Zone dem unterirdischen Schauplatz widmet, soll oberirdisch die Kulturachse Via Culturalis mit ihren Schauplätzen entwickelt werden. Im Rahmen der Kölner Stadtentwicklung stellt das Projekt ein Herzstück zur Verbesserung der Infrastruktur der Stadt von besonderer Bedeutung dar. Die Revitalisierung dieses Bereichs der Innenstadt ist ein besonderes Anliegen.

Durch die hervorragende U-Bahn-Anbindung unmittelbar vor dem geplanten Eingangsbereich am Altermarkt ist die Lage verkehrstechnisch geradezu als ideal zu bezeichnen. Auch die Nähe zur Straßenbahn am Heumarkt stellt eine ausgezeichnete Anbindung dar. Tiefgaragen, besonders am Heumarkt, liegen in unmittelbarer Nähe. Zu Fuß ist die Archäologische Zone in wenigen Minuten von Hauptbahnhof, Dom und Römisch Germanischem Museum zu erreichen.

Inhalt und Ziele des Projekts

Ausgangslage

Der Platz vor dem historischen Rathaus ist wie kein zweiter Ort in Köln prädestiniert, einen exemplarischen Einblick in die Vergangenheit der Stadt zu gewähren. Die historischen Baudenkmäler und archäologischen Stätten ragen als Zeugnisse einer zweitausendjährigen, glänzenden, aber auch wechselvollen Geschichte in die Gegenwart hinein.

Die Moderne manifestiert sich in dem vor wenigen Jahren eröffneten Wallraf-Richartz-Museum, den nach dem Zweiten Weltkrieg errichteten Teilen des Rathauses und dem Spanischen Bau. Das historische Rathausensemble mit Hansesaal, Ratsturm und Renaissancelaube repräsentiert die Ära der Freien Reichsstadt. Die Mikwe und die unter der Oberfläche konservierten Reste der Synagoge erinnern an das jüdische Viertel, das bis 1426 in dichter Bebauung die heutige Platzfläche einnahm. Unter dem Rathaus und dem Spanischen Bau schließlich erstrecken sich die monumentalen Reste des Praetoriums, mehr als vier Jahrhunderte lang Sitz der Statthalter Roms in Niedergermanien.

Kölns historische Innenstadt wurde im zweiten Weltkrieg zu über 90% zerstört. Bereits wenige Jahre nach Kriegsende wurde mit dem Wiederaufbau der Rathaus- und Verwaltungsgebäude begonnen. Der sogenannte „Spanische Bau“ des 17. Jahrhunderts war schwer beschädigt und sollte durch ein modernes Verwaltungsgebäude für Rat und Verwaltung ersetzt werden. 1953 waren die Planungen in vollem Gang. Bei den Ausschach-

tungen kamen indes gewaltige Mauerzüge zutage, die Fundamente des römischen Praetoriums, die der Archäologe Otto Doppelfeld im Vorfeld der Baumaßnahme in nur sechs Monaten ausgraben musste.

Trotz erheblicher Widerstände gelang es Doppelfeld, die Gegner zu überzeugen und den Rat in einer denkwürdigen Sitzung zugleich für den Erhalt der Befunde und für einen dauerhaften unterirdischen Schutzbau, einer archäologischen Landschaft bedeutender Dimension, zu bewegen, die der Architekt Theodor Teichen bis 1956 realisierte. Bis heute kann man hier „mit dem Fahrstuhl in die Römerzeit“ (so Rudolf Pörtners Bestseller der 50er Jahre) hinunterfahren und die Reste des römischen Statthalterpalastes bestaunen, die jährlich mehr als 60.000 Besucher anziehen.

Beim Wiederaufbau des Historischen Rathauses 1967/69 wurden weitere bedeutende archäologische Funde entdeckt, die in einer großen unterirdischen Halle zwischen Rathaus und Synagogengelände konserviert, der Öffentlichkeit aber nicht zugänglich gemacht wurden.

Otto Doppelfeld hatte damals die Vision, mehr von den unterirdischen Schätzen zu präsentieren als allein die Reste des Praetoriums, und so konnte er mit dem Architekten Karl Band erste Entwürfe vorlegen, die indes nicht zur Ausführung gelangten.

Nach vorbereitenden Massnahmen durch das Land und das Römisch-Germanische Museum wurde in den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts das Ziel durch das ehemalige Amt für Archäologische Bodendenkmalpflege wieder weiterverfolgt, nach 1995 dann durch das Römisch-Germanische Museum der Stadt Köln. Im Jahr 2000 lag ein detailliertes Konzept vor, aber erst mit der Regionale 2010 bot sich die Chance, das 2002 und 2006 durch das ehemalige Amt für Archäologische Bodendenkmalpflege und später das Römisch-Germanische Museum erstellte Konzept anzugehen, das von der Stadt Köln in mehreren Schritten bis 2008 weiterentwickelt wurde. Zwischenzeitlich ist das Projekt Archäologische Zone im Jahr 2006 als eigene Dienststelle des Kölner Kulturdezernats verankert worden. Das Ziel des Projekts ist es, den Kernbereich der stadtkölner Archäologie in musealer Form der Öffentlichkeit mit all seinen Aspekten zu präsentieren.

Die Grabungen der Vergangenheit und die noch kommenden Ausgrabungen werden ein Areal umfassen, das den wichtigsten Teil des administrativen Zentrums der ehemaligen römischen Provinz Niedergermanien, den hier ebenfalls zu vermutenden frühmittelalterlichen Palast der fränkischen, merowingischen und karolingischen Könige und Hausmeier, die Ursprungsbauten des Kölner Rathauses mit allen Nachfolgebauten bis ins Spätmittelalter und fast das gesamte Areal eines der bedeutendsten jüdischen Stadtquartiere Europas umfasst.

Die museale Präsentation und didaktische Darstellung der originalen Befunde und Funde dieses Kernbereichs der Kölner Stadtgeschichte als einzigartigem Museum unter und über der Erdoberfläche ist Ziel des Projekts Archäologische Zone: Es entsteht zukünftig ein neues stadtdenkmaltypisch und historisch ausgerichtetes, archäologisches Museum im Herzen der Stadt. Aufgrund ihrer Bedeutung für die Region, aber auch für die nationale und europäische Geschichte bildet die Archäologische Zone Köln den wichtigsten Baustein der Regionale 2010 innerhalb des Arbeitsbereiches :kulturelles Erbe. Angestrebt wird ein Konzept der ganzheitlichen Darstellung der Geschichte des Ortes, das alle Bevölkerungsgruppen in ihrer historischen Interaktion umfasst - in Ergänzung zu den beiden stadtdenkmaltypischen Museen, dem Römisch-Germanischen Museum und dem Kölnischen Stadtmuseum.

Mehr als alle anderen Projekte der Regionale 2010 fokussiert sich hier der Begriff des kulturellen Erbes der Region. Hier stand die administrative Wiege einer römischen Provinz, hier residierten die Mächtigen des Merowinger- und Karolingerreiches und von hier aus wird heute noch Köln als größte Stadt NRWs gelenkt. Für die Stadt selbst und für die Region ist die Archäologische Zone ein überregional bedeutender Schwerpunkt von enormer kultureller und auch wirtschaftlicher Bedeutung, zur Identitätsfindung, für die Menschen, aber auch für Tourismus und Standortmarketing.

Projektmanagement und Akteure

Akteure

Die beteiligten Akteure am Projekt wirken für das Kölner Projekt zusammen und ergänzen sich arbeitsteilig. Es sind seitens der Stadt Köln als Projektträger:

Dezernat für Kunst und Kultur der Stadt Köln

- Prof. Georg Quander, Dezernent für Kunst und Kultur der Stadt Köln, Bauherr für die Stadt Köln
- Dr. Sven Schütte M.A., Stabsstelle Archäologische Zone, Dezernat für Kunst und Kultur der Stadt Köln, wissenschaftliche Projektleitung

Dezernat für Stadtentwicklung, Planen und Bauen der Stadt Köln, Gesamtkoordination der städtischen Regionale-Projekte

- Bernd Streitberger, Dezernent für Stadtentwicklung, Planen und Bauen der Stadt Köln
- Gebäudewirtschaft der Stadt Köln, Projektsteuerung/ Qualitätssicherung; Christian Manderla /Martina Schmitz

Als Bewilligungsbehörde :

- Bezirksregierung Köln

Als Zuschussgeber:

- Ministerium für Bauen und Verkehr NRW
- Minister Oliver Wittke

und die Regionale 2010 Agentur:

- Dr. Reimar Molitor, Jens Grisar

Projektsteuerung

Zusätzlich zur städtischen Projektsteuerung wird ein externer Projektsteuerer für die Koordinierung und Steuerung der Prozesse innerhalb der Stadt Köln sowie die Abstimmung mit dem Land, der Regionale 2010 Agentur und der Bezirksregierung eingesetzt. Dazu gehören auch das Kostencontrolling, der Qualifizierungsprozeß in der Regionale 2010, die Projektkommunikation und Präsentation, sowie die Geschäftsführung des wissenschaftlichen Beirats.

Lenkungsgruppe

Mitglieder: der Minister für Bauen und Verkehr des Landes NRW Oliver Wittke, der Oberbürgermeister der Stadt Köln Fritz Schamma, der Dezernent für Kunst und Kultur der Stadt Köln Prof. Georg Quander, der Dezernent für Stadtentwicklung, Planen und Bauen der Stadt Köln Bernd Streitberger, die Regionale 2010 Agentur durch Geschäftsführer Dr. Reimar Molitor.

Wissenschaftlicher Beirat

Seit April 2007 begleitet ein wissenschaftlicher Beirat das Projekt. Dieser Beirat setzt sich aus Wissenschaftlern aller betroffenen Fachbereiche, von den verschiedenen Teilbereichen der Archäologie über die Bau- und Kunstgeschichte bis hin zur Judaistik zusammen. Der Beirat berät die Stadt Köln, die Regionale 2010 Agentur und das Ministerium für Bauen und Verkehr in wissenschaftlicher Hinsicht. Den Vorsitz führt der Oberbürgermeister der Stadt Köln, Fritz Schamma. Die weiteren Mitglieder sind:

Dr. Maureen Carroll, Professorin für Römische Archäologie an der Universität Sheffield (Großbritannien)

Prof.em. Dr. Johannes Deckers, Professor für Byzantinistik an der Universität München

Prof.em. Dr. Werner Eck, Professor für Alte Geschichte an der Universität Köln

Prof.em. Dr. Hartmut Galsterer, Professor für Alte Geschichte an der Universität Bonn

Dr. Mathilde Grünwald, Direktorin des Museums der Stadt Worms

Prof. Dr. Hansgerd Hellenkemper, Direktor des Römisch-Germanischen Museums Köln

Prof. Dr. Henner von Hesberg, erster Direktor des Deutschen Archäologischen Instituts in Rom

Ulrich Klein M.A., Freies Institut für Bauforschung und Dokumentation Marburg

Dr. Gundolf Precht, ehemaliger Direktor des Archäologischen Parks Xanten

Prof. Dr. Rudolf Schieffer, Präsident der Monumenta Germaniae Historica in München

Prof. Dr. Alfred Wieczorek, Leitender Direktor der Reiss-Engelhorn-Museen Mannheim und Präsident der Deutschen Altertumsverbände

Die Zuständigkeit für die Durchführung des Projektes liegt bei der Stadt Köln, die im Einvernehmen bzw. im Be-
nehmen mit dem Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW und der Regionale 2010 Agentur über die

Umsetzung und die Aufgabenverteilung bei den jetzigen und später dazu kommenden Projektbeteiligten entscheidet. Die Lenkungsgruppe hat neben allen grundlegenden Fragen die Aufgabe, die Realisierung des Projektes sicherzustellen.

Grundsätzliche Beschlüsse, soweit sie die Stadt Köln betreffen, werden durch den Rat der Stadt gefasst. Für die Qualifizierung und die Vergabe der Qualifizierungsstufen ist der Ausschuss der Regionale 2010 zuständig.

Gesamtkonzept Archäologische Zone

Ausstellungskonzeption

Ziele und Inhalte

Ziel der Archäologischen Zone ist, die Geschichte von Ort und Region darzustellen, Kontinuität und Brüche zu veranschaulichen, den Menschen der Vergangenheit ein Gesicht zu verleihen und den Ort entsprechend prominent zu gestalten. Durch eine besucherfreundliche Erschließung und eine anspruchsvolle Präsentation, u.a. durch den Einsatz multimedialer Technik, wird eine überregional bedeutsame Vermittlung des Schauplatzes erfolgen. Die historische Stadtentwicklung soll in ansprechender und illustrativer Form präsentiert werden, die über eine bloße Ruinenromantik hinausreicht. Diesen Ort für die Bewohnerschaft der Stadt und der Region sowie Touristen aus aller Welt zu erschließen, ist das vorrangige Anliegen. Alle Angebote und Erläuterungen werden deshalb mehrsprachig bzw. international ausgelegt. Sie ist damit eindeutig als archäologisch-historisches Museum zu betrachten, das die anderen historischen Museen der Stadt ergänzt.

Die Ausstellung wird sowohl die authentischen Relikte enthalten, die fest verankert sind, d. h. die im Mittelpunkt der Betrachtung stehenden ortsfesten Bodendenkmäler, wie auch bewegliche Denkmäler, also das aus den Grabungen stammende Fundmaterial. Bereiche mit Originalbefunden, die als regelrechte Zeitfenster in die Stadtgeschichte entsprechend inszeniert werden, wechseln sich ab mit Ausstellungsbereichen mit beweglichen Denkmälern. Die Gewichtung der im Folgenden formulierten Themen untereinander hängt ganz wesentlich von der zur Verfügung stehenden Materialmenge und Qualität ab; sie bleibt der Ausstellungsgestaltung im Zuge der Umsetzung des Projektes vorbehalten.

Das Museum gründet sich auf folgende vier Hauptthemen und ihre räumliche und zeitliche Wechselbeziehung:

- Römischer Statthalterpalast
- Fränkischer Königssitz
- Mittelalterliches Rathaus
- Jüdisches Quartier

Somit wird eine zeitgemäße Darstellung im Rahmen eines historischen Museums präsentiert, das sich ergänzend in das Ensemble der anderen historischen Museen der Stadt Köln synergetisch einreicht.

Es kann indes erst nach Abschluss der Grabungen und Sichtung der Depotbestände ein Inventar der Exponate geben, das für die Ausstellung verbindlich ist. Zeitabschnitte, die durch Funde im Bereich der archäologischen Zone nicht stark oder kaum belegt sind, aber aus historischen oder didaktischen Gründen von elementarer Bedeutung sind, können durch Kölner Funde des Römisch-Germanischen Museums und des Kölnischen Stadtmuseums sowie ggfs. des Museums für Angewandte Kunst, aber auch durch Leihgaben und andere didaktische Mittel illustriert werden. So stehen für die Anfänge der Stadtgeschichte z.B. Weihedenkmäler, Bauplastik, Malerei und Keramik zur Verfügung. Auch kleinere und unscheinbarere Objekte sind in der Ausstellung zu berücksichtigen.

Die Themenvorschläge, die hier präsentiert werden, decken mögliche Präsentationen ab und sind als Vorschläge zu werten. Die Ergebnisse der Ausgrabung werden noch synchron zur Baumaßnahme erhoben und fließen in die Themen der Ausstellung ein. Ausdrücklich muss also gesagt werden, dass die hier vorgestellten Kapitel ergänzt, überarbeitet oder verändert werden können, abgesehen von der Grundstruktur.

Die „roten Fäden“ sind:

- Der Wandel des jeweiligen weltlichen administrativen Zentrums durch die Zeiten
- Kontinuität und Diskontinuität weltlicher Herrschaft
- Die jüdische Geschichte in Köln
- Topographische Entwicklung und Architektur des Ortes

Vermittlung

Viele Besucher sind heute auf die faktischen Gegebenheiten der modernen Medienwelt eingestellt und können zunehmend nichts mehr mit sehr langen Texten anfangen. Eine Präsentation muss sich deshalb zwingend auch zeitgenössischer Vermittlungsformen bedienen. Die Archäologische Zone ist deshalb auch ein Ort moderner Medien, die allerdings hier eine ausschließlich dienende Funktion haben.

Viele Besucher planen, bzw. informieren sich heute bereits über das Internet. Der Internetauftritt, der stufenweise ausgebaut wird, wird das Projekt begleiten und schon im Vorfeld neugierig machen [www.museenkoeln.de]. Hier wird über den Fortschritt des Projekts berichtet.

Im Bereich des Foyers im Untergeschoss des Rathauses wird es eine virtuelle Einführung geben. Dazu liegen bereits in Form einer „virtuellen Zeitreise“ umfangreiche Planungen vor. Neben virtuellen Rekonstruktionen werden auch Modelle von Bauten in kleineren Maßstab bis hin zum Maßstab von 1:1 zur größeren Anschaulichkeit eingesetzt.

Die Besucher werden durch eine neue Form von Audiosystem durch Ausstellungen und Grabungsbereiche geleitet (im Eintritt enthalten). Eine besondere Zielgruppe sind Kinder und Jugendliche. Für sie wird es nach den Grundsätzen modernster Museumspädagogik entwickelte Angebote geben, für die eigene Räume zur Verfügung stehen.

Besucher und Zielgruppen

Eine Einschätzung des Potentials der Besucher auf den rund 7.000 qm Ausstellungsflächen wird sich erst durch eine eingehende Analyse in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsamt, Köln Tourismus, und anderen Trägern ergeben können, diese Analyse wird im Verlauf des Jahres 2008 erfolgen. Nach groben Schätzungen auf der Grundlage der Besucherzahlen der Kölner Museen wird man in den ersten Jahren von über 200.000 / 250.000 Besuchern ausgehen müssen.

Das bedeutet, dass hier ein erheblicher Publikumsmagnet entsteht, der logistisch und personell bewältigt werden muss. Die Zielgruppe I ist das regionale Publikum aus Köln und der Region. Die Zielgruppe II besteht zumeist aus Tagestouristen und Übernachtungsgästen von überregionaler Herkunft. Bei beiden Gruppen wird angestrebt, alle Altersgruppen anzusprechen. Während für alle Zielgruppen die Geschichte des Ortes vermittelt wird, könnten bei Gruppe II der Erlebnischarakter oder Schaulust eine größere Rolle spielen.

Die Darstellung der Stadtidentität muss sich also unterschiedlicher Vermittlungsweisen am gleichen Ort bedienen. Auch für Besuchergruppen, die an spezifischen Teilbereichen interessiert sind, z.B. jüdische Geschichte und jüdisches Leben, müssen spezielle Angebote vorgehalten werden. In Zusammenarbeit mit dem Museumsdienst werden adäquate Programme für Kinder und Jugendliche aller Altersgruppen entwickelt.

Ein besonderes Augenmerk gilt Menschen mit Behinderungen. Hier sollen z.B. für Gehörlose durch Führungen in Gebärdensprache oder für Blinde durch die Ausstellung von Objekten, die frei berührt und ertastet werden können, Angebote für intensivere Erlebnismöglichkeiten geschaffen werden.

Architektur, Bau- und Raumkonzept

Architektur

Die Architektur soll eine besondere, dem Ort angemessene Atmosphäre ausstrahlen. Ein entscheidender Aspekt bei der Planung ist die Raumwirkung im Zusammenhang mit der zum Teil geringen Deckenhöhe. Ziel ist es, den Raum insgesamt möglichst großzügig erscheinen zu lassen.

Bereits heute kann ein Teil der historischen Mauern im sog. Museum „Praetorium“ besichtigt werden. Es ist vorgesehen, mit dem Bau der Archäologischen Zone weitere Bereiche unter dem heutigen Rathausplatz und in Teilen auch unter dem Rathaus freizulegen und in einer Gesamtschau zu zeigen. Beabsichtigt ist dabei, Raumbezüge zu oberirdischen Baudenkmalern/Bezugspunkten zur räumlichen Orientierung der Besucher herzustellen.

