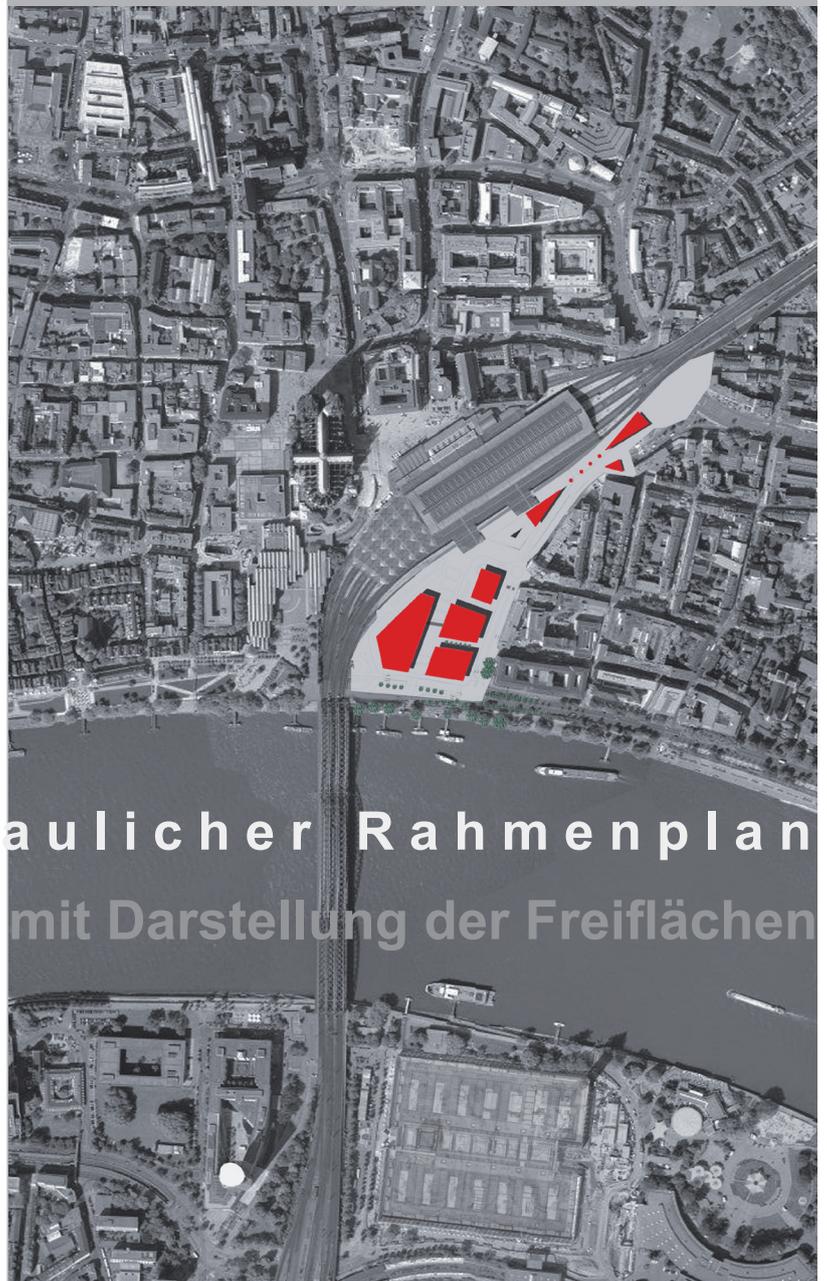


B e b a u u n g a m

Breslauer Platz



Städtebaulicher Rahmenplan
mit Darstellung der Freiflächen

B e b a u u n g a m

Breslauer Platz

Die Bebauung am Breslauer Platz in Köln fügt sich in die städtebauliche Neuordnung der gesamten Nordseite des Hauptbahnhofes, vom Eigelstein bis zum Rheinufer, ein.