Die Erschließung der Archäologischen Zone soll vom Alter Markt im Bereich des ehemaligen Ratskellers vorgenommen werden (s.u.), alternativ hierzu von den Straßen aus, welche die Platzfläche vor dem Rathaus umgrenzen. Sofern die Archäologische Zone und das Jüdische Museum Köln beide vom Rathausplatz oder einer der angrenzenden Straßen erschlossen werden, ist ein gemeinsamer Eingang denkbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine architektonisch ansprechende Erschließung der Archäologischen Zone geschaffen wird, die gegebenenfalls auch ohne das Jüdische Museum Köln funktionsfähig ist.

Der Eingangsbereich bzw. das Foyer soll einen Kassenbereich mit elektronischem Eingangssystem, eine Garderobe mit Schließfächern, Counter für Audiosysteme und einen Museumsshop beinhalten. Zusätzlich sollen hier auch die WC-Anlagen für die Besucher, einschl. Behinderten-WC und Wickelmöglichkeiten in den WC-Anlagen vorgehalten werden. Es ist vorgesehen, eine kleine Museumsgastronomie in Form eines Bistros im Bereich des Historischen Rathauses (Löwenhof) unterzubringen.

Für die Organisation des eigentlichen Ausstellungsbereichs sind vier unterschiedliche Ausgangssituationen zu berücksichtigen:

- Ortsungebundene Ausstellungs-/Vortragsräume
- Unterirdische Präsentation der archäologischen Befunde (Museum Praetorium, Keller des Hansesaals, Platzbereich)
- Oberirdische Präsentation der archäologischen Befunde (Synagoge, Mikwe, Apsis und ggf. weitere Bauten)
- Präsentation der vorhandenen Bausubstanz (Rathaustrum, Plasmannscher Keller, Löwenhof)

Zielsetzung ist es, einen großen Rundgang durch zwei Jahrtausende Kölner Stadtgeschichte vom Praetorium über das jüdische Quartier bis zu den imposanten Rathausbauten des Mittelalters anzulegen, der dezidierte, abwechslungsreiche Erlebnisqualität haben soll. Die architektonische Gestaltung soll weitestgehend hinter der Präsentation der archäologischen Zeugnisse und Objekte zurücktreten und darf diese nicht schädigen. Für den gesamten Bereich der Archäologischen Zone sollen ausschließlich dauerhafte, solide Materialien verwendet werden. Auf Grund der klimatischen Verhältnisse sind korrosive Materialien zu vermeiden.

Die Laufgänge sollen eine Mindestbreite von 1,50 m aufweisen. Die Brüstung ist transparent auszubilden, um die Sicht auf die Objekte nicht zu behindern. Breite Handläufe können die Möglichkeit bieten, Beschriftungen und Bilder zur Orientierung zu integrieren. Die Wände, sofern farbig gestaltet, sollen optisch zurücktreten.

Bereiche mit archäologischen Denkmälern müssen niedrig temperiert sein. Sie müssen daher von allen anderen Bereichen klimatisch getrennt werden. Für die Archäologische Zone ist eine Raumluftechnik mit Steuerung der Raumlufftfeuchte erforderlich. Zu- und Abluftanlagen werden für alle Räume erforderlich, die nicht über eine natürliche Belüftung verfügen. Aus konservatorischen Gründen müssen die Beleuchtung mit Tageslicht und die Klimatisierung der Archäologischen Zone aufeinander abgestimmt sein, um zu große Schwankungen von Temperatur und Luftfeuchtigkeit zu vermeiden. Alle technischen Anlagen sollen sich zurückhaltend in das Gebäude einfügen.

Das Praetorium und die weitere römische Bebauung

Die Bereiche des Praetoriums, die schon 1956 ausgebaut sind, werden in die neue Präsentation integriert und baulich angepasst, um ein einheitliches inhaltliches und optisches Erscheinungsbild zu schaffen. WC's und Wickelräume sind erreichbar. Das Monument ist zu 95% behindertengerecht zu erschließen. Weitere Teile der römischen Bebauung werden durch die Grabung erschlossen und sichtbar gemacht.

Erschließung der Bauten des jüdischen Viertels

Erst die Ausgrabungen werden eine exakte inhaltliche wie räumliche Planung zulassen. Die Flexibilität der Planung wurde im Auslobungstext gefordert. Der Bereich ist nach dem bisherigen Stand der Dinge umfangreicher als erwartet. Die Monumente sind vermutlich bis zu 90% behindertengerecht zu erschließen. In diesem Bereich, westlich der Synagoge, befindet sich die Schnittstelle zum Jüdischen Museum.

Erschließung der Bauten des Historischen Rathauses

Das Preisgericht des Architektenwettbewerbs hat beschlossen, dass der Eingang der Archäologischen Zone vom Altermarkt als eine Priorität zu verstehen ist und die Auslobung entsprechend abgeändert. Dies erlaubte den Teilnehmern indes auch, Alternativen zu entwickeln.

Alle Bereiche des mittelalterlichen Rathausbaus, die bereits behandelt wurden, werden in den Rundgang integriert. Berücksichtigt sind dabei auch Räume für Empfänge des Oberbürgermeisters (Turmkeller) und besonders der Keller unter dem Hansesaal, in dem sich die „Schnittstelle“ zwischen römischer und mittelalterlicher Geschichte des administrativen Zentrums der Region befindet. Die hier befindliche Heizungs- und Lüftungsanlagen werden in die Kellerräume nebenan verlegt. Ein möglicher Bypass zum Wallraf-Richartz-Museum ist vorgesehen. Dieser ist, wie auch die Platzgestaltung vor dem Wallraf-Richartz-Museum indes nicht Bestandteil des Projektes und muss separat geplant und finanziert werden, auch wenn die Teilnehmer des Architektenwettbewerbs hier Lösungen anbieten sollen.

Ein Rundgang, wie oben beschrieben, führt die Besucher durch eine Zeitreise von der Antike bis zum Spätmittelalter durch die Geschichte Kölns. Diese Wege werden überwiegend durch Rampen gebildet. Wenn in wenigen Fällen Treppenanlagen notwendig sind, werden parallel dazu Fahrstühle den Übergang erleichtern. Einige Bereiche, wie die Mikwe, werden nicht behindertengerecht zu erschließen sein. Hier haben denkmalpflegerische Erwägungen Vorrang, da in diesem Fall Behindertengerechtigkeit die Zerstörung der Monumente bedeuten würde.

Bereiche für Verwaltung und Administration können aus räumlichen Gründen nicht direkt im beplanten Bereich untergebracht werden. Lediglich Aufenthaltsräume für Personal und Räume für Didaktik befinden sich im unmittelbaren Bereich der Archäologischen Zone.

Besondere Aspekte

Ausgrabungen

In der ersten Sitzung des Wissenschaftlichen Beirates am 24.04.07 zur Archäologischen Zone wurde beschlossen, eine Ausgrabung im Bereich der Synagoge und eine flächendeckende Bohruntersuchung zur Sondierung des Geländes und zur Feststellung der Befunderhaltung durchzuführen. Diese konnte dann am 20.08.2007 beginnen und erbrachte wichtige Ergebnisse, die dem Beirat in seiner zweiten Sitzung und anlässlich einer Fundbegutachtung am 23.01.2008 sowie in der dritten Beiratssitzung am 03.03.2008 vorgestellt wurden. Der Beirat empfahl die Beschleunigung und Ausweitung des Grabungsareals, eine Forderung, die auch die internationale Jury des Architektenwettbewerbs am 19.03.2008 erhoben hat, um frühzeitig Aufschluss über die Befundsituation zu erhalten. Es wurde die Formulierung in der Auslobung festgeschrieben „die Ausgrabungen sollen vorher und synchron zu den Bauarbeiten stattfinden“. Das betrifft das gesamte noch nicht ausgegrabene Gelände der Archäologischen Zone.

Archäologische Schutzbauten und konservatorische Erfordernisse

Einige Monumente befinden sich so dicht unter der Oberfläche, dass sie nicht unterirdisch erschlossen werden können. Das betrifft in erster Linie die Synagoge und die Mikwe und deren Umgebung, bzw. die höher liegenden Monumente des Rathausvorplatzes südlich der Portalsgasse. Eine Erschließung dieser Monumente ist ausschließlich oberirdisch möglich, indem diese durch einen Schutzbau überdeckt werden, der z.B. bei der Synagoge einen Einblick von oben ermöglicht und wissenschaftlichen und konservatorischen Anforderungen genügt. Glasböden innerhalb der Synagoge ermöglichen ein besonderes Erlebnis der Fundstätten.

Synagoge und Mikwe sind integraler Bestandteil der Archäologischen Zone. Sie müssen deshalb voll erschlossen und in den Rundgang integriert sein, auch wenn das Jüdische Museum nicht oder später realisiert wird.

Die Historizität des Ortes und die potentielle Möglichkeit, den Raum über Synagoge/Ratskapelle auch kultisch zu nutzen, bestimmen die Konzeption des Schutzbaus. Kubatur und Form der Synagoge bzw. Ratskapelle bis zum zweiten Weltkrieg sind durch Aufmaß und Befund vollständig gesichert und dokumentiert. Da diese Kubatur die Vorgängerbauten mit Sicherheit in ähnlicher oder variiertes Form widerspiegelt, besteht eine denkmalpflegerische Verpflichtung, diese Baustruktur in dem zu errichtenden Schutzbau in geeigneter Form zu bewahren und darzustellen.

Auf diese Weise kann auch dem Wunsch der Kölner Synagogengemeinde entsprochen werden, den Raum der Synagoge/Ratskapelle zu bestimmten Anlässen für religiöse Zwecke zu nutzen.

Eine pure Rekonstruktion der Synagoge verbietet sich schon aus historischen Gründen, da der Bau eben ein halbes Jahrtausend als Ratskapelle diente. Auch bei dem Schutzbau ist aus konservatorischen Gründen eine Bauweise zu wählen, die größere Schwankungen der Temperatur und Luftfeuchtigkeit verhindert. Eine Rekonstruktion wäre nur bei der Sakristei zu erwägen, da hier ein exquisiter Dokumentationsstand vorliegt und die originalen Glasfenster, sowie Reste der Ausstattung erhalten sind.

Entweder unterirdisch oder in gesonderten Kuben sind die zugehörigen beweglichen Denkmäler zu präsentieren, wie die (Faksimiles der) Schreinsbücher in Hebräisch und Latein, Schatzfunde, Inschriften und der Almemor (Lesekanzel), dessen verbrannte und zerschlagene Reste in sich ein Monument darstellen. Eine Rekonstruktion des Almemors sollte gesondert aufgestellt werden.

Der wechselnde Pegel des Rheins ist noch heute im unteren Bereich der Mikwe durch verschiedene Wasserstände ablesbar. Das verursacht indes zugleich Probleme mit starker Feuchtigkeit und damit verbundenem Algenwuchs wegen zu hoher Belichtung durch die heutige Glaspyramide.

Durch die zu trockene Luft kam es seit den 80er Jahren durch salzbelastetes Kapillarwasser zu erheblichen Schäden. Um zukünftig wieder ein stabiles Klima zu erzielen, müssen die Ursachen – Licht und zu trockene Luft – beseitigt werden. Ein Schutzbau in der ehemaligen Form ohne großen Lichteinfall mit einem genügend großen Pufferraum an Raummasse kann das verhindern. Er benötigt weder Klimatisierung noch technische Einbauten. Durch die etwas komplizierte Begehbarkeit der Mikwe ist leider eine Behindertengerechtigkeit ohne schwerste Schädigung des Monuments nicht zu erreichen.

Schnittstelle Jüdisches Museum und Rathausplatz

Die Archäologische Zone und das Haus und Museum der jüdischen Kultur teilen sich nicht nur den Ort, sie ergänzen sich auch aus historischer Sicht: Alle Bodendenkmäler und deren Inventar sind rechtlich Bestandteil der Archäologischen Zone und müssen entsprechend präsentiert werden. Gleichwohl werden sie uneingeschränkt vom möglichen Museum für Jüdische Kultur zugänglich und erfahrbar sein oder sogar eine bauliche Einheit bilden.

So wird ein attraktiver Ort für Veranstaltungen und Begegnungen entstehen. Während innerhalb der Archäologischen Zone die jüdischen Funde und Befunde von der Antike bis 1424 präsentiert werden, könnte, vorbehaltlich einer noch im Detail zu erstellenden Konzeption, das Haus und Museum der Jüdischen Kultur das jüdische Leben in Köln nach 1424 und nach 1796 darstellen bis zum aktuellen, heutigen Judentum anhand der städtischen Sammlungsbestände und ein gut besuchter Ort für Veranstaltungen dieser Thematik werden.

Da Geschichte nicht teilbar ist, kann nur hier innerhalb der archäologischen Zone die gesamte glanzvolle Geschichte Kölns über zwei Jahrtausende gespiegelt werden. Es ist nicht geplant innerhalb der archäologischen Zone Minderheiten auszugrenzen, auch wenn das Spezialthema des Judentums gleichwohl ein eigenes Museum erhält.

Trägerschaft

Die Archäologische Zone soll als wissenschaftliches Museum der Stadt Köln geführt werden. Trägerbehörde: Stadt Köln, Der Oberbürgermeister (Hinweis: Träger des Jüdischen Museums Köln ist die Stiftung Haus und Museum der jüdischen Kultur Köln e.V.).

Nutzungs- und Betriebskonzept

Die Stadt Köln beabsichtigt, die Archäologische Zone als Museum der Stadt Köln mit eigenen Haushaltsmitteln zu führen. Die Archäologische Zone verfügt über dieselbe Infrastruktur und dasselbe Dienstleistungsangebot sowie die Nutzung zentraler Dienste wie die anderen Kölner Museum, dazu gehört beispielsweise die Betreuung durch den Museumsdienst der Stadt Köln und das Referat für übergreifende Museumsangelegenheiten. Im Rahmen der Analyse des Besucherpotentials werden dauerhafte und temporäre Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen formuliert, um das Museum schnell in der Museumslandschaft der Stadt Köln und des Rheinlands zu etablieren. Das Nutzungs- und Betriebskonzept soll im Rahmen des Projektfortschritts weiter entwickelt werden.

Haushaltmäßige Auswirkungen / Wirtschaftsplan

Im Rahmen der Qualifizierung der Archäologischen Zone als eigenständiges Projekt im Arbeitsbereich :kulturelles Erbe wurde auf der Basis des bis dato erreichten Projektstandes ein erster Entwurf eines Wirtschaftsplanes für den dauerhaften Betrieb der Archäologischen Zone erstellt. Im Rahmen der Fortführung der Planung werden die haushaltmäßigen Auswirkungen und der Wirtschaftsplan konkretisiert werden.

Ausstattung und Veranstaltungstechnik

Es ist beabsichtigt, das Museum mit modernster Kommunikations- und Ausstellungstechnik auszustatten. Virtuelle Rekonstruktionen werden in Form einer „virtuellen Zeitreise“ ermöglichen, dem Besucher die Stadtgeschichte zu vermitteln. Weitere audiovisuelle Medien, die z.T. interaktive Projektionen sind, dienen der Vermittlung von Inhalten. So ist es möglich, z.B. Kartenmaterial und Vogelschauansichten auf die Böden zu projizieren und die Besucher interaktiv mitwirken zu lassen.

Mehrsprachige Audioguides vermitteln einheimischen wie auswärtigen Besuchern die Inhalte des Gesehenen in ihrer eigenen Sprache, ohne dass man die Ausstellung textlich überfrachten müsste. Programme speziell für Kinder ergänzen die Audioprogramme für Erwachsene kindgerecht. Eine Beschallung aller Räume ist möglich. Die Ausstellung kann so auch akustisch bereichert und sinnlich erfahrbar gemacht werden.

Eine ausgeklügelte Beleuchtung schließlich wird mit modernster Technik die Objekte und Grabungsbefunde „ins rechte Licht setzen“. Hierzu werden Lichttechniker in Zusammenarbeit mit den Archäologen die Ausstellung professionell inszenieren. Eine raffinierte Klimatechnik sorgt dafür, dass die einzelnen Bereiche der Ausstellung konservatorisch nachhaltig behandelt werden und langfristig das Gebäude auch zukünftigen Generationen präsentiert werden kann. Nicht zuletzt eine lückenlose Überwachung von allen notwendigen Parametern, wie Klima, Licht, Feuchtigkeit, aber auch Besucherströmen und Sicherheit wird mit modernster Technik sichergestellt.

Eintritt und Besucherlenkung erfolgen auch mit Hilfe elektronischer Medien, angefangen von automatisierten Kassensystemen bis zur frequenzgesteuerten Besucherlenkung nach neuestem technischen Standard. Da gerade die Ausstattung hochgradig vom Architektenentwurf abhängig ist, werden Details hierzu erst im Zuge der weiteren Entwurfsplanung getroffen werden können.

Ausblick/Projekttablauf

Vorgeschichte und Ablauf

Die Geschichte des Projektes reicht bis in die 50er Jahre des 20. Jahrhunderts zurück, als die Stadt Köln das Praetorium als eigenes Museum eröffnete. Damals war eine Ausweitung bereits geplant. 1969 wurde ein weiterer Versuch, noch unter der Leitung Otto Doppelfelds unternommen und sogar ein Teil gebaut, der indes bis 2007 verschlossen blieb. Seit 1992 verfolgte das damalige Amt für Archäologische Bodendenkmalpflege die Pläne weiter, noch mit dem Ziel, die Ausgrabungen von St. Alban zu integrieren. Nach der Übernahme des Amtes durch das Römisch-Germanische Museum wurden ab 2002 die Pläne erneut verfolgt und erste Schritte in

Richtung Regionale 2010 unternommen. 2006 lag ein erster Dossierentwurf des Römisch-Germanischen Museums vor, der vom Rat der Stadt Köln gebilligt wurde und den „B-Stempel“ der Regionale 2010 erhielt. Die notwendigen Ratsentscheidungen für den Architekturwettbewerb konnten dann Ende 2006 getroffen werden, der in der Folge vorbereitet wurde und im Februar 2008 begann.

Wettbewerb

Der Siegerentwurf sollte für beide Institutionen eine optimale Lösung erzielen. Eine gemeinsame Realisierung ist angestrebt, doch ist die Planung so ausgelegt, dass die Archäologische Zone auch unabhängig vom Haus und Museum der Jüdischen Kultur errichtet werden kann. Sollten die Ausgrabungen im Gegensatz zu dem jetzigen Wissensstand zu erheblichen Modifikationen führen, sind diese im Bereich des Jüdischen Museums Ebenso zu berücksichtigen. Die Auslobungstexte berücksichtigen alle hier angesprochenen Aspekte.

Ablauf

- * 26.02.2008 Versendung der Unterlagen an die beteiligten Architekten
- * 20.03.2008 Kolloquium für die teilnehmenden Architekten
- * 09.05.2008 Endtermin für die Abgabe der Wettbewerbsbeiträge
- * 12./13.06.2008 Sitzung des Preisgerichts
- * vermutlich 28.08.2008 Ratsentscheid zur Beauftragung des Preisträgers/trägerin
- * vermutlich 22.09.08 Qualifizierung als A-Projekt der Regionale 2010
- * Baubeschluss nach Vorentwurf des/der Preisträgers/in
- * Baubeginn voraussichtlich 2009
- * Eröffnung voraussichtlich Ende 2011

Ergebnisse des Wettbewerbs

Am 12. Juni 2008 tagte das Preisgericht im Congress-Zentrum Ost der Kölnmesse. Ausloberinnen waren die Stadt Köln und die Stiftung Haus und Museum der Jüdischen Kultur.

Von den 48 zum Wettbewerb zugelassenen Teilnehmern wurden 36 Wettbewerbsbeiträge eingereicht. Im Rahmen des Einführungskolloquiums wurden die „Verbindlichen Vorgaben“ der Auslobung lediglich als unverbindliche „Zielvorgaben“ bestimmt und nicht mehr als Ausschlusskriterien gewertet. Es wurden auf dieser Basis folgende Preise vergeben:

1. Preis: Wandel Hoefler Lorch + Hirsch, Saarbrücken
Beteiligte Sonderfachleute: Bollinger & Grohmann GmbH, Frankfurt
2. Preis: Van den Valentyn Architektur, Köln
Beteiligte Sonderfachleute: Prof. Dr. Ing. Stefan Polonyi, Köln, Feimann Engineering, Erfstadt, Lad+, Hannover
3. Preis: Raumzeit, Jan Läufer, Gunnar Tausch, Friedrich Tuczec, Berlin
4. Preis: KSP Engel und Zimmermann Architekten BDA, Köln
Beteiligte Sonderfachleute: Dipl.-Ing. Architekt Hans Dieter Schaal, Attenweiler
5. Preis: Manuel Herz Architekten, Köln/ Basel in Arbeitsgemeinschaft mit Architekturbüro Sven Röttger, Köln, HG Merz GmbH, Stuttgart

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin, die mit dem ersten Preis ausgezeichnete Arbeit bei einer weiteren Bearbeitung zu Grunde zu legen und die Verfasser mit der Bearbeitung zu beauftragen. Dabei sollen folgende Aspekte überprüft bzw. überarbeitet werden:

- ein respektvollerer Umgang mit den archäologischen Funden (in Verbindung mit den Anforderungen an die Ausstellungsräume)
- die Raumsituation gegenüber dem Wallraf-Richartz-Museum
- die Eingangssituation ins Jüdische Museum (Repräsentanz und Verteilerfunktion)

- die Traufhöhe an der Nord-Ost-Ecke, gegenüber der Rathaus-Laube
- die Eingangssituation am Alter Markt im Sinne eines stärkeren öffentlichen „Auftrittes“

:rechtsrheinische perspektiven / ottoplatz

:rechtsrheinische perspektiven

Besonders im bisher stark industriell geprägten rechtsrheinischen Stadtgebiet sind in den letzten zwei Jahrzehnten eine Reihe von Industrieflächen brachgefallen, was in einigen Stadtteilen einerseits Probleme, andererseits auch Entwicklungspotenziale entstehen ließ. Um diesen Prozess der Transformation des rechtsrheinischen Stadtgebietes für die Stadt und ihre Region transparent und mit qualitätvollen städtebaulichen und stadträumlichen Instrumentarien zu begleiten und zu unterstützen, ist im Rahmen der Regionale 2010 eine diskursive Veranstaltungsreihe geplant. Diese Veranstaltungsreihe beinhaltet

- einen Workshop für das rechtsrheinische Köln im Jahr 2009 und
- ein Symposium zu den "Rechtsrheinischen Perspektiven" im Präsentationsjahr 2010/2011 der Regionale 2010 mit einer begleitenden Ausstellung und Publikation wichtiger Entwicklungsvorhaben und Projekte in diesem Interventionsraum.

Ziel dieser Veranstaltungsreihe ist es, die „rechtsrheinischen Perspektiven“, das heißt die zukünftigen Entwicklungspotenziale im rechtsrheinischen Stadtgebiet und ihre Bedeutung für die Stadt und die Region mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt, mit Vertretern und Vertreterinnen der Stadtgesellschaft und der Region, mit Fachleuten und allen sonstigen Interessierten zu diskutieren, um so

- innovative und neue Ansätze der Beteiligung,
- qualitätvolle, transparente und konsensorientierte Planungsverfahren,
- ein leistungsfähiges Projektmanagement und
- professionelle Instrumente der Kommunikation

zu entwickeln. Ziel ist es, mit diesen Instrumenten die Transformation der Stadt zu begleiten und damit qualitätvolle und konsensfähige Entwicklungen in Städtebau, Architektur und Freiraumplanung zu gewährleisten.

Der Workshop für das rechtsrheinische Köln

Initiiert vom Gestaltungsbeirat der Stadt Köln thematisieren die Workshops für das rechtsrheinische Köln das momentan wichtigste Entwicklungsgebiet der Stadt, den rechtsrheinischen Kernraum. Zu diesem Kernraum gehören ein Großteil des Stadtteils Deutz, der Süden von Mülheim sowie der Westen von Kalk. Begrenzt wird der Betrachtungsraum durch die Mülheimer Brücke im Norden und die Südbrücke im Süden. Der Gestaltungsbeirat der Stadt Köln hatte immer wieder darauf verwiesen, dass die städtebauliche Entwicklung dieses rechtsrheinischen Kernraumes nicht isoliert anhand einzelner Projekte diskutiert werden kann, sondern dass die großen Chancen, die hier für die zukünftige Entwicklung der Stadt liegen, im Zusammenhang gedacht, betrachtet und bearbeitet werden müssen.

Auf Grundlage der übergeordneten Rahmen- und Entwicklungskonzepte behandeln diese im Zwei- bis Drei-Jahres-Rhythmus stattfindenden Workshops schwerpunktmäßig die Themen Stadtbild und Stadtsilhouette, Anbindung an den Rhein, binnenräumliche und strukturelle Gliederung, Einbindung monostruktureller Bereiche und Transitstrassen in das städtebauliche Umfeld und insbesondere die Qualität der öffentlichen Räume. Ziel dieser Workshops ist es einerseits, den Status-Quo auf seine Chancen und Spielräume zu untersuchen, andererseits Entwicklungslinien für die rechtsrheinische Stadtgestalt zu entwickeln.

Im März 2004 haben vier Architektur- und Stadtplanungsbüros aus Deutschland und den Niederlanden auf Einladung der Stadt Köln den Ist-Zustand des rechtsrheinischen Kernraums analysiert und die zukünftigen Entwicklungspotenziale aufgezeigt. Ergebnis des Workshops 2004 war unter anderem, dass die Entwicklungen rund um den Bahnhof Köln Messe/Deutz sowie die Vernetzung, Aufwertung und qualitätvolle Gestaltung der vorhandenen Freiräume und Wegebeziehungen – dazu gehören auch der Ottoplatz und der Rheinboulevard – von entscheidender Bedeutung bei der Entwicklung des rechtsrheinischen Kernraumes sind. Die Neugestaltung des Ottoplatzes am Bahnhof Köln Messe/Deutz und des Rheinboulevards zwischen Deutzer Brücke und Hohenzollernbrü-

cke, beides wichtige Entwicklungsprojekte für das rechtsrheinische Kerngebiet, sind daher Bestandteile des städtebaulichen Leitprojektes der Stadt Köln zur Regionale 2010.

Im Rahmen des Workshops 2006 wiederum ist deutlich geworden, dass die Ziele, die 2004 für die Entwicklung des rechtsrheinischen Kernraums formuliert und dokumentiert wurden, nach wie vor richtungweisend sind. Die Diskussion hat weiterhin gezeigt, dass das Instrumentarium zur Umsetzung dieser Ziele vieles beinhaltet: am wenigsten die klassischen Elemente der Bauleitplanung, dafür jedoch vielfältige Instrumente zur Begleitung und Moderation der Transformation der Stadt.

Diese diskursive Workshopreihe, die im Jahre 2004 begonnen wurde, soll im Jahr 2009 im Rahmen der Regionale 2010 fortgeführt und wichtige Teilprojekte aus dem Maßnahmenkatalog des Workshops 2004 – dazu gehören die Neugestaltung des Ottoplatzes und des Rheinboulevards – sollen präsentiert werden. Im Rahmen des Workshops 2009 wiederum werden der Status Quo sowie die Weiterentwicklungen und Abweichungen von den Zielsetzungen der Jahre 2004 und 2006 zur Diskussion gestellt. Dies beinhaltet auch die Fragestellungen: Wie haben sich die öffentlichen Freiräume entwickelt? Welche stadträumlichen Qualitäten sind entstanden? Welche Entwicklungspotenziale sind erkennbar? Des Weiteren sind die Verwaltungsvorlagen zum Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept und die hierzu vorliegenden Beschlüsse der Ratsausschüsse und der Bezirksvertretungen zu berücksichtigen. Durch Beteiligung externen Sachverständigen soll erneut auch der Blick von außen auf die Stadt gerichtet werden, um neue Impulse in den Entwicklungsprozess einzubringen. In Arbeitsgruppen sollen diese Impulse wiederum diskutiert, mit den Maßnahmenkatalogen der Jahre 2004 und 2006 abgeglichen und in einen Maßnahmenkatalog 2009 eingearbeitet werden. So wie die Neugestaltung des Ottoplatzes und des Rheinboulevards zwischen Deutzer Brücke und Hohenzollernbrücke im Rahmen der Regionale 2010 wichtige Impulsprojekte für die Entwicklung des rechtsrheinischen Kernraumes darstellen, sollen wiederum neue Maßnahmen definiert werden, die diesen positiven Entwicklungsprozess fortsetzen.

In den Maßnahmenkatalog 2009 einfließen werden auch die Ergebnisse des „Städtebaulichen Masterplans Köln Innenstadt“. Die Erarbeitung dieses Masterplans erstreckt sich auf insgesamt ein Jahr und hat das Ziel, einen anspruchsvollen städtebaulichen Rahmen zu setzen, der kreative Vorschläge für ihre langfristige Umsetzung formuliert und in einen planerisch umsetzbaren Rahmen überführt. Um eine breite Übereinstimmung zu den Planungszielen und -inhalten herbeizuführen, hat der Rat der Stadt Köln in Abstimmung mit dem Verein Unternehmer für die Region Köln e.V. entschieden, die Stadtgesellschaft, lokal Handelnde und Experten und Expertinnen der Verwaltung über einen transparenten und breiten Diskurs in den Planungsprozess einzubinden. Der aktuelle Stand der Planung wird kontinuierlich unter www.masterplan-koeln.de veröffentlicht. Die Ergebnisse des städtebaulichen Masterplans sollen Ende 2008 vorliegen.

Symposium, Publikation und Ausstellung

Das rechtsrheinische und das linksrheinische Stadtgebiet von Köln haben sich seit Jahrhunderten einerseits zwar immer in Abhängigkeit voneinander, andererseits aber auch völlig unterschiedlich entwickelt. Diese Entwicklungen haben für die Stadt und die Region immer eine entscheidende Bedeutung gehabt. Seit den 80er und 90er Jahren des letzten Jahrhunderts ist die Entwicklung des rechtsrheinischen Köln ein Prozess, der insbesondere vom ökonomischen und soziodemographischen Strukturwandel geprägt ist. Städtebau, Stadtentwicklung, Wirtschaftsstruktur, Arbeitsmarkt, Sozialstruktur – all dies sind Elemente, die den Strukturwandel beeinflussen. Um diese tiefgreifenden Veränderungen in der Stadt und die Bedeutung für die Region ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rufen, soll im Rahmen eines Symposiums im Präsentationszeitraum 2010/2011 der Regionale der Blick auf die letzten Jahrzehnte der Stadtentwicklung gerichtet werden. Das bisher Erreichte soll dargestellt, diskutiert und bewertet werden, um anschließend den Blick in die Zukunft des Gesamttraumes und seiner Strukturen zu richten und Maßnahmen, Projekte und Prozesse aufzuzeigen, die geeignet sind, qualitätvolle städtebauliche, stadträumliche und regionale Entwicklungen zu gewährleisten. Begleitet und ergänzt wird dieses Symposium durch eine Ausstellung und Publikation, durch geführte thematische Architektur- und Stadtrundgänge, die temporäre Bespielung von Entwicklungsräumen u. a.. Im Rahmen des Symposiums sollen alle an den Stadtentwicklungsprozessen beteiligten Akteure und alle Interessierten der Stadt und der Region zu Wort kommen und diskutieren: die interessierten Bürgerinnen und Bürger ebenso wie die Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft, Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung.

Parallel zur Veranstaltungsreihe „Rechtsrheinische Perspektiven“ soll die Städtebau-Ausstellung des M:AI NRW im Präsentationszeitraum der Regionale 2010 in Köln stattfinden. Diese Ausstellung - mit dem Arbeitstitel „Dynamik und Wandel der Städte am Rhein 1910 - 2010+“ - wird unter Mitwirkung der RWTH Aachen, der Universität Dortmund und der Gesamthochschule Wuppertal entwickelt. Betrachtet werden sollen die Städte Köln, Bonn, Leverkusen, Düsseldorf, Neuss und Duisburg. Die Regionale 2010 Agentur ist Projektpartner der Ausstellung.

Auch das regelmäßig in Köln stattfindende Architekturfestival „plan“ soll in das Veranstaltungskonzept einbezogen werden. Die „plan 10“ im Jahr 2010 kann und soll als Partner sowohl die M:AI-Ausstellung als auch die Präsentation der Kölner „Rechtsrheinischen Perspektiven“ begleiten und befruchten.

Die genannten Formate der Rechtsrheinischen Perspektiven werden inhaltlich-konzeptionell und organisatorisch in enger Abstimmung mit der Regionale 2010 Agentur entwickelt und durchgeführt werden. Eine inhaltliche Abgrenzung der Formate bzw. die Definition ihrer Schnittstellen untereinander und in Bezug auf die geplante NRW-Städtebau-Ausstellung des M:AI sowie die plan 10 erfolgt gemeinsam mit den Beteiligten im Rahmen der weiteren Planungen. Dies gilt auch hinsichtlich einer zeitlichen Taktung der geplanten Formate und Veranstaltungen.

Die weiteren Verfahrensschritte

Die Vorbereitung und Organisation des Workshops für das rechtsrheinische Köln 2009 soll extern beauftragt werden. Zu den vier Planungsbüros, die bereits 2004 Potenziale und Handlungsfelder für den rechtsrheinischen Kernraum analysiert und definiert haben, werden 2009 zwei weitere Planungsbüros eingeladen, die erneut den Blick von außen auf die Stadt richten und neue Impulse in den Maßnahmenkatalog 2009 einfließen lassen. Zur Information und Vorbereitung der beiden neuen Planungsbüros wird erneut eine Exkursion in den Entwicklungsraum angeboten.

Auch die Vorbereitung und Organisation des Symposiums mit der begleitenden Ausstellung und Publikation „Rechtsrheinische Perspektiven“ im Präsentationsjahr 2010/2011 der Regionale 2010 soll extern beauftragt werden. Für die Entwicklung und Steuerung eines einheitlichen Gesamtkonzeptes, in das neben den rein fachlich-inhaltlichen Aspekten auch didaktisch-pädagogische Ansätze einfließen müssen, soll eine Kuratorin/ein Kurator beauftragt werden. Mit den vorbereitenden Maßnahmen soll aufgrund der Komplexität der Thematik bereits 2008 begonnen werden.

Politische Beschlüsse

Der Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses der Stadt Köln zum Konzept und zur Durchführung des Teilmoduls ist im August 2008 herbeigeführt worden. Die Vorberatungen in den Bezirksvertretungen der betroffenen Stadtbezirke Innenstadt, Mülheim, Kalk und Porz haben bereits zu einstimmigen Beschlüssen geführt.

Zeit-/Maßnahmenplan des Teilmoduls „Rechtsrheinische Perspektiven“

Zeitplan				
Jahr	Workshops (2 Tage)	Symposium (2 Tage)	Ausstellung	Publikation
2008	Vorbereitung der Veranstaltung	ab 2008 Gesamtkonzeption und Vorbereitung des Symposiums inklusive Ausstellung und Publikation; Beauftragung eines externen Kurators		
2009	Veranstaltung in der zweiten Jahreshälfte 2009			
2010				
2011		Veranstaltung in der ersten Jahreshälfte 2011	Eröffnung in der ersten Jahreshälfte 2011	Veröffentlichung in der ersten Jahreshälfte 2011

:ottoplatz

Die Lage

Der Bahnhof Köln Messe/Deutz liegt in der rechtsrheinischen Innenstadt im Stadtteil Deutz und stellt mit seinen Bahnanlagen in Ost-West-Richtung (Deutz-Hoch) und Nord-Süd-Richtung (Deutz-Tief) ein wichtiges Verkehrskreuz im überregionalen und zukünftig auch internationalen Schienenverkehr dar. Unmittelbar nördlich des Bahnhofs Köln Messe/Deutz liegen die Hallen der koelnmesse.

Der Ottoplatz ist der südliche Vorplatz des Bahnhofs Köln Messe/ Deutz und gleichzeitig das Entrée in die rechtsrheinische Innenstadt von Köln. Der Ottoplatz und das nördlich liegende Areal der koelnmesse sollen langfristig mit einer Fußgängerpassage unter den Gleisen hindurch direkt verbunden sein.

Die historische Bedeutung

Die Geschichte des Stadtteils Deutz ist eng verbunden mit der Geschichte der Eisenbahnen im Rheinland. 1914 wurde in nur ca. 800 m Entfernung zum Hauptbahnhof auf der rechtsrheinischen Seite der Hohenzollernbrücke der Bahnhof Deutz gebaut, ein Turmbahnhof mit einer Trasse in Hochlage und einer Trasse in Tieflage. Verbunden mit dem Bahnhofsneubau entstanden 1913/14 in unmittelbarer Nachbarschaft die Messehallen mit der sich nördlich anschließenden Gartenanlage, so dass der Bahnhofsneubau auch zum Symbol für die städtebauliche Umgestaltung von Deutz im beginnenden 20. Jahrhundert wurde.

Der Standort Köln-Deutz soll international attraktiv werden. Dieser Anspruch kann durch die zentrale Lage und die optimale Infrastruktur begründet werden. Strukturpolitisch ist die Verknüpfung des Bahnhofs mit der koelnmesse von großer Bedeutung. Mit dem Ausbau des Bahnhofs, der Erweiterung des Messegeländes und der städtebaulichen Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Köln Messe/ Deutz wird ein ausstrahlender Effekt auf die umgebenden rechtsrheinischen Stadtteile und auf das gesamte rechtsrheinische Stadtgebiet erwartet. So wie der Neubau des Bahnhofs zum Symbol für die städtebauliche Umgestaltung von Deutz im beginnenden 20. Jahrhundert wurde, wird der weitere Ausbau und die städtebauliche Neuordnung im Umfeld des Bahnhofs Köln Messe/Deutz zum Symbol für den aktiv gestalteten Strukturwandel im beginnenden 21. Jahrhundert.

Die Workshops Umfeld Bahnhof Köln Messe/Deutz

Unter Berücksichtigung der historischen Bedeutung des Bahnhofs, der wichtigen Blickbeziehungen auf die Kölner Altstadt und das Weltkulturerbe Dom soll die städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Köln Messe/Deutz das neue Stadtquartier auch aus der Ferne sichtbar machen. Die zunächst in den Jahren 2000 - 2002 im Rahmen eines Wettbewerbs- und Workshopverfahrens entwickelten Planungsziele mit einem Cluster aus fünf Hochhäusern wurden jedoch in einer kontrovers geführten Diskussion von der UNESCO als unvereinbar mit den Schutzansprüchen des Weltkulturerbes Dom eingestuft, so dass der Kölner Dom im Juli 2004 vom Welterbekomitee der UNESCO auf die Liste der Welterbestätten in Gefahr gesetzt wurde. Unter Berücksichtigung der Anforderungen der UNESCO hat die Stadt Köln im Rahmen einer moderierten Werkstattreihe Ende März bis Anfang Mai 2006 ein neues Rahmenkonzept erarbeitet, das die Grundlage für die künftige städtebauliche Entwicklung des Standortes und für nachfolgende Realisierungswettbewerbe darstellt. Unter Einbeziehung dreier renommierter Planungsbüros wurden dabei qualitativ hochwertige und anspruchsvolle städtebauliche Konzepte entwickelt. Die Ergebnisse dieser Workshops waren zugleich der Nachweis für das Welterbekomitee der UNESCO, dass die Stadt Köln nunmehr auf die Hochhausplanungen in Deutz verzichtet. Im Juli 2006 hat das Welterbekomitee den Kölner Dom von der Liste der gefährdeten Welterbestätten genommen. Die Ergebnisse dieses diskursiven Verfahrens stellen die Basis für eine konsensgetragene städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Köln Messe/Deutz dar. Die Workshops für das rechtsrheinische Köln haben deutlich gemacht, dass die Suche nach neuen Identitäten des rechtsrheinischen Kernraumes auch intensiv mit einer Aufwertung, Attraktivierung und Vernetzung des öffentlichen Raumes verbunden sein muss. Dazu gehören die Erhaltung und Verbesserung der vorhandenen Freiraumqualitäten sowie die Weiterentwicklung der vorhandenen Straßen und Wegebeziehungen zu attraktiven Stadträumen. Dies gilt insbesondere auch für den Ottoplatz, der ein wichtiger Bestandteil der Achse Dom / Hauptbahnhof – Bahnhof Köln Messe/Deutz – Stadthaus / Kölnarena ist.