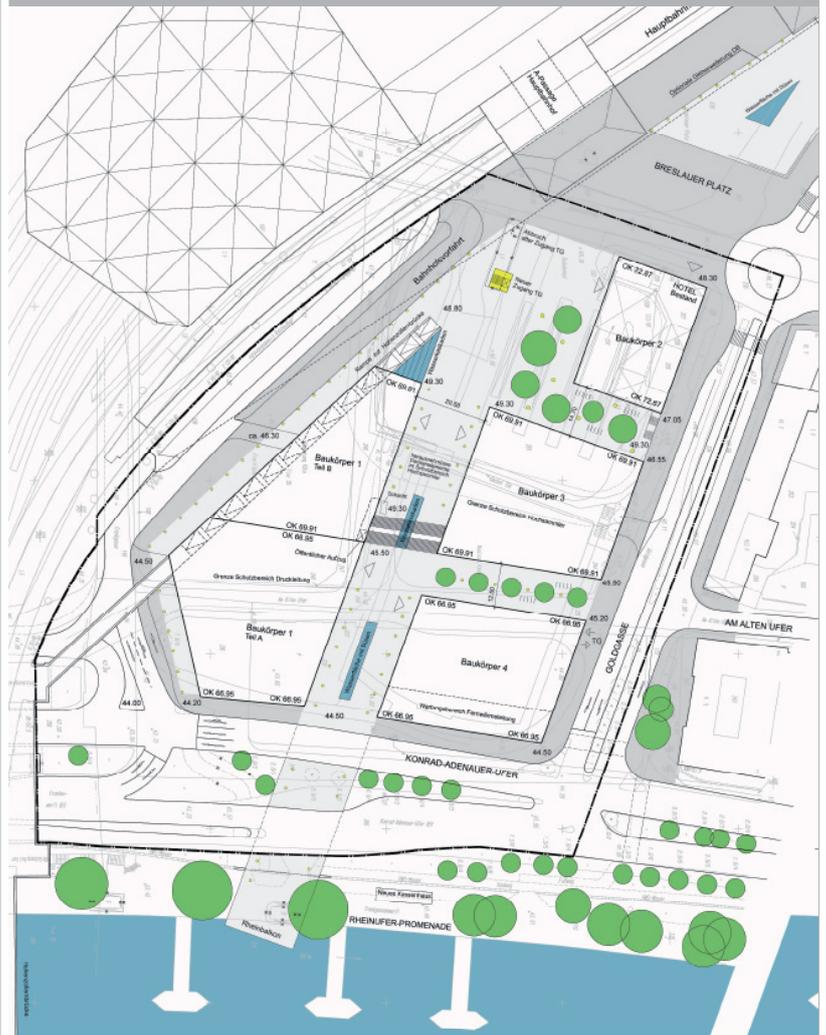
Während im Osten, vom Eigelstein beginnend, die Planungen bis zur A-Passage des Hauptbahnhofes mit der vom Verkehr freigestellten neuen Platzfläche fertiggestellt sind, werden nun die Festlegungen für die Gebäudekubaturen und Freiflächen sowie die verkehrliche Erschließung zwischen Breslauer Platz und Rheinufer getroffen.

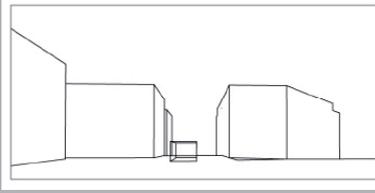
Die eingeforderten Fähigkeiten einer zukünftigen Bebauung am Breslauer Platz verlangen nach einer belastbaren städtebaulichen Typologie, die auch den sich mitunter schnell wandelnden Nutzungsanforderungen standhält.

Dabei wird davon ausgegangen, dass im Umfeld des Weltkulturerbes Kölner Dom eine angemessene Zurückhaltung in der Zeichenhaftigkeit der Bauwerkscharakteristik erforderlich ist.