Die Entwicklungsziele

Der Stadtteil Deutz ist neben Mülheim und Kalk einer der Entwicklungsschwerpunkte für die Stadt Köln. Der Standort Köln-Deutz soll international attraktiv werden. Dieser Anspruch kann durch die zentrale Lage des Standortes und eine optimale Infrastruktur begründet werden. Zur Stärkung des Verkehrsknotens Köln gehören u.a. der Ausbau des Schienennetzes zum europäischen Eisenbahnknotenpunkt, die Anbindung an den Köln Bonn Airport sowie der Ausbau des Kölner Autobahnringes auf sechs bzw. acht Fahrstreifen. Strukturpolitisch ist die unmittelbare Verknüpfung des Bahnhofs mit der koelnmesse von großer Bedeutung.

Mit dem Ausbau des Bahnhofs, der Erweiterung des Messegeländes und der Entwicklung des Stadtteils Deutz wird ein ausstrahlender Effekt auf die umgebenden rechtsrheinischen Stadtteile sowie auf das gesamte rechtsrheinische Areal erwartet. Der Bahnhof Köln Messe/Deutz wird zum Symbol für den aktiv gestalteten Strukturwandel im beginnenden 21. Jahrhundert.

Der Wettbewerb

Mit der Umsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes rund um den Bahnhof Köln Messe/Deutz müssen auch die öffentlichen Räume und insbesondere der Ottoplatz völlig neuen gestalterischen und insbesondere auch funktionalen Ansprüchen gerecht werden. Im Rahmen des Landeswettbewerbs „Stadt macht Platz - NRW macht Plätze“ hat die Stadt Köln daher im Jahre 2005 einen Realisierungswettbewerb ausgelobt. Zielsetzung des Wettbewerbs war es, prozesshaft temporäre Nutzungen und Leitdetails zu definieren, um die öffentlichen Räume über den gesamten Entwicklungszeitraum beispielbar zu machen, so dass sich die vorhandenen und zukünftigen Nutzer diese Räume aneignen können.

Mit der verkehrlichen Rahmenplanung für den Kreuzungsbereich Ottoplatz/ Auenweg/ Opladener Straße, die dem Wettbewerb vorausging, sollten die vorhandenen Straßenräume und Straßenfluchten optimiert werden. Ein wesentliches Ziel dieser Rahmenplanung war es auch, die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer und damit die Anbindung an den Rhein und den Stadtteil Deutz zu verbessern. Weiterhin wurde eine gegenüber dem derzeitigen Bestand optimierte Platzaußenkante für den Ottoplatz definiert.

Preisträgerin des Realisierungswettbewerbs ist die Landschaftsarchitektin Ulrike Böhm, Berlin. Das Landschaftsarchitekturbüro hat projektbezogen mit dem Büro ISAPLAN Ingenieur GmbH, Leverkusen, eine Arbeitsgemeinschaft gebildet. Die Arbeitsgemeinschaft wurde im Dezember 2006 gemäß Ratsbeschluss mit der Vorentwurfs- und Entwurfsplanung für die Freianlagen Ottoplatz und den Umbau der Kreuzung Auenweg/ Opladener Straße inklusive der Anschlussbereiche beauftragt. 2007 wurde der erweiterte Planungsbeschluss herbeigeführt und 2008 die Ausführungsplanung beauftragt.

Die Planung

Planungsgebiet

Das Planungsgebiet umfasst folgende Flächen und Anlagen:

- | | |
|---|---------------|
| - Freianlagen Ottoplatz: | ca. 6.200 qm |
| - Denkmalgeschützte Treppen- und Rampenanlage | ca. 250 qm |
| - Verkehrsanlagen: | ca. 13.250 qm |

Verkehrliche Anforderungen

Im Rahmen des Wettbewerbs 2005 wurden im Hinblick auf den geplanten Ausbau des Bahnhofs, die städtebauliche Entwicklung des Umfeldes und die zunehmenden Verkehrsströme sehr hohe Anforderungen an den ruhenden und den fließenden Verkehr gestellt. Bestandteil des Wettbewerbsgebietes war auch das Areal nördlich des Bahnhofs. Es war bereits 2005 geplant, den südlichen Bereich des Bahnhofs in einer ersten Baustufe und den nördlichen Bereich in einer zweiten Baustufe zu entwickeln. Im Rahmen der Vorentwurfsplanung sollte die Arbeitsgemeinschaft überprüfen, inwieweit die hohen verkehrlichen Anforderungen des Wettbewerbs südlich des Bahnhofs umgesetzt werden können.

Verkehrsanlagen

Die verkehrsplanerische Untersuchung ergab, dass die zurzeit vorhandenen Verkehrsbeziehungen modifiziert werden sollten, gerade auch im Hinblick auf die Verbesserung der Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer. Um im Zuge der Opladener Straße, Mindener Straße und des Auenwegs ein ausreichend funktionsfähiges Straßennetz zu erhalten, mussten vor allem die hierfür leistungsbestimmenden Knoten Opladener Straße / Constantinstraße / Neuhöffer Straße, Mindener Straße / Auenweg sowie Auenweg / Charles-de-Gaulle-Platz überplant werden. Als Konsequenz hieraus ergab sich eine zwingende Ausdehnung des Planungsgebietes vor allem in dem Knotenbereich Auenweg / Charles-de-Gaulle-Platz.

Fußgänger- und Radverkehr

Die Hauptströme des Fußgängerverkehrs liegen an der östlichen Platzseite in Nord-Süd-Richtung über die Opladener Straße, unter dem vorhandenen Brückenbauwerk zum Nordeingang des Bahnhofes und aus dieser Achse in westlicher Richtung zu beiden Seiten der Hohenzollernbrücke. Um hier ein Optimum an Sicherheit und Verkehrsqualität zu erhalten, wurden die Überwege möglichst kurz gehalten und möglichst große Aufstellflächen berücksichtigt. Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Rad-/Gehweg bzw. Gehweg wurde an dem hohen Fußgängerverkehrsaufkommen orientiert.

Die Hauptradwegebeziehungen orientieren sich an der Opladener Straße in Ost-West-Richtung, an der südlichen Rampe der Hohenzollernbrücke und in Nord-Süd-Richtung am Auenweg mit Anschluss an die wichtige Nord-Süd-Radweg-Achse am Nordeingang zum Bahnhof. Erschwerungen der Radwegebeziehungen sind in den Knotenbereichen zu verzeichnen. Um ein Optimum an Netzschluss und ein Minimum an Querungsnotwendigkeiten zu schaffen, sind bereits heute im Zuge der Opladener Straße und des Auenweges beidseitig Radwege im Zweirichtungsverkehr bzw. gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr vorhanden. Mit den geplanten Radwegen bzw. Rad-/Gehwegen wird das heutige Wegesystem für Radfahrer und Fußgänger sinnvoll ergänzt und maximal optimiert.

Kfz-Verkehr

Die Opladener Straße/ Mindener Straße und der Auenweg stellen im Kölner Straßennetz zwei wichtige Hauptverkehrsstraßen mit stadtteilübergreifender Verbindungsfunktion dar. Beide Straßenzüge sind stark belastet. Sie sind größtenteils mehrspurig signalisiert ausgebaut.

Um die für den Ottoplatz und die Nebenanlagen für Fußgänger und Radfahrer notwendigen Flächen zu gewährleisten, wurden die Knoten Auenweg/ Opladener Straße und Auenweg/ Charles-de-Gaulle-Platz verkehrlich optimiert. Dadurch konnte jeweils eine Spur auf der Südseite der Opladener Straße und der Ostseite des Auenwegs bei Erhalt der Leistungsfähigkeit eingespart werden. Die Spurenverringerung kommt dem Fußgänger- und Radverkehr sowie dem Stadtraum insgesamt zugute. Die verkehrliche Machbarkeit hat die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Köln, durch ein Gutachten mit Mikrosimulation für verschiedene Belastungs- und Netzfälle unter Berücksichtigung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen (Prognosehorizont 2015) bestätigt.

Im Osten schließt die Planung an die realisierte Umbauplanung der Opladener Straße im Bereich Constantinhöfe an. Zum Anschluss der beiden Straßenabschnitte wird der Anpassungsbereich abgestimmt und in beide Planungen einbezogen. Im westlichen Bereich der Opladener Straße/Mindener Straße wird an den Bestand angeschlossen.

Im nördlichen Bereich des Planungsgebietes am Auenweg wird die Ausgestaltung des Knotens an den zukünftigen Anforderungen orientiert. Dieses sind insbesondere die Anschlussplanungen im Bereich des Charles-de-Gaulle-Platzes/ RTL. Da das Planungsgebiet sich in Anschlussbereichen mit dem Bearbeitungsgebiet des Wettbewerbs Rheinboulevard überschneidet, sind hier nach Vorliegen einer Planung zum Rheinboulevard Abstimmungen zu treffen.

Der vorgelegte Entwurf zur Straßenplanung ermöglicht somit eine Maximierung der Nebenflächen bei Erhalt einer ausreichenden Leistungsfähigkeit.

Funktionsverkehre

Im östlichen Bereich des heutigen Ottoplatzes befinden sich DB AG-eigene und öffentliche Stellplatzflächen. Die nordöstlich des Gebäudes vorhandenen Parkplätze der DB AG bleiben erhalten. Die öffentlichen Parkplätze liegen in der zentralen Platzfläche der künftigen hochwertigen Platzneugestaltung und zudem direkt am östlich anschließenden Baufeld.

Die erforderlichen Taxi-Stellplätze werden an der heutigen südlichen Bahnhofsvorfahrt und im Bereich des Nordeinganges des Bahnhofes (Auenweg/Charles-de-Gaulle-Platz) angeordnet.

Für die private Fahrgastanlieferung wird entlang des Auenweges ein Kiss-and-Ride-Parkstreifen vorgesehen. Die Anliefer- und Andienungsverkehre der Bundesbahn und zum Einzelhandel des Bahnhofsgebäudes sollen möglichst unverändert über die Bahnhofsvorfahrt gewährleistet werden.

Freianlagen Ottoplatz

Die den Platz umgebenden Gebäude nehmen derzeit durch ihre Lage und ihre Ausformulierung aufeinander wenig Bezug. Dem Ottoplatz fehlen stellenweise eindeutige räumliche Grenzen. Zusätzlich wird der Platz durch die Verkehrsführung der Opladener Straße und die drei- bzw. vierspurige Führung des Auenweges stark beeinträchtigt. Die Fußgänger- und Radwegebeziehungen sind z.T. unzureichend ausgebaut. Die derzeitige Wahrnehmung der Platzfläche ist geprägt durch das heterogene Umfeld, die starke visuelle Präsenz des Kraftverkehrs, eine relative Benachteiligung der Fußgänger und Radfahrer und eine fehlende Maßstäblichkeit in der Raumaufteilung.

Die eigentliche Platzfläche hat eine Ausdehnung von ca. 120 m Länge und ca. 40 m Breite. In seiner Tiefe wird der Platz durch die historische Treppenanlage und die beiden bogenförmigen Rampenmauern der Vorfahrt in zwei Teilflächen unterteilt, wodurch die Längsausdehnung der Platzfigur betont wird. Der zentrale Platzbereich südlich der Haupttreppe ist nur ca. 19 m bis 24 m breit. Die Fläche des Ottoplatzes ist damit relativ klein, gemessen an seiner anvisierten Funktion als Vorplatz eines ICE-Knotenpunktes mit europäischer und internationaler Bedeutung.

Bei der Neugestaltung der Platzfläche kommt der Unterstützung seiner räumlichen Wirkung eine große Bedeutung zu. Durch die geänderte Verkehrsplanung ändern sich auch die Platzkanten. Zur Stärkung der Platzfigur soll die Platzfläche durch einen einheitlichen Belag zusammengefasst und gegenüber der Opladener Straße leicht angehoben werden. Weiterhin sind zur Stärkung der südlichen Raumkante punktuell Baumsetzungen vorgesehen. Ein langes, skulptural geformtes Sitzmöbel bildet Blickfang und Aufenthaltsinsel für die Reisenden und die Passanten.

Nutzungskonzept

Die Freifläche soll nur als Aufenthaltbereich und angemessenes Entrée für den Bahnhof Köln Messe/Deutz bzw. den Stadtteil Deutz dienen. Eine kommerzielle Nutzung, z.B. für Märkte oder sonstige Veranstaltungen, wird nicht zugelassen.

Platzbeläge

Die Struktur des Platzbelages, seine Materialien und Farbigkeit sollen die Bezüge der umgebenden Gebäude zueinander stärken. Vorgesehen ist ein in Reihe verlegtes Pflaster, in das Plattenbänder als strukturgebende Intarsien eingelegt werden. Die Plattenbänder verlaufen in Platz-Längsrichtung (d.h. Ost-West) und bilden in Querrichtung Felder, die sich auf die Fassadengliederung des Bahnhofsgebäudes beziehen.

Dem Bahnhofsgebäude wird eine besondere Entrée-Fläche zugeordnet. Diese spannt sich zwischen dem zurückgesetzten Mittelteil des Gebäudes und der historischen Zugangstreppe auf. Sie besteht aus einem gebänderten Belag, der sich in seinen Formaten an den Plattenbändern der großen Platzfläche orientiert.

Raumbildende Elemente

Das Sitzmöbel ist das prägnanteste Gestaltungselement auf dem Stadtplatz und bildet im südlichen Drittel des zentralen Platzbereiches eine Aufenthaltsinsel. Es besteht aus zwei ca. 25 m langen Sitzbereichen und einem bodenbündigen auf die historische Treppe ausgerichteten Durchgang.

Das Sitzmöbel wird durch die punktuelle Anordnung von Bäumen akzentuiert, deren lockerer und nicht zu großer Wuchs die Sichtbeziehungen zum historischen Bahnhofsgebäude gewährleistet.

Neubau der überdachten Fahrradabstellanlage

Die überdachte Fahrradabstellanlage östlich des Bahnhofsgebäudes ist in der baulichen Substanz stark sanierungsbedürftig und soll im Rahmen der Neugestaltung der Platzfläche erneuert werden.

Lichtkonzept

Der Platz soll unterschiedlich hell mit zwei Mastleuchten ausgeleuchtet werden. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, werden die Vorfahrt, die Treppenanlage und die Hauptwegebeziehung über den Platz verstärkt ausgeleuchtet. Die vorrangig dem Aufenthalt dienenden westlichen und östlichen Bereiche der zentralen Platzfläche bleiben etwas dunkler. Das Bahnhofsgebäude bildet die bestimmende Platzwand. Durch die Anstrahlung dieser Platzwand soll die Orientierung unterstützt und die Plastizität der historischen Fassade betont werden. Das Sitzmöbel wird durch Spots akzentuiert.

Historische Treppen- und Rampenanlage mit Brüstungsgeländer

Die Treppen- und Rampenanlage mit Brüstungsgeländer vor dem Bahnhof steht unter Denkmalschutz. Die Gesamtanlage weist große bauliche Schäden und Mängel auf. Der Diplom-Restaurator Thomas Lehmkuhl wurde beauftragt, den baulichen Zustand der Anlage zu ermitteln und zu bewerten, um daraus Konzepte für die Sanierungsplanung abzuleiten. Herr Lehmkuhl kam zu dem Ergebnis, dass die Treppen- und Rampenanlage grundsätzlich erhaltenswert ist und denkmalgerecht saniert werden kann. Im Rahmen der weiteren Planung soll ein Sanierungskonzept entwickelt und mit der Stadtkonservatorin abgestimmt werden.

Die Verfahrensschritte

1. Quartal 2007	Politischer Beschluss (Verkehrsausschuss)
3. Quartal 2007	Beantragung von Städtebaufördermitteln auf Grundlage der Entwurfsplanung und Kostenberechnung
1. Quartal 2008	Sanierungssatzung vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossen
2. Quartal 2008	Beauftragung der Ausführungsplanung
4. Quartal 2008	Fertigstellung der Ausführungsplanung
Mitte 2009	Vorbereitung der Vergabe inkl. Vergabe
2009/2010	Bauausführung

:rheinboulevard

Identität für die Stadt und die Region: Der Rhein

Der Rhein ist das Rückgrat der Region. Er ist das verbindende Element in der Region und über die Region hinaus. Auf dem schmalen Grat zwischen Wasser und Böschungen, Mauern und Häusern treibt die Anziehungskraft des Rheins die Menschen zusammen. Der Rheinboulevard ist ein Ort der Begegnung, wo Menschen gemächlich gehen, sich bewegen, sich präsentieren und sich vergnügen.

Die Ausgangsüberlegungen der Stadt Köln im Rahmen der Regionale 2010 sind,

- den Abschnitt des Rheins zwischen dem „romantischen Rhein“ und dem Niederrhein zu charakterisieren und ein Leitbild unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes RegioGrün zu formulieren,
- die Stärken und Schwächen, Potenziale und Defizite der markanten Orte entlang des Rheins aufzuzeigen,
- thematische Schwerpunkte abzuleiten: Wie können Orte bespielt werden? Welche Funktion hat der Rhein?
- und den Schauplatz in geeigneter und konzentrierter Weise für die gesamte Region zu inszenieren und zu präsentieren.

Die räumliche Konzentration auf den Rhein, den Fluss, das überregional und international bekannte „Markenzeichen“, soll dazu beitragen, den Prozess, die Bewegung, eben den Fluss als Metapher für die gesamte Region zu thematisieren und ihn gleichzeitig als zentrale Achse, als Linie der Trennung und der Verbindung, als Kulisse bzw. Bühne aller Akteure, als Ort der Gesamtschau und des Zusammentreffens aller Handlungsfelder, als den Querschnitt der Region greifbar, fassbar, erfahrbar zu machen.

Das Modul Rheinboulevard hat Schnittstellen zum regionalen Kooperationsprojekt „Stadträume am Rhein“, in dessen Rahmen auf der [inter-]nationalen Ebene Erfahrungen aus geeigneten Modellprojekten gewonnen und so dokumentiert und aufbereitet werden sollen, dass sie für die Region Köln/Bonn anwendbar werden.

Der Rheinboulevard im Kontext der städtischen und regionalen Freiraumplanung

Das Projekt Rheinboulevard orientiert sich an übergeordneten freiraumplanerischen Konzepten für die Stadt und die Region, versteht sich als Teil des Kölner Grünsystems und korrespondiert mit den landschaftsplanerischen Zielen für die Kölner Innenstadt.

Der Rhein als bestimmender Faktor für Stadt- und Freiraumplanung

Seit der Gründung Kölns durch die Römer auf der hochwassersicheren Älteren Niederterrasse hat der Naturraum eine starke Überprägung durch den Menschen erfahren. Im Kölner Stadtgebiet begann dies mit der Verfüllung eines ehemaligen Rheinarms, der von der heutigen Deutzer Brücke her über Heumarkt und Alter Markt verlief und in der Nähe des Domes wieder in den Hauptstrom mündete. Bis dahin war das jetzige Martinsviertel eine Insel. Die Erweiterung des Stadtgebietes im 19. Jahrhundert über die römerzeitlich-mittelalterliche Grenze hinaus führte zu einer nahezu flächendeckenden Veränderung der Naturlandschaft durch die Schaffung von Siedlung-, Gewerbe- und Verkehrsflächen. Die Stadt hat nicht nur ihr Areal vergrößert, sie ist auch in die Höhe gewachsen. Zur Römerzeit lag die Landoberfläche mehrere Meter tiefer. Zur Aufhöhung des Stadtuntergrundes trugen im Laufe der Geschichte immer wieder Schadensfeuer und militärische Auseinandersetzungen bei. Den deutlichen Anstieg von der Aue oder Jüngeren Niederterrasse [Altstadt] zur hochwasserfreien Älteren Niederterrasse [Hohe Straße] wird durch jene Treppe markiert, die vom Alter Markt zum Historischen Rathaus hinauf führt.

Das Kölner Grünsystem

Köln verfügt über ein Grünsystem, das in seiner räumlichen Ausdehnung einzigartig in Europa ist. Die Entwicklung des Kölner Grüns und insbesondere des zusammenhängenden gesamtstädtischen Grünsystems war eng mit der baulichen Entwicklung und der jeweiligen militärischen Befestigung der Stadt verbunden. Insbesondere die mittelalterliche Stadtbefestigung sowie der Ausbau der neuzeitlichen Befestigungsringe bildeten die Vorgabe für die konzentrische Grundstruktur des Kölner Grünsystems. Der Grundstein für das heutige Grünsystem wurde in den 20er Jahren von dem Städtebauer Fritz Schumacher und Oberbürgermeister Konrad Adenauer gelegt. Das Grundgerüst des Grünsystems hat sich trotz wechselnder Leitbilder bis heute als tragfähig erwiesen. Mit

dieser städtebaulichen und grünplanerischen Kontinuität über Jahrzehnte hinweg hebt sich Köln deutlich von anderen Städten ab. Diese Tradition fortsetzend erlangt das Grünsystem heute verstärkt auch Bedeutung für den urbanen Biotopverbund, so dass in ökologisch wertvollen Bereichen der Schutz und die Entwicklung von Natur und Landschaft Vorrang hat.

Der Grünzug Rheinufer

Der Rhein mit seinen Ufern und Auenbereichen ist der größte zusammenhängende Landschaftsraum im Stadtgebiet. Neben seiner ökologischen und stadtklimatischen Bedeutung war er immer auch Erholungsgebiet für die Kölner Bürger und die Besucher der Stadt. Die Gestaltung seiner Ufer ist eng verbunden mit der Siedlungsentwicklung. Ein besonderes Anliegen der Landschaftsplanung Mitte des 20. Jahrhunderts war die Öffnung und Freihaltung der Ufer für Erholungssuchende sowie der Ausbau des Rheinufers als durchgängige und öffentlich nutzbare Promenade. Beispiele hierfür sind rechtsrheinisch die Poller Wiesen und der Rheinpark [Bundesgartenschau 1957], linksrheinisch die Rheinuferpromenade und der durch den Rheinfertunnel ermöglichte Rheingarten zwischen Altstadt und Strom.

Das Konzept für die Rheinufergestaltung und die aktuellen rechtsrheinischen Planungsgebiete

Der Rheinboulevard nimmt Bezug auf „Erholen am Strom - Konzept für die Rheinufergestaltung“ von 1978 und korrespondiert mit den aktuellen rechtsrheinischen Planungsgebieten. Die natürliche Erholungsfunktion des Rheinufers hatte sich vor allem unter dem Einfluss der verkehrlichen und in den letzten Jahrzehnten industriellen Entwicklungen erheblich verringert. Im Ergebnis stand einer stark angewachsenen Bevölkerung mit zunehmendem Erholungs- und Freizeitdruck ein ständig abnehmender Erholungsraum gegenüber. Das gilt besonders für die Rheinuferzone. Im Rheinuferbereich der Innenstadt von Köln sind rechtsrheinisch lediglich zwei größere Freiräume erhalten geblieben, die Poller Wiesen und der Rheinpark zwischen Mülheim und Deutz. 1978 hat die Stadt Köln deshalb eine Rahmenplanung für die Rheinufergestaltung erarbeiten lassen. Die Untersuchung umfasste das gesamte Rheinufer innerhalb des Kölner Stadtgebietes. Das Konzept sollte Vorschläge erbringen zur Erhaltung und Fortentwicklung erholungswirksamer Freiräume und Einrichtungen, zur Sicherung wertvoller Landschaftsbereiche und erhaltungswerter Bauwerke am Rheinufer, zu Landschaftsschutz, Naturschutz und Denkmalpflege, zur landschaftlichen Einbindung von Bauwerken und Verkehrsanlagen sowie zur Verschönerung der Stadtsilhouette. Weiterhin sollte der Rahmenplan Grundlage für Gestaltungs- und Ausbaupläne sein und Aussagen zur Festsetzung von Einzelmaßnahmen treffen.

Für den linksrheinischen Uferabschnitt der Altstadt wurden aus dem Gesamtkonzept u.a. der Rheinfertunnel und die einheitliche Gestaltung des gesamten linksrheinischen Rheinufers als Allee mit einem geschlossenen Baumschirm als Ziele abgeleitet. Für den rechtsrheinischen Uferabschnitt in Deutz wurden die Ergänzung der bestehenden Grünverbindung zwischen dem Rheinpark und einem neu zu schaffenden Stadtpark durch den Ausbau einer Promenade vor dem Lufthansa-Hochhaus und die Integration des Ottoplatzes in einen zusammenhängenden Grünzug Poll/Deutz vorgeschlagen.

Das Projekt Rheinboulevard gibt nicht nur eine zeitgenössische Antwort auf die Ziele des Konzepts von 1978, es passt sich auch in die rechtsrheinischen Freiraum- und Grünplanungen ein, wie z.B. die geplante Ost-West-Grünachse mit dem Grünzug Mülheim-Süd vom Rhein bis zum Bergischen Ring, die Planungen zum Grünzug Charlier oder zum Mülheimer Hafen.

Besonderen Bezug zum Rheinboulevard hat die Neugestaltung der Hohenzollernrampe im Jahr 2006 und das Pflege- und Entwicklungskonzept für den Rheinpark zum 50jährigen Jubiläum 2007. Der Rheinpark wurde im Sinne eines „lebendiges Gartendenkmal“ weiterentwickelt und für die einzelnen Nutzergruppen attraktiv gestaltet. Durch den Ausbau des Rheinpark-Boulevards wurde die Erschließungs- und Verbindungsfunktion im Rheinpark verbessert. Eine attraktive und durchgehende Verbindung soll zwischen Deutz und Mülheim entlang des Rheins geschaffen werden. Hierdurch werden beide Stadtteile direkter an den Rheinpark angebunden.

Der Rheinboulevard und die regionalen Landschaftskorridore

Der „masterplan :grün“ leitet die regionalen Akteure bei der Qualifizierung der Einzelprojekte des Regionale 2010-Arbeitsbereichs „:grün“ und definiert zugleich die Qualifizierungsgrundsätze für die Landschaftskorridore im Kontext der Regionale 2010.

Das Projekt Rheinboulevard nimmt Bezug auf die regionalen Grünprojekte und schließt sich besonders an „RegioGrün“ an. „RegioGrün“ umfasst auf Kölner Gebiet die in das gesamtstädtische Grünsystem eingebundenen Bereiche des Frechener Baches, der Lindenthaler Kanäle, des Rheins und der unteren Strunde. Ziel von „RegioGrün“ ist die Vernetzung der urbanen Grünanlagen. Hierzu gehört neben den genannten Gewässern als herausragendes Projekt auf Kölner Gebiet der Belvedere-Park im nördlichen linksrheinischen Köln und die weiter zu entwickelnden radialen Grünzüge.

Auch das Projekt „Wohnen am Strom“ korrespondiert mit dem Rheinboulevard. Es verfolgt das Ziel, auf Basis einer systematischen Erhebung und Bewertung von baulichen Potenzialflächen und im Rahmen eines städtebaulich-architektonischen Wettbewerbs eine außergewöhnliche und qualitätsvolle Wohnbauentwicklung am Rhein an geeigneten Standorten zu fördern und erste Maßnahmen bis 2010 umzusetzen. Dabei soll dem Hochwasserschutz besondere Beachtung beigemessen werden. In Abwägung der Zielsetzungen des Hochwasserschutzes hatte der Stadtentwicklungsausschuss beschlossen, für die Deutzer Werft, die Bestandteil des Plangebietes Rheinboulevard ist, eine Bebauung nicht vorzusehen.

Der Rhein

Der Rhein ist mehr als nur ein Fluss. Er verknüpft als Strom die Naturräume und Stadtlandschaften miteinander; er verbindet als Symbol die Menschen links und rechts des Rheins; er bildet als Binnenraum inmitten der Stadt den größten zusammenhängenden Freiraum. Dieser Freiraum wird der Stadt Köln zunehmend als Potential und Chance bewusst. Wie viele Orte am Wasser öffnet sich auch Köln zum Strom. Auf der linken Rheinseite hat sich in den letzten 20 Jahren dieser Prozess bereits in attraktiven Schritten vollzogen. Mit der Tieferlegung der Rheinuferstraße, mit der Anlage des Rheingartens und der Entwicklung des Rheinauhafens seien nur die größten Projekte genannt.

Die rechte Rheinuferseite hält diesen Ansprüchen und Gestaltungsqualitäten (noch) nicht Stand. Besonders der innerstädtische Abschnitt der Rheinpromenade zwischen dem Rheinpark und den Poller Wiesen wird - mit Ausnahme einiger bereits gestalteter Areale - gestalterisch und funktional in keiner Weise seiner attraktiven Lage und Bedeutung gerecht. Zugleich grenzen an diese Promenade die gegenwärtigen und zukünftigen Stadtentwicklungspotentiale der Stadt an. RTL und Gerling/Talanx werden ihre neuen Standorte in den alten Rheinhallen Anfang 2009 in direkter Nachbarschaft zur Promenade beziehen, der Ottoplatz vor dem Deutzer Bahnhof befindet sich bereits in der Umplanung und liegt ebenso wie die Entwicklungsgebiete Deutzer und Mülheimer Hafen in fußläufiger Entfernung.

Exkurs: Das Hochwasserschutzkonzept

Planen, Gestalten und Bauen am Rhein muss immer den Hochwasserschutz berücksichtigen.

Die Stadt Köln hat bereits 1995 ein Hochwasserschutzkonzept Köln entwickelt, das neben den Maßnahmen des konstruktiven Hochwasserschutzes auch Maßnahmen zur Verbesserung der Hochwasservorhersage und Hochwasserwarnung sowie zur Gefahrenabschätzung und Gefahrenabwehr enthält. Regionale Interessen werden ebenso berücksichtigt wie überregionale Belange. Darüber hinaus trägt die Freihaltung von Retentionsflächen innerhalb des Stadtgebietes zur Reduzierung der Hochwasserabflussmengen im gesamten Einzugsgebiet des Rheins bei.

Der überwiegende Teil des Stadtgebietes wird zukünftig durch konstruktive Hochwasserschutzanlagen bis 11,30 m Kölner Pegel [100-jährliches Hochwasser], gefährdete Gebiete mit besonders hohem Schadenspotenzial bis 11,90 m Kölner Pegel [200-jährliches Hochwasser] geschützt. Für die Kölner Altstadt wurde eine neue Hochwasserschutzmauer [Schutzziel 11,30 m] gebaut und die Gestaltung des Rheingartens entsprechend angepasst. Im rechtsrheinischen Bereich von Poll bis zum Rheinpark Deutz werden die überflutungsgefährdeten Bereiche bis 11,90 m Kölner Pegel geschützt.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Stadt Köln die beiden Uferseiten des Rheinstroms auf gleiche Augenhöhe zu bringen und die rechte Rheinfront in seinem innerstädtischen Abschnitt neu zu gestalten. Hier soll ein Boulevard entstehen, der den Ansprüchen an das urbane und innerstädtische Umfeld am Wasser gerecht wird und gleichzeitig dem Bedürfnis nach Ruhe, Verweilen und Promenieren am Rhein Rechnung trägt. Gegenüber dem Kölner Altstadtpanorama wird die Stadt bis 2010 einen ersten Abschnitt dieses Boulevards realisieren. Er soll Teil einer repräsentativen Verbindung zwischen der linksrheinischen Altstadt und dem rechtsrheinischen Deutz sowie den Landschaftsräumen der Poller Wiesen und dem Rheinpark werden.

Der Wettbewerb

Der Wettbewerb Rheinboulevard Köln sollte für dieses Ziel die Konzeption und Gestaltungsvorschläge liefern. Die Rundwege über die Rheinbrücken gibt es bereits, es fehlt jedoch die Verknüpfung der Ufer und angrenzenden Quartiere mit den Brücken. Sie zu gestalten ist dabei ebenso Aufgabe des Wettbewerbs wie die Frage, wie ein Boulevard aussehen kann, der die unterschiedlichen Freiraumtypen miteinander verbinden soll. Wichtig ist dabei insbesondere, den Charakter und die Atmosphäre der einzelnen Wegeabschnitte zu verstärken, die Nadelöhre im Norden (Unterführung Rheinterrassen) und im Süden (Drehbrücke bzw. Ausgang zur Severinsbrücke) zu bewältigen und die geschichtlichen Bezüge (römisches Kastell, mittelalterlicher Friedhof, preußische Befestigungsanlagen) als kulturelle Anknüpfungspunkte in der Gestaltung sichtbar werden zu lassen.

Wettbewerbsziele

Die konkrete Aufgabe für das engere Wettbewerbsgebiet war die Gestaltung der rechtsrheinischen Uferpromenade zu einem urbanen Aktions- und Erlebnisraum, die Gestaltung seiner Verknüpfungen mit dem angrenzenden Stadtteil Deutz sowie der Verbindungen zu den Ebenen der Rheinbrücken. Dabei sollte sowohl die Wegeachse der Promenade, wie auch die Gestaltung von attraktiven Aufenthaltsbereichen thematisiert werden, die einen direkten Kontakt zum Wasser und damit die Erlebbarkeit des Rheins ermöglichen. Neben dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Bewegung und Erlebnis, dem Wunsch nach Naturgenuss (Rhein-Genuss), Ruhe und Erholung, sollte eine durchgehende Promenade für Erholungssuchende, bewegungsorientierte Bürger, Fußgänger und Radfahrer entstehen. Die Gestaltung der Uferkante war ebenso zu bearbeiten wie die Gestaltung der Übergänge von den Brücken zur Promenade sowie die Brückensockel. Der Rhein mit seinem Schiffsverkehr und seinen freien Blickbezügen in die Tiefe des Fluss-Raumes bietet ebenso wie das gegenüberliegende Stadtpanorama vielfältige Ansätze, die Aussicht in Szene zu setzen.

Betrachtungsraum

Als der maßgebliche Betrachtungsraum im Rahmen des Wettbewerbes wurde der Bereich zwischen der Mülheimer Brücke im Norden und dem Deutzer Hafen im Süden seitens des nachfolgend erläuterten Arbeitskreises Rheinboulevard identifiziert. Für diesen Bereich wurden im Rahmen des Wettbewerbs mittel- und langfristige Visionen entwickelt. Kurzfristig planerisch konkretisiert werden soll der Bereich zwischen dem Eingang zum Rheinpark im Norden und dem Übergang zu den Poller Wiesen im Süden. Die Deutzer Werft wird nach einem Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses dabei von einer Bebauung freigehalten.

Arbeitskreis Rheinboulevard

Die Konkretisierung der räumlichen und inhaltlichen Zielsetzung des Moduls Rheinboulevard und die Begleitung des weiteren Planungsprozesses erfolgte über eine Arbeitsgruppe, der neben Vertretern der Stadt Köln auch Vertreter des BDLA, des BDA, der Leitbildgruppe Stadtgestalt und der Regionale 2010 angehören.

Die Abschnitte des Rheinufer innerhalb des engeren Betrachtungsraumes wurden durch die Arbeitsgruppe analysiert und die Bereiche herausgestellt, die qualitativ sind und keiner weiteren Planung bedürfen bzw. die aufgrund ihrer geringen Qualitäten überplant werden sollten. Besonders dringender Handlungsbedarf besteht im Bereich der rechtsrheinischen Brückenrampen [Deutzer Brücke und Severinsbrücke] sowie im Bereich der Deutzer Werft.

Kriterien für die Analyse des engeren Betrachtungsraums waren dabei unter anderem das Stadtbild und die Flusslandschaft, attraktive Zielorte und Ausblicke, die Wegeverbindungen zu den definierten attraktiven Zielorten und Ausblicken sowie die Flusslandschaft mit den wichtigen Bewegungslinien auf dem Rhein.

Ziel und Aufgabe der Arbeitsgruppe war die Benennung eines räumlichen Rahmens, die Formulierung grundsätzlicher Zielsetzungen der Planung sowie die Entwicklung von Verfahrensvorschlägen zur Strukturierung des Planungsprozesses als Grundlage für die politische Beratung und den weiteren Planungsprozess.

Die Arbeitsgruppe soll den Prozess weiterhin begleiten. Ziel ist es, den Rheinboulevard einerseits im Kontext des regionalen Rheinraums zu betrachten (Stichwort: städtische Rhein) und ihn andererseits in den innerstädtischen Kontext einzuordnen und damit auch die Bezüge zu den beiden Modulen „Archäologische Zone“ und „Rechtsrheinische Perspektiven/Ottoplatz“ des städtebaulichen Leitprojektes zu thematisieren.

Verfahren und Beteiligung

Wesentlicher Bestandteil des Wettbewerbsverfahrens war eine intensive Beteiligung der Anrainer und der Bürger. Schon im Vorfeld wurde der Arbeitskreis Rheinboulevard gegründet, welcher die Grundlagen und die Verfahrensweise des Qualifikationsprozesses erarbeitete. Auf dieser Grundlage wurde für die Begleitung, Organisation und Betreuung des gesamten Wettbewerbsverfahrens Regina Stottrop, Büro für Stadtplanung aus Köln, und für die verschiedenen Elemente der Bürgerbeteiligung das Büro Stein + Schultz, Stadt-, Regional- und Freiraumplaner aus Frankfurt am Main, beauftragt.

Die Auftaktveranstaltung fand im September 2006 statt. Die Durchführung des Wettbewerbs wurde im März 2007 vom Ausschuss für Umwelt, Gesundheit und Grün beschlossen und im gleichen Monat vom Stadtentwicklungsausschuss bestätigt. Im April 2007 beschloss der Stadtentwicklungsausschuss, dass die Deutzer Werft von einer Bebauung freizuhalten ist.

Im Rahmen des Wettbewerbs wurden folgende Veranstaltungen durchgeführt:

- 28. Februar 2007 Workshop mit den Anrainern
- 9. März 2007 öffentlicher Workshop
- 13. Juni 2007 Jurysitzung 1
- 16. Juni 2007 öffentliches Zwischenforum
- 5. September 2007 Jurysitzung 2
- 21. bis 28. September 2007 öffentliche Präsentation und Ausstellung im Rahmen der plan 07
- 23. September 2007 Vorstellung der Wettbewerbsergebnisse
- 28. September 2007 Podiumsdiskussion: Das Ergebnis liegt vor – wie macht Köln weiter?

Begleitend fanden im Februar 2007 Gespräche mit den Träger öffentlicher Belange (Februar 2007) statt.

Für die Information der allgemeine Öffentlichkeit über den Wettbewerb wurde eine Internet-Seite gestaltet sowie Informationsbroschüren (BoulevardBlatt 1 im März 2007, BoulevardBlatt 2 im Juni 2007 und BoulevardBlatt 3 im September 2007) herausgegeben.