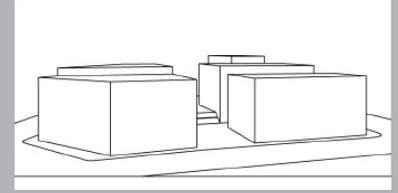
Typologie

Das städtebauliche Bebauungskonzept sieht eine straßenbegleitende Blockrandbebauung entlang der Goldgasse, dem Konrad-Adenauer-Ufer und des Gleiskörpers vor. In Nord-Süd-Richtung wird die Straße „Am Alten Ufer“ als stadträumliche Geste in die neue Struktur hineingeführt. In Ost-West-Richtung wird eine direkte Verbindung vom Breslauer Platz zum Rheinufer geschaffen. Diese den Fußgängern und Radfahrern vorbehaltende Fläche wird im Charakter eines Boulevard ausgebildet. Straße und Boulevard sind vom motorisierten Verkehr freigestellt. Hierdurch wird eine gute Aufenthaltsqualität erreicht.





Blick vom Breslauer Platz



Blick von der Hohenzollernbrücke

Es werden drei neue Baukörper in Ergänzung zum bestehenden Hotel-Gebäude entwickelt.

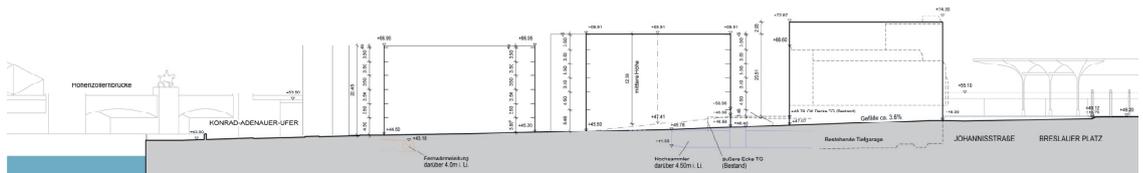
Dies ist zum einen das Sondergebäude, das den Gleiskörper abschirmt und großflächige Nutzungen (z.B. Veranstaltungen) aufnehmen kann, zum anderen entstehen klassische Baublöcke mit Höfen, die entsprechend der Nutzungen (z.B. Büro, Dienstleistung) ausgebildet werden können.

Die bisherige Barriere im Geschoß-Versprung der aus der Platzfläche herausragenden Tiefgarage wird mit den Gebäudekubaturen und der Treppenanlage egalisiert. Die Barrierefreiheit wird durch einen öffentlichen Aufzug gewährleistet. Alternativ ist eine Rampenanlage möglich. Das Kommerz-Hotel wird als Solitär akzeptiert und kann im Zusammenhang mit einer Aufstockung eine neue Fassadengestaltung erhalten.

Vielfältige Blick- und Wegebeziehungen werden realisiert.

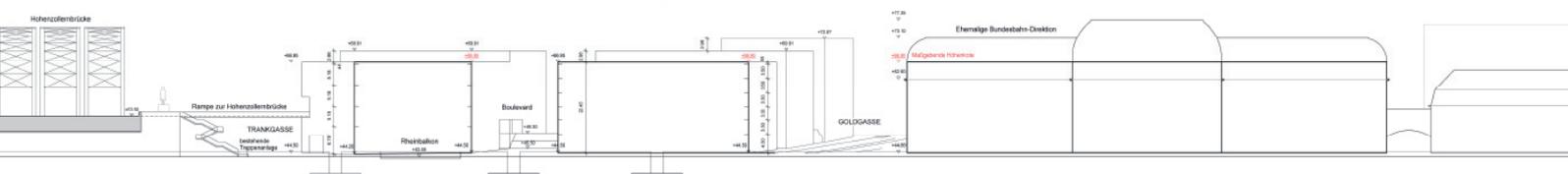
Bereits vom Breslauer Platz aus ist das Rheinufer sichtbar, der LVR-Turm auf der gegenüberliegenden Rheinseite liegt in der Blickachse entlang den inneren Blockkanten über dem Boulevard. Die Hohenzollernbrücke dient als Orientierungspunkt, der Blick zum Rheinpark ist von der Goldgasse aus möglich. Das Weltkulturerbe Kölner Dom sowie die umliegenden Kirchen können neu wahrgenommen werden.