Das Ergebnis des Wettbewerbs und die Beauftragung des Wettbewerbsgewinners planorama beschloss der Ausschuss für Umwelt, Gesundheit und Grün im November 2007. Der Rat der Stadt Köln stimmte der Entwurfsplanung und der Beauftragung zur Ausführungsplanung im Juni 2008 zu.

Neben den vorbereitenden Beteiligungsschritten, wie Informationsveranstaltung und Runde Tische, hat sich insbesondere das öffentliche Zwischenkolloquium als sehr positiv für den gesamten Prozess gezeigt. Nachdem die erste Wettbewerbsphase mit der Auswahl von sechs der insgesamt 23 beteiligten Büros abgeschlossen war, präsentierten die ausgewählten Büros ihre jeweiligen Arbeiten den Bürgern im Foyer des Stadthauses. Die ganz-

tägige Veranstaltung wurde von vielen (nahezu 300) interessierten Bürgerinnen und Bürgern besucht, die intensiv mit den Verfassern über deren Entwürfe diskutierten. Die hier vorgebrachten Anregungen wurden dokumentiert und als Vorgabe in die zweite Bearbeitungsphase gegeben. Im Vorfeld geäußerte Bedenken, dass mit der Präsentation der Zwischenentwürfe zum einen das anonyme Verfahren abgeschlossen sei und zum anderen einer der Entwürfe durch die Öffentlichkeit favorisiert werden könnte, haben sich als unbegründet erwiesen. Die beteiligten sechs Büros empfanden diese Phase des Wettbewerbs als sehr konstruktiv und arbeiteten die Anregungen der Bürger in ihren weiteren Entwurf ein.

Wettbewerbsergebnis

Als schlüssige Folgerung versetzt der Wettbewerbsbeitrag den Rhein als bisherige, gefühlte Grenze der Stadt ins eigentlichen Zentrum mit neuen Erholungsflächen, Aktivitätsräumen und repräsentativen Außenanlagen. Der eine neue Identität stiftende Stadtraum respektiert dabei die vielfältige und diversifizierte Nutzung des Ufers mit seinen angrenzenden Nutzern durch eine entsprechende Zonierung in drei ineinander übergehende Teilbereiche.

Der Entwurf reagiert dabei auf die unterschiedlichen Situationen zwischen den Rheinbrücken und stellt dennoch einen Gesamtzusammenhang vom südlichen Rheinpark bis zu den Pollerwiesen her. Zwischen der Hohenzollern- und der Deutzer Brücke ist die Herstellung einer repräsentativen Treppenanlage geplant, die dem „besonderen Ort vis-à-vis der Altstadt eine attraktive Tribüne mit hoher Aufenthaltsqualität für die Bürgerinnen und Bürger bietet und einen zukunftsweisenden Aufbruch symbolisiert“, so das Preisgericht am 5. September 2007.

Nördlich der Hohenzollernbrücke, an den alten Messehallen und der neuen Verwaltung von RTL und Talanx entsteht ein Medienstrand mit hohem Freizeitwert und flexibler Nutzung. Mit der sich im Süden anschließenden großen Ufertreppe und dem Boulevard wird ein Raum geschaffen, der den Rhein mit dem linksrheinischen Panorama und den prägnanten rechtsrheinischen Gebäuden verbindet. Im Rahmen der Projekt Konkretisierung wurde diese Freitreppe als Impulsprojekt benannt, das zur Regionale 2010 präsentiert wird. Nach Süden hin öffnen sich die parkartigen Wiesen und ein Spielufer als attraktiver Grünraum für die Anwohner soll geschaffen werden. Der Entwurf legt besonderen Wert auf die Anbindungen zu den nördlich und südlich gelegenen Uferzonen und die Einbeziehung des Ottoplatzes im Norden und der Deutzer Wohngebiete im Süden. Ziel des Entwurfes ist es, den Passanten mit einer durchgehenden Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Ufers durch unterschiedliche Erlebnisstrukturen zu führen, die den Charakter der Bebauung, der Blickbeziehungen und der Anbindungen reflektieren.

Teilbereiche und Impulsprojekt

Das Gesamtprojekt Rheinboulevard ist unterteilt in Teilbereiche:

- Teilbereich I – Messe (Rheinterrassen/ Tanzbrunnen bis Hohenzollernbrücke),
- **Teilbereich II – Impulsprojekt Ufertreppe und Boulevard (zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke),**
- Teilbereich III – Deutzer Werft (zwischen Deutzer Brücke und Severinsbrücke),

die sich in ein schlüssiges Gesamtkonzept eingliedern.

Die Auswahl des Teilbereiches II als Impulsprojekt erfolgte in Anlehnung an das Votum des Preisgerichtes, das in der Realisierung insbesondere der Ufertreppe eine dem Gesamtprojekt gemäße herausragende Bedeutung zugestand.

Gegenstand des Vorentwurfs war der Teilbereich II mit der Umsetzung der wesentlichen Gestaltungselemente dieses Abschnittes bis zum Präsentationsjahr der Regionale 2010. Dieser Teilbereich gliedert sich in das rheinseitig der Hochwasserschutzmauer (HWS-Mauer) positionierte Teilobjekt Ufertreppe und den landseitigen Boulevard, der an den bestehenden Rasenflächen vor dem Landeshaus endet.

Grundlagen Impulsprojekt (zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke)

Aus der Aufgabenstellung des Wettbewerbs waren für den Teilbereich II folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die in Umsetzung befindliche konstruktive Hochwasserschutzanlage in Form einer Hochwasserschutzmauer ist bei der Planung zu berücksichtigen bzw. zu integrieren.
- Die Bau- und Bodendenkmale im Planungsgebiet sind zu berücksichtigen. Besondere Aufmerksamkeit hat dabei dem Bodendenkmal Kastell Divitia im Bereich vor Alt St. Heribert zu gelten.
- Der Uferabschnitt vor dem Hyatt-Hotel und dem Landschaftsverband ist durch verschiedene Ebenen gekennzeichnet. Diese Ebenen sollen in Zukunft einfacher miteinander verknüpft sein. Der Biergarten vor dem Hyatt ist in die Gestaltung mit einzubeziehen.
- Die Stellplatzflächen vor dem Landeshaus und im Bereich der Hermann-Pünder-Straße sind neu zu ordnen. Langfristiges Ziel ist die Entfernung der Stellplätze aus dem Boulevardbereich.
- Rund um das Vorfeld der Kirche Alt St. Heribert sind die Flächen neu zu ordnen und zu gestalten.
- Der Abtrag des ehemaligen Bahndammes im Bereich vor der Kirche steht zur Disposition.
- Die Anbindung an die Deutzer Brücke über die Terrassen am Lufthansa Gebäude soll verbessert werden.

Bauabschnitte/ Lageplan Vorentwurf

Um bis zum Präsentationszeitraum der Regionale 2010 weite Teile des Impulsprojektes Ufertreppe und Boulevard herstellen und für die Bevölkerung zugänglich machen zu können, wurde festgelegt, dass

- im Rahmen der Ausführung die bestehende Höhensituation und Zugänglichkeit im Uferbereich zu beachten ist, welche die Ausführung der Arbeiten sowohl von Land als auch vom Rhein aus erschwert. Zusätzlich können hohe Wasserstände die Ausführungsarbeiten verzögern.
- zumindest Teile des Boulevards zeitgleich ausgebaut werden, um eine freie Durchgängigkeit für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten.
- im Bereich des abzutragenden Dammes die Errichtung einer neuen Hochwasserschutzmauer erforderlich wird.
- sowohl für die Herstellung der Ufertreppe als auch der neuen Hochwasserschutzmauer zwei getrennte Planfeststellungsverfahren zeitgleich durchgeführt werden müssen.
- im Bereich des Landeshauses Stellplätze als Ersatz für die zurück zu bauenden Stellplätze an der Hermann-Pünder-Straße geschaffen werden. (Vorgesehen sind Zwischenlösungen bis zum Bau einer Tiefgarage durch den LVR. Zurzeit werden mit dem LVR die Möglichkeiten einer Verlegung der Stellplätze an der Hermann-Pünder-Straße und der Urbanstraße verhandelt).

Ist-Zustand Teilbereich II

Geschichte

Im 3. Jahrhundert ließ Kaiser Konstantin auf der rechten Rheinseite als Brückenkopf das Kastell Divitia (heute Bereich vor Alt St. Heribert und Lufthansa) zum Schutz vor einbrechenden germanischen Stämmen errichten. Die Franken errichteten über den verfallenen römischen Kasernen des Kastells Holzhäuser und Grubenhütten. Aus dem frühmittelalterlichen Ort entwickelt sich der Vorort des mittelalterlichen Deutzgaaes. Die Reste der Römerbrücke wurden um die Jahrtausendwende abgebrochen. Für fast weitere 1.000 Jahre stellten Fähren die einzige Verbindung zwischen den beiden Rheinseiten dar. Erzbischof Heribert von Köln ließ in der Folge auf dem Gelände des Kastells eine bedeutende mittelalterliche Benediktiner Abtei gründen.

Die Preußen führten die links- und rechtsrheinischen Gebiete nach dem Wiener Kongress 1815 wieder zusammen und umgaben Deutz mit einer 300m breiten Festungsanlage. 1822 wurde eine schwimmende Schiffsbrücke eingerichtet.

Mit der raschen Entwicklung der Eisenbahn wurde zunächst 1858 die erste Eisenbahn-Dombrücke errichtet, die 1911 durch die Hohenzollernbrücke ersetzt wurde. Durch die Ausbildung einer Nord-Süd-Eisenbahnverbindung, die in Deutz direkt am Rheinufer (heutiger Boulevard; Reste Damm) geführt wurde, war der direkte Uferzugang ab 1882 unterbunden. Viele Kölner Industriebetriebe verlagerten sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts auf die mit größeren Freiflächen ausgestattete rechte Rheinseite. Der großzügige Bau der Messehallen verlieh Deutz ab 1925 ganz neue Standortqualitäten als weltbekannter Messestandort.

Die rechtsrheinischen Industriestandorte wurden im 2. Weltkrieg fast völlig zerstört. Nach dem Krieg wurde auf den Flächen des heutigen Rheinparks 1957 und später 1971 eine Bundesgartenschau durchgeführt.

1957 baute der Landschaftsverband Rheinland (LVR) auf den Flächen ehemaliger Kasernen sein fünfgeschossiges Landeshaus. 1970 wurde das Lufthansa-Hochhaus errichtet und 1988 das Hyatt-Hotel.

Heutige Nutzung / Mängel

Die größten Teile des historischen Bahndammes wurden durch die Errichtung des Landeshauses, des Lufthansa-Hochhauses und des Hyatt-Hotels in der Vergangenheit bereits abgetragen. Verblieben ist ein unvermittelter Rest im Bereich vor Alt St. Heribert, der eine klare Durchgängigkeit und Anbindung zur Deutzer Werft erschwert und städtebaulich den Zugang zum Wasser zumindest optisch stark einschränkt. Die heutige Uferpromenade lässt durch ihre Vielgestaltigkeit keine Zusammenhänge erkennen. Zudem waren durch die mittlerweile abgerissene Hochwasserschutzmauer die vorhandenen Wegeniveaus stark voneinander getrennt. Zugangsmöglichkeiten bestanden nur über große Umwege. Das untere Wegeniveau erschien dabei mehr als eine Krautfläche denn als innerstädtische Promenade.

Die Entfernung zum Wasser, die durch die ehemalige Hochwasserschutzmauer erzeugt wurde, wurde durch die Höhe der Ufermauern noch gesteigert, wodurch die größte Qualität des Ortes, der Rhein, bisher nicht angemessen in die Gestaltung des Freiraumes einbezogen werden konnte. Zusätzliche Qualitäten wie der freie Blick auf das linksrheinische Panorama mit Dom und Altstadtsilhouette konnten durch die fehlende Aufenthaltsqualität nicht zur Geltung kommen. Weitere Mängel bestehen in den Verknüpfungspunkten zu den Brückenköpfen, die bisher nicht schlüssig in eine Gesamtgestaltung integriert sind.

Teilobjekt Ufertreppe und Boulevard (Impulsprojekt): Objektbeschreibung Landschaftsarchitektur und Anlagekonzept

Zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke offenbart sich mit dem Panorama der linksrheinischen Altstadt Kölns und der rechtsrheinischen Abfolge von Gebäuden und Spuren vieler Jahrhunderte ein visuelles Gedächtnis der Entstehung und Entwicklung Kölns. In dieser einzigartigen Situation erstreckt sich die neue Ufertreppe von Brücke zu Brücke. Als Gegenüber zum linksrheinischen Ufer mit Groß St. Martin, Museum Ludwig, Kölner Dom und dem davor liegenden Rheingarten, bildet die Treppe in ihrer Struktur und Materialität sowohl einen unvergleichlichen Ausblick als auch einen Anblick, der dem rechtsrheinischen Ufer einen neuen, eigenen und starken Charakter verleiht. Für die Besucher und Bürger der Stadt, die sich entweder an einem der Ufer aufhalten, oder mit der Bahn über die Hohenzollernbrücke in die Stadt kommen, fasst der neue Zugang zum Wasser den Fluss in prägnanter und repräsentativer Weise.

Die Monumentalität der Geste der Treppenanlage wird sowohl in ihrer Struktur als auch in der Materialität durch Bastionen aufgebrochen. In Verlängerung der Hermann-Pünder-Straße, der Urbanstraße und der zentralen Achse des Kastells Divitia schieben sich Bastionen verschiedener Länge in die Treppe, die als Balkons den Blick zum anderen Ufer inszenieren. Länge und Verlauf der Bastionen orientieren sich an den rückseitig gelegenen Nutzungsbereichen und Gegebenheiten. So befindet sich nördlich, begleitend zum Biergarten des Hyatt-Hotels, die größte der Ausbuchtungen, während die südliche Bastion in ihrer Lage die Position des ehemaligen Osttores des Kastells Divitia markiert. Die durch die Bastionen von Norden nach Süden verlaufende Rhythmisierung des Boulevards und der Treppe findet ihr Gegenstück in den parallel und auf verschiedenen Ebenen der Treppe verlaufenden Podesten, die sich aus einem unterschiedlich breiten Stufenmaß ergeben. Die Materialität von Bastion, Treppe und gestreut aufliegenden Sitzflächen strukturiert den Uferbereich. Die Natursteinverkleidungen der Bastionen und der Hochwasserschutzmauer kontrastieren zum Beton der Treppe und den Materialien der Sitzflächen.

Die Einbindung der Treppe in den Uferverlauf entwickelt sich fließend und selbstverständlich. Im Süden läuft die Treppe in die zum Wasser führende ‚Kanu‘- Rampe aus. Im Norden ist im Bereich unter der Hohenzollernbrücke eine zusätzliche Rampe geplant, die einen zweiten barrierefreien Zugang bis zum Rhein ermöglicht.

Die derzeitigen Stellplatzflächen am Kopf der Hermann-Pünder-Straße sollen verlagert werden in den Bereich der bestehenden Stellplätze des LVR, so dass der Blick vom Ottoplatz an den Rhein und zur ersten der Bastio-

nen führt. In den Achsen Hermann-Pünder-Straße und Urbanstraße werden Öffnungen der Hochwasserschutzmauer zugeordnet, die auf den die Bastionen verbindenden Panoramaweg führen.

Durch das Hyatt-Hotel wird der bestehende Biergarten entsprechend des Wettbewerbsentwurfs neu gestaltet und mit einer Hecke umgeben. Südlich daran anschließend werden Rasenflächen angeordnet, die den Gebäuden vorgelagert sind (teilweise Bestand). Die Rasenflächen werden durch eine Sitzkante klar gefasst und so von den Wegeflächen deutlich getrennt. Die Höhenlage des Boulevards verläuft eben bis an das Lufthansa Gebäude heran. Hier wird ein neuer Ausgang zur Anbindung an die Deutzer Brücke hergestellt. Durch das Entfernen des Walls vor Alt St. Heribert können verlorene Blickbezüge des alten Römerkastells wieder erlebbar gemacht werden. Östlich des Lufthansa Gebäudes fällt die Promenade dann sanft bis auf das Wegeniveau der Deutzer Werft ab.

Vergleich Wettbewerbsprojekt - Vorentwurf

In Anlehnung an die Empfehlungen des Preisgerichtes und in Abstimmung mit dem Bauherrn wurden in der Überarbeitung des Wettbewerbprojektes folgende Änderungen vorgenommen:

- Die Anzahl der Stufen der Ufertreppe sowie deren Abfolge und Abmessungen wurden an die tatsächliche Situation angepasst, mit dem Ziel den Abflussquerschnitt des Rheins nicht zu verändern. Damit einher geht eine kleinräumige Korrektur der Lage und Ausdehnung der Bastionen, vor allem in Hinblick auf Vermeidung bzw. Reduzierung von Eingriffen in das Bodendenkmal Kastell Divitia.
- Einen wesentlichen Unterschied stellt die erforderliche barrierefreie Anbindung des untersten Podestniveaus an das untere Boulevardniveau dar. Dies bedingt die Ausbildung von Rampen im Norden und Süden.
- Im Bereich unter der Hohenzollernbrücke werden weitere 4m der bisher stationär geplanten Hochwasserschutzmauer mobil ausgeführt, wodurch in der Nadelöhrsituation die Zugangssituation großzügiger gestaltet werden kann.
- Die Hochwasserschutzmauer erhält entgegen der bisherigen Planung des Hochwasserschutzes rheinseitig eine Natursteinverkleidung in Anlehnung zur Verkleidung der Bastionen.
- Die im Wettbewerbsprojekt vorgesehene Absenkung des Boulevardniveaus ab Höhe Urbanstraße bis zum Lufthansa- Hochhaus auf die Höhe des rheinseitigen Panoramaweges entfällt aufgrund einer bautechnisch günstigeren Lösung für die Herstellung der Hochwasserschutzmauer in diesem Bereich nach Abtrag des Dammes und damit zugunsten eines verminderten Eingriffs in das Bodendenkmal Kastell Divitia. Das Boulevardniveau wird nun niveaugleich von der Hohenzollernbrücke bis zum Lufthansa-Gebäude geführt.
- Bei der Gründung der Treppe kann aus statischen Gründen entgegen dem Wettbewerb nicht weiter von einem Aufbau auf den vorhandenen Fundamenten ausgegangen werden. Im Vorentwurf wird daher von einer Flachgründung mit einer Spundwand als unterem Abschluss ausgegangen.

Planungsstand

Ufertreppe

Zwischen der Hohenzollernbrücke und der Deutzer Brücke soll die Treppenanlage wie im Wettbewerb angedacht auf einer Länge von ca. 450 m voll ausgebaut werden. Gegliedert wird die Treppe von drei Bastionen unterschiedlicher Länge, die balkonartige Austritte ermöglichen. Zwischen Treppenanlage und Hochwasserschutzmauer wird ein Panoramaweg geschaffen. Der Weg weist eine schwankende Wegebreite auf, da die Hochwasserschutzmauer keinen geradlinigen Verlauf beschreibt.

Im Anschluss diesen Weg folgen rheinseitig fünf Sitzstufen aus Betonfertigteilen in hellem Sichtbeton mit einem Maß von 90/48 cm. Es schließt eine erste Zäsur in Form eines mittleren Podestes mit einer Breite von 1,80 m an, woran weitere vier Sitzstufen gleichen Stufenmaßes anbinden, die abschließend durch das untere Podest von 2,70 m Breite zum Rhein hin begrenzt werden.

Drei Laufstufenbereiche, mit einem Stufenmaß, das sich in die Sitzstufenabmessungen eingliedert, ermöglichen die schnelle und bequeme fußläufige Verbindung zwischen Panoramaweg und unterem Podest. Nördlich und südlich wird die Treppenanlage über Rampen barrierefrei an die Umgebung angebunden. Die Treppe überwindet einen Gesamthöhenunterschied von 44.91 m ü. NN am Panoramaweg auf 40.05 m ü. NN im Bereich des unteren Podestes, also insgesamt 4,86 m. Zum Mittelwasserstand des Rheins mit 38.46 m ü. NN besteht ein Abstand vom unteren Podest von 1,59 m.

Für die Erstellung der Ufertreppe wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz durchgeführt.

Gründung der Ufertreppe

Die Treppenanlage wird im Bereich der Böschung auf einer Stahlbetonplatte aufgebaut. Für die Gründung der Konstruktion ist eine Fußpunktsicherung der Böschung durch eine Uferspundwand vorgesehen. Die Uferspundwand ermöglicht die Nachweisführung für die Böschungsstandsicherheit und bildet mit der vorgelagerten Steinschüttung einen wirksamen Kolkschutz. Die Hinterfüllung der Spundwand bis zum Ansatz der alten Böschung erfolgt, bedingt durch die zu erwartenden Schwankungen des Rheinpegels während der Bauausführung, vorwiegend mit Magerbeton. In Abhängigkeit von Wandhöhe und wahrscheinlicher Kopfverformung erfolgt eine Rückankerung der Wand.

Als Unterkonstruktion für die Blockstufen der Treppe ist eine elastisch gebettete Stahlbetonplatte vorgesehen, die in halber Böschungshöhe und am Kopf der Böschung auf Streifenfundamenten aufliegt. Die Platte weist eine stufenförmige Profilierung zur Aufnahme der Fertigteile-Sitzstufen auf. Den unteren Abschluss der Stahlbetonplatte bildet eine Schürze, die vor der Spundwand hängt und die Basaltverblendung der Uferwand trägt.

In den Sonderbereichen der Bastionen wird der Höhensprung innerhalb der Böschung durch eine Stahlbeton-Winkelstützmauer ermöglicht. Diese wird auf einem Bodenaustausch flach gegründet und mit Verpresspfählen rückverankert. Die sichtbaren Wandflächen der Stützmauer werden mit Basalt verblendet.

Eingriff in den Rhein/ Abflussquerschnitt/ Retentionsraum

Aufgrund der heterogenen Struktur der bestehenden Uferbefestigung kann das gleichmäßige Treppenprofil nicht überall verlustfrei im Bestand untergebracht werden. Beim derzeitigen Treppenprofil bedeutet dies in der Gesamtsumme für die volle Länge der Treppe eine Einschränkung im Abflussquerschnitt. Nach einer Vorabstimmung mit der Bezirksregierung Köln ist nicht davon auszugehen, dass dies eine Veränderung der Wasserspiegellage bedeutet. Damit wäre dann auch kein Ausgleich für den Volumenverlust notwendig. Zur juristischen Absicherung wurde dazu ein Gutachten zur Untersuchung der Beeinträchtigung der Wasserspiegellage beauftragt.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln sieht bei der vorliegenden Planung keine genehmigungstechnischen Hindernisse.

Boulevard

Der der Hochwasserschutzmauer landseitig vorgelagerte Boulevard erhält eine Gesamtbreite von ca. 12 m inkl. der Baumpflanzstreifen. Die Beläge der direkten Laufbereiche werden aus Betonplatten hergestellt werden. Die Baumstreifen erhalten einen Belag aus wassergebundener Decke.

Zu den bereits bestehenden Rasenflächen vor dem Landschaftsverband und den neu geplanten Grünflächen vor Alt St. Heribert erfolgt eine klare Abgrenzung und damit Einfassung der Rasenflächen in Form eines Betonelementes in Sitzhöhe. Die Rasenflächen werden bündig angearbeitet.

In den Übergangsbereichen zu den Straßenkorridoren entstehen kleine Platzräume, die in Kleinsteinpflaster mit einer Farbgebung in Anlehnung an die wassergebundene Decke ausgeführt werden sollen.

Barrierefreiheit

Der Panoramaweg und die Treppenanlage sind barrierefrei zugänglich. Der Zugang zum Boulevard erfolgt neben den vorhandenen Brückenabgängen über die Hermann-Pünder-Straße und die Urbanstraße. In Verlängerung beider letztgenannten Straßen werden im Bereich der Hochwasserschutzmauer Rampen-Treppen-Kombinationen hergestellt, die einen direkten Zugang auf den ca. 80 cm niedriger liegenden Panoramaweg ermöglichen. Zusätzlich ist der Zugang zum Panoramaweg im Bereich Hohenzollernbrücke über eine nahezu ebene Fläche möglich. Im Bereich des Lufthansagebäudes erfolgt der Anschluss des Panoramaweges an die Deutzer Werft über eine flache Rampe.

Das untere Podest der Treppe wird ebenfalls barrierefrei angeschlossen. Im Bereich Hohenzollernbrücke soll dies über eine ca. 100 m lange und normgerecht strukturierte Rampe erfolgen. Im Süden laufen die Stufen auf der bestehenden ‚Kanu‘- Rampe aus. Die Rampe muss zur Erfüllung des Normgefälles abgesenkt und dadurch verlängert werden.

Die rheinwärts existierende Rampe am Lufthansahochhaus wird zurückgebaut und durch eine Rampe, die das neue Boulevardniveau anbindet, ersetzt.

Der entstehende Höhenunterschied zu den Lufthansa-Terrassen, der aus dem Dammbau resultiert, wird durch eine neue Rampen-Treppen-Kombination überwunden. Die Gestaltung des Bauwerkes wird im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept der Neugestaltung des Lufthansagebäudes zu sehen sein.

Dammbau

Der existierende Rest des historischen Bahndammes mit einer Fläche von ca. 3.100 m² vor Alt St. Heribert wird komplett abgetragen (Volumen ca. 7.750 m³).

Langfristig soll dadurch auch die Verlegung der Tiefgaragenzufahrt des Lufthansa-Gebäudes zugunsten einer durchgängigen Verbindung zur Mindener Straße ermöglicht werden.

Bau- und Bodendenkmalpflege

Im Bereich des Damms befindet sich das Bodendenkmal Kastell Divitia. Das Denkmal soll für den Besucher durch die Aufnahme der historischen zentralen Achse und die Inszenierung des Osttores in der Freiraumgestaltung wieder erlebbar gemacht werden. Eingriffe, die durch die Errichtung der neuen Hochwassermauer in diesem Bereich entstehen, sind zu vermeiden bzw. zu minimieren (eigenes Planverfahren). Die Bauarbeiten in diesem Bereich werden von der Bodendenkmalpflege begleitet bzw. es müssen Sondierungen im Vorfeld durchgeführt werden.

Das Kürassier-Denkmal im Bereich des Damms soll nach dem Dammbau grundsätzlich am Ort verbleiben.

Stellplätze

Die Stellplätze im Bereich der Verlängerung der Hermann-Pünder-Straße sollen entfallen. Eine Verlagerung in den Bereich des abzutragenden Damms ist zunächst als Zwischenlösung erforderlich. Die bestehenden Stellplatzflächen des Landschaftsverbandes im Bereich der Urbanstraße verbleiben an dieser Stelle und werden in das Gestaltungskonzept eingebunden. Langfristig sollen im Bereich des gesamten Boulevards keine Stellplätze mehr ausgewiesen werden. Der LVR plant den Bau einer Tiefgarage.

Baumpflanzungen

Entgegen des Wettbewerbsentwurfs soll keine durchgängige und frei wachsende Baumreihe im Bereich des Boulevards angelegt werden. Gründe hierfür sind:

- denkmalpflegerische Vorgaben zur Freihaltung des Bereichs Landeshaus,
- zu geringer Abstand der ersten Baumreihe zur Hochwasserschutzmauer (Deichschutzverordnung),
- Konflikt mit dem Auf- und Abbau von mobilen Hochwasserschutzwänden im Hochwasserfall,
- Beeinträchtigungen im Bereich des Bodendenkmals (Wurzeln) und
- Freihalten von Sichtbezügen/Stadtansicht vom anderen Ufer.

Nach aktuellen Diskussionen, unter anderem im Arbeitskreis Rheinboulevard, soll den Rasenflächen eine Doppelreihe freiwachsender, mittelgroßer Bäume mit einem in der Mitte geführtem Boulevard zugeordnet werden. Das Landeshaus und die Sichtachsen werden berücksichtigt.

Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept sieht vor, dass der Boulevard mittels Mastleuchten als schnelle, direkte Wegeverbindung normgerecht ausgeleuchtet wird. Die Ufertreppe erhält keine normgerechte Ausleuchtung sondern nur eine Orientierungsbeleuchtung bzw. inszenierende Beleuchtung. Gestalterische Intention ist das Verweilen auf der abgedunkelten Treppe zum Genießen des erleuchteten linksrheinischen Panoramas mit Dom und Altstadt. Zusätzlich könnte es bei stärkerer Beleuchtung zu einer Kollision mit den Bestimmungen des Schiffsverkehrs kommen. Lediglich die Bastionen sollen als linksrheinisch wirksame Strukturelemente der Treppe angestrahlt werden. In den Laufstufenbereichen erfolgt eine indirekte Beleuchtung aus dem Handlauf heraus, die normgerecht ausgeführt werden kann. Zur Markierung der Absturzkante am Panoramaweg, soll entlang des gesamten Weges die erste Stufe mit einem Orientierungslicht unterleuchtet werden.

Entwässerung

Die Boulevardflächen sollen durch einseitiges Gefälle in eine Entwässerungseinrichtung mit Anbindung an das öffentliche Kanalnetz entwässert werden. Das anfallende Oberflächenwasser der Treppenanlage soll direkt in den Rhein abgeleitet werden.

Ottoplatz

Zur besseren Anbindung des Ottoplatzes an den Rheinboulevard und zur Verbesserung der Sichtachse soll als erster Schritt der Parkplatz Hermann-Pünder-Strasse freigemacht werden. Langfristig soll die Hermann-Pünder-Straße als großzügiger Fußgängerbereich gestaltet werden.

Sonstiges

Entlang des Rheins und auch im Bereich des Boulevards findet jährlich die Großveranstaltung Kölner Lichter und weitere kleiner Veranstaltungen mit einem sehr hohen Besucheraufkommen statt. Hierfür muss noch ein Sicherungskonzept erarbeitet werden. Es wird jedoch nach heutigem Stand davon ausgegangen, dass im Rahmen des Ausbaus keine zusätzlichen Maßnahmen durchzuführen sind, sondern diese durch die jeweiligen Veranstalter veranlasst werden.

Im Rahmen des Rückbaus der Baustelleneinrichtung für die Hochwasserschutzmauer in 2009 sollen erste Maßnahmen des zweiten Bauabschnittes im Eingangsbereich der Rheinparkhallen umgesetzt werden. Der zweite Bauabschnitt ist ab 2011 vorgesehen.

Ratsbeschluss

Der Rat der Stadt Köln hat in seiner Sitzung am 24. Juni 2008 die Durchführung des Projekts Rheinboulevard nach der Entwurfsplanung beschlossen.

Zeit-/Maßnahmenplan Rheinboulevard

	2008				2009				2010				2011 ff
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
Entwurfsplanung		■											
Finanzierungsantrag		■	■	■									
RPA, Baubeschluss, Mittelfreigabe			■	■									
Baubeschlussverfahren				■									
Planfeststellung	■	■	■	■									
Ausführungsplanung			■										
Ausschreibung			■	■	■	■							
Bauausführung Impulsprojekt						■	■	■	■	■	■	■	
Planung und Ausführung 2. BA													■

:projektkommunikation

Das städtebauliche Leitprojekt in der zentralen Öffentlichkeitsarbeit

Die Module des städtebaulichen Leitprojekts haben individuelle Kommunikationsaufgaben und -formate. Um ihre Rolle im Leitprojekt und die Verknüpfung der Module/Projekte untereinander darzustellen, besteht die Notwendigkeit, über das Schwerpunktprojekt zentral zu informieren. Dies geschieht laufend über den zentralen **Internet-Auftritt** (www.stadt-koeln.de/stadtnitativ/regionale). Diese Internet-Darstellung ist im Sommer 2008 neu strukturiert und formuliert worden, um den Fortschritt der Projektarbeiten innerhalb der gesamten Kölner Beteiligung an der Regionale 2010 angemessen zu präsentieren. Es ist geplant, die neue Struktur im September 2008 freizuschalten.

Zusätzlich zum Internet werden auch gedruckte Medien und eine Ausstellung als Instrumente eingesetzt, um Informationen über die Kölner Projekte zur Regionale 2010 in die Öffentlichkeit zu tragen. Dazu wurde zu Beginn des Jahres 2008 ein **Schuber mit 13 einzelnen Projekt- und Informationsbroschüren** veröffentlicht und an kommunale und regionale Entscheider verteilt. In diesem Produkt wurde dem städtebaulichen Leitprojekt mit seinen Modulen angemessen Rechnung getragen. In einer eigenen Broschüre wird das städtebauliche Leitprojekt in seiner Gesamtheit und seinem modularen Aufbau dargestellt. Der Fortschritt der Regionale und ihrer Projekte gebietet es, die Inhalte des Schubers und der Broschüren in Zeitabständen neu zu formulieren und ggf. neu zu strukturieren. Eine erste Neuauflage ist für 2009 geplant.

Als weiteres Element der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ist eine **Ausstellung** in Vorbereitung, mit der die Informationen über die Kölner Beteiligung an der Regionale 2010 und über die Kölner Projekte an verschiedenen Orten vermittelt werden können. Die Ausstellung wird sowohl während der letzten Vorbereitungs- bzw. Qualifizierungsphase als auch im Präsentationszeitraum 2010/2011 eingesetzt. Wegen der umfassenden Darstellung eignet sich die Ausstellung für die Verwendung bei allen Kölner Projekten.

Im Jahr 2008 beginnt die **Veranstaltungsreihe "Regionale vor Ort"**, mit der die Regionale-Projekte in Köln der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Akteure und Experten der Regionale 2010 informieren dabei jeweils vor Ort.

Ein Konzept zur Darstellung des Projektes im Präsentationszeitraum der Regionale 2010 wird im Zusammenhang mit der Präsentation der Beteiligung der Stadt Köln an der Regionale 2010 insgesamt und unter Bezugnahme auf die geplanten Kommunikations- und Präsentationsansätze in den Modulen des Projektes noch entwickelt.

Aufbauend auf den vorstehend beschriebenen übergeordneten Kommunikationsformaten sind den Modulen des Schwerpunktprojektes folgende Kommunikations- und Präsentationsformate geplant:

Archäologische Zone

Corporate Identity / Logo

Der Begriff der "Archäologischen Zone" ist als Arbeitstitel zu verstehen und wurde in dem Projekt auch stets so geführt. Die Archäologische Zone umfasst einen Denkmälerbestand aus mehr als anderthalb Jahrtausenden und eine große Bandbreite unterschiedlicher Themen innerhalb dieser Zeit: Vom mittelalterlichen Rathaus über das jüdische Viertel, karolingische sowie spätantike Bauten und solche aus der frühen römischen Kaiserzeit zurück bis in die Zeit um Christi Geburt. Römischer Kaiserkult, Christentum, Judentum und fränkisches „Heidentum“ bilden den geistesgeschichtlichen Hintergrund.

Es wird zukünftig ein Begriff zu wählen sein, der dieses berücksichtigt. Der Anspruch ist, dass dieser Begriff auch außerhalb Deutschlands zumindest ungefähr verstanden werden soll, so dass Worte enthalten sein müssten, die in vielen europäischen Sprachen vorkommen. Sowohl die Kölner als auch ausländische Touristen sollen sich mit dem Begriff anfreunden können, damit der Ort seiner Bestimmung, Anziehungspunkt des Tourismus und Magnet in der Region sein, gerecht werden kann. Mit dem Abschluss des Architektenwettbewerbs wird das o.g. Modul durch eine Agentur bearbeitet werden, die auch den Bereich der gesamten Kommunikation und Präsentation des Projekts, auch während des Präsentationszeitraums der Regionale 2010 wahrnimmt.

Schaustelle/Infrastruktur

Zunächst ist eine Gestaltung des Grabungszeltes auf dem Rathausplatz mit Infotafeln und Flyern geplant, die mehrsprachig die Besucher ansprechen. Hinzu kommt die Ausstellung in der Porticus, die den jeweiligen Stand des Projektes widerspiegelt.

Mit der Ausweitung der Grabung werden dann weitere Informationsangebote eingestellt sowie regelmäßige Führungen in Zusammenarbeit mit dem Museumsdienst angeboten.

Aufgrund der städtebaulich prominenten Lage soll die Baustelle – und v.a. der Bereich der Grabungen - im Sinne einer „Schaustelle“ für die Bürgerinnen und Bürger gestaltet werden. Hierunter ist ein Standard in der Vermittlung des Projektfortschritts zu verstehen, der die reine Infrastruktur zur Sicherung der Baustelle optisch und inhaltlich spannend aufwertet und um Präsentationselemente erweitert (Ausblicke, Einblicke).

Die Gestaltung dieser Schaustelle soll v.a. mit Blick auf den Präsentationszeitraum der Regionale 2010 Maßstäbe für die Vermittlung der komplexen Zusammenhänge zwischen Grabung, Befunden und Bau setzen, sowie informativ das zukünftige museale Angebot vorab prominent im Stadtraum verständlich machen. Der jeweilige Sachstand spiegelt sich im Internetauftritt der Archäologischen Zone wider [www.museenkoeln.de].

Veranstaltungen und Bespielung bis 2010

Bis 2010 ist eine Reihe von Publikationen zu den Ergebnissen der Grabungen und zur grundsätzlichen Informationen zum Projekt und dessen Fortschritt geplant. Ein Kolloquium zur jüdischen Geschichte Kölns im Mittelalter und eines zur Archäologie sind weiterhin vorgesehen.

Schwerpunkt der Vermittlungsaktivitäten liegt auf der Ansprache und Information der Bürgerinnen und Bürger der Stadt und der Region sowie der überregionalen Touristen. Hierfür werden eigene, regelmäßig stattfindende Angebote vorgehalten, vom ständig aktualisierten Internetauftritt, über Sonderveranstaltungen, bis hin zu Tourenangeboten, die im Präsentationszeitraum der Regionale 2010 in höherer Frequenz stattfinden. Ein besonderes Augenmerk soll hierbei auf den Nachwuchs in der Region gelegt werden. Das Touren- und Vermittlungsangebot wird sich in den Präsentationskalender der Regionale 2010 als besonderer Bestandteil einfügen.

Positionierung in der Region 2011 ff

Als überregional wirksame museale archäologische/historische Institution wird die Archäologische Zone nach 2011 einen bedeutsamen Teil in der Kölner Museumslandschaft und darüber hinaus bilden. Mit Sonderausstellungen, Kolloquien und Publikationen, wird sie zur Identifikation mit der Region einen sehr wichtigen Beitrag leisten. Als Attraktion für den Fremdenverkehr und als kulturelles und stadthistorisches Highlight wird die Archäologische Zone eine erhebliche Außenwirkung entfalten.

Rechtsrheinische Perspektiven/Ottoplatz

Kommunikation der Rechtsrheinischen Perspektiven

Das Modul Rechtsrheinische Perspektiven ist mit seinem Workshop, seinem Symposium, seiner begleitenden Ausstellung und seiner Publikation im Wesen ein Kommunikations- und Informationsprojekt. Zur Information und zur Nachbereitung der entsprechenden Veranstaltungen wird der bestehende Internetauftritt der Kölner Beteiligung an der Regionale 2010 eingesetzt.

Ottoplatz als Schaustelle

Die Baumaßnahmen am Ottoplatz werden durch geeignete Informationen an der Baustelle in den Zusammenhang mit der Regionale 2010 und in den Zusammenhang mit den anderen Modulen des städtebaulichen Leitprojekts gesetzt. Zudem wird für die Darstellung der Container des Rheinboulevard (s. dort) genutzt werden können. Über die Baufortschritte und Meilensteine des Projekts wird im zentralen Internetauftritt fortlaufend berichtet werden.

Rheinboulevard

Experten- und Bürgerbeteiligung

Neben der Beteiligung externer Experten im AK Rheinboulevard war eine intensive Beteiligung der Anrainer und der Bürger wesentlicher Bestandteil des Projekts und des Wettbewerbsverfahrens. Die Auftaktveranstaltung fand im September 2006 statt, gefolgt von einem öffentlichen Workshop im März 2007, einem öffentlichen Zwischenforum im Juni 2007, der öffentlichen Präsentation im Rahmen der „plan 07“, der Vorstellung der Wettbewerbsergebnisse und einer Podiumsdiskussion „Wie geht es weiter?“ im September 2007.

Begleitend fanden Informationsveranstaltungen und Gespräche mit den Träger öffentlicher Belange (Februar 2007), mit den Anrainern (Workshop im Februar 2007) und mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern (Workshop im März 2007) statt.

Allgemeine Informationen

Für die Information der allgemeine Öffentlichkeit wurde während der Wettbewerbsphase eine Internet-Seite gestaltet sowie Informationsbroschüren (BoulevardBlatt 1 im März 2007, BoulevardBlatt 2 im Juni 2007 und BoulevardBlatt 3 im September 2007) herausgegeben. Im Rahmen der Veranstaltungsreihe "Regionale vor Ort", mit der die Regionale-Projekte in Köln der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt werden, findet auch ein erster Termin im September 2008 für den Rheinboulevard als Teil des städtebaulichen Leitprojektes „Stadtentwicklung beiderseits des Rheins“ statt.

Kommunikation während der Umsetzungsphase

Für das Modul Rheinboulevard ist ein Container geplant, der auf dem Schauplatz des Rheinboulevard aufgestellt wird. Der Container ist als Fortsetzung der intensiven Beteiligungsverfahren während der Projektentwicklung zu sehen. Er dient als Treffpunkt, Ausstellungspavillon und weithin sichtbares Merkzeichen. Im Inneren befindet sich Platz für eine Ausstellung, die tagsüber betrachtet werden kann. Der Container ist als eine dauerhafte Einrichtung ab Ende 2008 bis zum Ablauf der Regionale 2010 vorgesehen. Er ist mobil und kann im Präsentationszeitraum auch Verwendung finden als Informations-Punkt für den Rheinboulevard an jeweils geeigneten Standorten sowie für die anderen Module des städtebaulichen Leitprojekts.

:kostenübersicht

Gesamtkosten

	EUR Zahlen gerundet	
Archäologische Zone (aufgerundet)*		15.285.000
Rechtsrheinische Perspektiven		476.000
• Workshops 2009	110.000	
• Symposium 2011	141.000	
• Publikation 2011	167.000	
• Ausstellung 2011	58.000	
Ottoplatz		4.806.000
Vorentwurfsplanung und Gutachten zur denkmalgeschützten Treppenanlage	95.000	
Freianlagen	1.982.000	
• Ausbaurkosten für die Platzfläche	1.806.000	
• Architekten-/Ingenieurhonorar	176.000	
Verkehrsanlagen	2.031.000	
• Ausbaurkosten	1.918.000	
• Architekten-/Ingenieurhonorar	113.000	
Erneuerung der Fahrradabstellanlage	205.000	
• Erneuerungskosten	187.000	
• Architekten-/Ingenieurhonorar	18.000	
Treppenanlage	465.000	
• Sanierungskosten	424.000	
• Architekten-/Ingenieurhonorar	41.000	
Untersuchungen, Gutachten etc.	28.000	
Rheinboulevard (Impulsprojekt)		12.368.000
• Wettbewerb	280.000	
• Herrichten und Erschließen (inkl. Dammbau)	735.000	
• Bauwerk, Baukonstruktion, Gründung	3.440.000	
• Außenanlagen	6.170.000	
• Natursteinverkleidung Hochwasserschutzmauer	309.000	
• Baunebenkosten	1.434.000	
Leitprojekt gesamt		32.935.000

* Ergänzende Hinweise zur Archäologischen Zone

Nicht enthalten sind die Kosten für Grabungen (geschätzt bis zu 1,3 Mio €), Einrichtung und Ausstellungsarchitektur (geschätzt ca. 4,1 Mio €) und Virtuelle Zeitreise (geschätzt bis zu 2 Mio €). Diese Kosten mit einbezogen ergibt sich als Gesamtsumme für die Archäologische Zone 22,684 Mio. Euro.

Für die Öffentlichkeitsarbeit und Projektkommunikation während der Wettbewerbs-, Planungs- und Bauphase werden 780.000 € veranschlagt.

Mittelabflussplanung

Modul/Teilmodul	bis 2008	2009	2010	2011	2012
Archäologische Zone	1.239.000	1.351.000	4.723.000	4.871.000	3.101.000
Rechtsrheinische Perspektiven	63.000	178.000	113.000	122.000	
Ottoplatz	266.000	2.125.000	2.415.000		
Rheinboulevard (Impulsprojekt)	1.708.000	4.690.000	5.970.000		

Das städtebauliche Leitprojekt umfasst ein Investment (Planungs- und Baukosten bei der Archäologischen Zone, beim Ottoplatz und beim Rheinboulevard; Veranstaltungs- und Herstellungskosten bei den Rechtsrheinischen Perspektiven) von rd. 32,9 Mio €.

Ergänzende Hinweise zum Rheinboulevard

Die Bauabschnitte 2 und 3 des Moduls Rheinboulevard sind hier nicht dargestellt. Für diese Bauabschnitte sind im Anschluss an die Regionale 2010 gesonderte Planungs-, Beschluss- und Finanzierungsverfahren einzuleiten. Die Finanzierung des Containers für die Projektkommunikation und die Öffentlichkeitsarbeit geschieht aus Projektmitteln des Moduls „Rheinboulevard“.

Ergänzende Hinweise zur Projektkommunikation und -präsentation

Wesentliche Teile der Projektkommunikation - besonders die zentrale Information über die Kölner Beteiligung an der Regionale 2010, z.B. die Ausstellung sowie die Schuber und die Broschüren - werden aus Mitteln der Koordinationsstelle für die Kölner Beteiligung an der Regionale 2010 beglichen. Dies gilt auch für noch zu entwickelnde Maßnahmen der Projektpräsentation im Präsentationszeitraum der Regionale 2010, soweit die Maßnahmen nicht bereits im Rahmen der Kommunikation und Präsentation der Projektmodule budgetiert sind.

:regionale 2010

Das Wort „Regionale“ beschreibt ein Strukturprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen, das im Turnus von zwei Jahren [ab 2010 in drei Jahren] einer jeweils ausgewählten Region die Möglichkeit bietet, sich selbst und anderen zu präsentieren. Dabei sollen die Qualitäten und Eigenheiten der Region herausgearbeitet werden, um Impulse für deren zukünftige Entwicklung zu geben.

Im Jahr 2010 findet die Regionale in der Region Köln/Bonn statt. Die Regionale 2010 versteht sich als Strukturprogramm der Region Köln/Bonn und damit als strukturpolitisches Instrument zur Gestaltung der Zukunft der Region Köln/Bonn. Sie ist der zentrale Anlass, dass sich die Region für strukturelevante Entwicklungsbereiche eine gemeinsame Perspektive für ihre Zukunft erarbeitet, die weit über 2010 hinausreicht.

In diesem Sinne wird das Jahr 2010 eine „doppelte“ Leistungsschau der Region: sowohl für Erreichtes [Etappenziel] als auch für den Ausblick, wo die „regionale Reise“ [Perspektive] hingeht. Diese Perspektive bzw. der Zukunftswillen der Region spiegelt sich dabei vor Ort für Bürger, Unternehmen, Verwaltung und Politik in einer klar definierten Anzahl von Projekten aus Städtebau, Wirtschaft, Wissenschaft und Freiraumentwicklung wider, wird an ihnen ablesbar und sichtbar.

Die Regionale 2010 formt diese Perspektive zurzeit mit den an der Zukunftsgestaltung interessierten Kräften der Region. Diese liegen ausdrücklich vor allem in der Region selbst. Die Regionale 2010 hat hierfür die Rolle des Koordinators und des Moderators in einigen strukturelevanten Arbeitsbereichen der Region übernommen. Hierzu gehören v.a. die raumwirksamen Prozesse und Projekte der Arbeitsbereiche :rhein, :grün, :kulturelles erbe und :stadt und auch des Arbeitsbereichs :gärten der technik. Die Ergebnisse der Arbeit werden entlang einer Vielzahl von Projekten aus Natur, Kultur, Städtebau, Wirtschaft und Wissenschaft zu lesbaren Zeichen.

:stadt

Die Region Köln/Bonn ist eine stark urban geprägte Region mit städtischen Ballungsräumen wie Köln, Bonn und Leverkusen sowie einer Reihe weiterer Verdichtungsgebiete. Städtebauliche Themen spielen daher eine zentrale Rolle für das zukünftige Bild und die nachhaltige Entwicklung der Region.

Im Arbeitsbereich :stadt der Regionale 2010 sollen deshalb die städtebaulichen Zukunftsthemen der Region Köln/Bonn exemplarisch anhand von sieben modellhaften Schwerpunktprojekten diskutiert werden. Jeder der vier Landkreise der Region [Oberberg, Rheinberg, Rhein-Erft, Rhein-Sieg] und jede der drei kreisfreien Städte Köln, Bonn und Leverkusen verständigt sich demnach auf einen [prominenten] Ort, an dem die ‚Zukunft‘ der Stadtentwicklung und innovative Ansätze des Städtebaus mit Vorbildwirkung für die Gesamtregion und darüber hinaus gestaltet werden sollen. Die Modellhaftigkeit der Projekte soll sich dabei beziehen auf

1 Prozessqualität

Hierbei geht es um innovative und neue Ansätze von Beteiligungsverfahren [Bürgerinnen und Bürger, Kinder und Jugendliche, Nutzer und Unternehmen etc.], neuartige und qualitätvolle Planungsverfahren [Wettbewerbe, Bürgerwerkstätten] sowie um ein engagiertes Projektmanagement, das dabei hilft, die Planungen und gesteckten Ziele vor Ort im Diskurs mit der Bürgerschaft qualitativ umzusetzen.

2 Stadträumliche Qualität

Qualitätsvolle, außergewöhnliche Gestaltungsansätze in Städtebau, Architektur und Freiraumplanung stehen hier im Mittelpunkt des Interesses.

3 Projektkommunikation / -präsentation

Bürgerfeste, Aktionen und Events und eine professionelle Vermarktung und Präsentation des Standorts [Website, Broschüren, Dokumentationen etc.]

„:stadtentwicklung beiderseits des rheins“ ist das städtebauliche Schwerpunktprojekt der Stadt Köln im Rahmen der Regionale 2010.

:grün

Der Arbeitsbereich :grün konzentriert sich vor allem auf die so genannte „blaugrüne Infrastruktur“ der Region als räumliche Leitlinie für Projekte. Gemeint sind der Rhein und seine Nebenflüsse sowie die Freiräume entlang dieser Korridore.

Geplant ist, ein Konzept zur Gestaltung dieser „blaugrünen Infrastruktur“ aus der Region heraus zu entwickeln und regionale Zusammenhänge über einzelne Projekte hinweg zu verdeutlichen. Angestrebt wird, die Grünbereiche stärker zu vernetzen und somit neue Freiraumqualitäten für die Region zu schaffen - so, wie es einmal mit dem Kölner Grüngürtel begann. Ein zusammenhängendes Grünnetz steigert sowohl das Erholungspotential der Landschaft als auch die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes.

Ziel der Regionale-Projekte ist hierbei vor allem die Sicherung und Aufwertung der Landschaft als Lebensgrundlage für die Menschen in der Region: eine „Infrastruktur der Zukunft“.

Dem Arbeitsbereich :grün kommt eine wichtige Funktion innerhalb der Regionale 2010 zu: das Ziel der Vernetzung und Qualifizierung der Freiräume erhält insbesondere in der Region Köln/Bonn ein besonderes Gewicht - nicht im Sinne der Rückgewinnung von Freiraum [wie z.B. im Emscher Landschaftspark] oder der Zuführung neuer Nutzungen als Folge eines Schrumpfungsprozesses, sondern vielmehr im Sinne einer vorausschauenden und vorsorglichen Sicherung und Aufwertung des verbliebenen Freiraums als Lebensgrundlage der Menschen in der Region Köln/Bonn. Für eine nachhaltige und standortgerechte/-sichernde, regionale Entwicklung benötigt insbesondere die wachsende Region Köln/Bonn eine planerisch leitende Perspektive.

Aufbauend auf den Vorarbeiten des „Arbeitskreises Natur und Landschaft“ der Region Köln/Bonn, hat im Rahmen der Regionale 2010 die Erarbeitung einer Masterplanung :grün – getragen aus der Region selbst heraus – begonnen.

Masterplan :grün

Der Masterplan :grün, ein innovatives Instrument der Steuerung, Kommunikation und interkommunalen Abstimmung formuliert in einem langfristigen und dynamischen Entwicklungsprozess eine planerisch leitende und qualitative Perspektive für die künftige Freiraumentwicklung der Region. Ziel ist es, ein regionales, zusammenhängendes Netz der bestehenden Grün- und Freiraumstrukturen zu schaffen, das die Unterschiede und die Unverwechselbarkeit der einzelnen Teilräume herausarbeitet, vorhandene Potentiale erschließt und die bestehenden charakteristischen Landschaftsräume der Region miteinander verbindet.

Wichtigstes Ziel des Masterplans ist es, bestehende Landschafts- und Freiräume in der Region „vorausschauend“ zu sichern sowie neue Landschafts- und Freiraumqualitäten zu schaffen. Dies soll unter anderem dazu führen, die Verfügbarkeit von Landschaft für nicht nachhaltige Nutzungen zu begrenzen und wichtige Ressourcen und Faktoren der Natur- und Kulturräume langfristig zu stabilisieren. Der Masterplan hat die Aufgabe, die Entwicklung in der Region perspektivisch zu lenken und die Kulturlandschaften langfristig zu sichern.

Der Masterplan :grün als Konzept zur Gestaltung der „Infrastruktur der Zukunft“ findet seinen Ausdruck in einem regionalem Netz der Kulturlandschaften. Ziel ist es, naturräumliche Einheiten der Region mit regionalen Leitbildern zu besetzen und verbindliche Aussagen hinsichtlich der Qualifizierung zu formulieren.

Kulturlandschaftsnetzwerk

Eng verbunden mit dem Masterplan ist die Idee der Bewahrung, behutsamen Weiterentwicklung und Vernetzung der Landschaften und Freiräume in der Region und findet seinen Ausdruck in einem Netzwerk der Kulturlandschaften in der Region.

Dieses Netzwerk ist - aufbauend auf den Zielen des Masterplans - die Grundlage für die zukünftige Qualifizierung von Projekten vor allem im Arbeitsbereich :grün im Rahmen der Regionale 2010. Es stellt die Unterschiede und die Einzigartigkeit einzelner Teilräume heraus, erschließt vorhandene Potentiale und zeigt Beziehungen und Wechselwirkungen zwischen den charakteristischen Landschaftsräumen der Region auf. So werden spezielle Landschafts- und Freiraumqualitäten individuell erlebbar.

:kulturelles erbe

Die Projektansätze des Arbeitsbereiches :kulturelles erbe widmen sich der Sicherung, Entwicklung und Aufwertung des kulturellen Erbes der Region und stehen im Spannungsfeld kulturlandschaftlicher, städtebaulicher und touristischer Entwicklung. Die Projektansätze mit den darin verankerten Themen und Kulturräumen verkörpern kulturelle und kulturhistorisch herausragende Orte in der Region Köln/Bonn und gelten damit als regionale Identitätspunkte von besonderer Bedeutung. Dadurch und in ihrer beispielhaften räumlichen und inhaltlichen Verknüpfung mit anderen Projektansätzen leisten die Projekte neben ihrem strukturfördernden Impuls für die Region im Bereich der städtebaulichen und landschaftlichen Entwicklung sowie touristischen Erschließung auch einen substantziellen Beitrag zum Kulturlandschaftsnetzwerk der Region Köln/Bonn.

Neben der Entwicklung und Gestaltung des räumlichen Umfeldes der jeweiligen Projektstandorte und damit der Einbindung in das Kulturlandschaftsnetzwerk der Region Köln/Bonn steht in den meisten Projektansätzen des Arbeitsbereiches die Erarbeitung von belastbaren Nutzungs-, Betriebs- und Wirtschaftlichkeitskonzepten und die Vermittlung der jeweiligen identitätsstiftenden Charakteristika im Mittelpunkt der Betrachtung. Damit wird dem Ziel entsprochen, das vielfältige kulturelle Erbe der Region Köln/Bonn zukunftsorientiert zu entwickeln, nachhaltig zu sichern und inwertzusetzen und gleichzeitig das regionalspezifische Erbe der Region der jetzigen und künftigen Generationen zu vermitteln.

Als :kulturelles erbe sind derzeit folgende Projektvorhaben gelistet:

- :schloss homburg / Oberbergischer Kreis
- :gesamtperspektive klosterlandschaft heisterbach / Rhein-Sieg-Kreis
- :schiffsbrücke wuppermündung / Leverkusen
- :fischereimuseum bergheim / Rhein-Sieg-Kreis
- :archäologische zone / Köln,
- :perspektive altenberg / Rheinisch-Bergischer Kreis,
- :Erlebnisraum Römerstrasse / Stadt Erftstadt, Rhein-Erft-Kreis, Vertreter Kommunen
- :wasserkaftlandschaft_mühlen links und rechts des rheins
- :flughafen butzweilerhof / Köln

:rhein

Der Rhein ist die geographische Mitte der Region und damit ihr Rückgrat. Die thematische Bandbreite der Projekte entlang seiner Ufer reicht von Natur bis Städtebau. Um seiner Bedeutung für die Region gerecht zu werden und den Rhein zum Gegenstand einer kontinuierlichen Kommunikation zu machen, wird jährlich eine Rheinkonferenz durchgeführt, die sich konkreten Fragestellungen aus unterschiedlichen Bereichen widmet.

Die Akteure sollen so stärker an „das Rückgrat Rhein“ herangeführt werden. Ziel ist es, einzelne Referenzprojekte zu entwickeln und entlang des Flusses wechselseitige Lerneffekte zu ermöglichen. Denn letztlich ist es der Rheinabschnitt zwischen dem Bayer-Kreuz und dem Drachenfels, der dem Rheinland seine eigene, unverwechselbare Charakteristik verleiht.

:projektbeteiligte

Archäologische Zone

- Dezernat Kunst und Kultur
- Gebäudewirtschaft der Stadt Köln
- Wissenschaftlicher Beirat der Archäologischen Zone
- Lenkungsgruppe Archäologische Zone

Rechtsrheinische Perspektiven / Ottoplatz

- Stadtplanungsamt
- Amt für Straßen und Verkehrstechnik
- Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Rheinboulevard

- Amt für Landschaftspflege und Grünflächen
- Stadtplanungsamt
- Amt für Brücken und Stadtbahnbau
- Amt für Stadtentwicklung und Statistik
- AK Rheinboulevard

Federführend für die Beteiligung der Stadt Köln an der Regionale 2010 ist das Dezernat Stadtentwicklung, Planen und Bauen. Koordinierende Stelle ist das Amt für Stadtentwicklung und Statistik.

:impressum

herausgeber

Regionale 2010 Agentur
Ottoplatz 1
50679 Köln
www.regionale2010.de

kontakt

Dieter Noth | Michael Prümm
Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
Fon. 0221 - 221 22 164
Fon. 0221 - 221 22 477
Mail. dieter.noth@stadt-koeln.de
Mail. michael.pruemm@stadt-koeln.de