Höhenkonzept



Höhenabwicklung Goldgasse

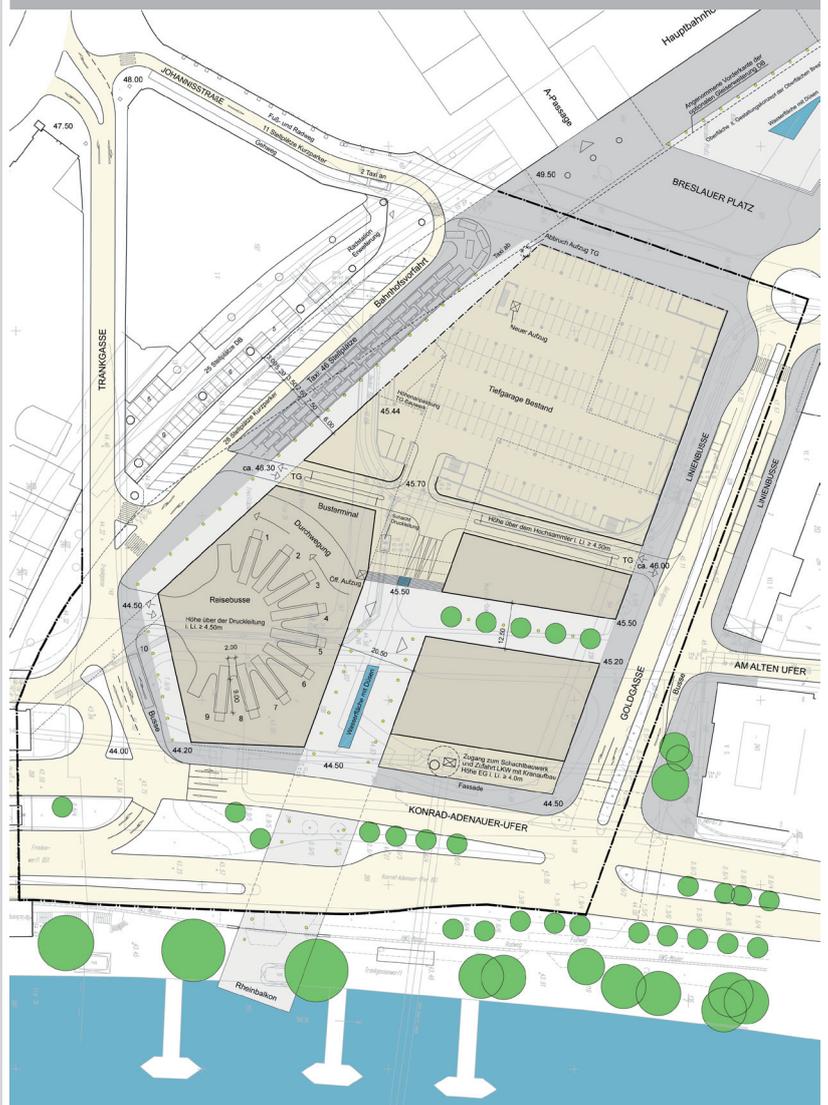
Das Baukörperensemble verhält sich gegenüber der umgebenden Bebauung und insbesondere im Panorama der Rheinfront angemessen zurückhaltend. Das Höhenkonzept der Stadt Köln gibt die wesentlichen Parameter vor. Die Gebäude nehmen die Wandhöhe der benachbarten ehemaligen Bundesbahndirektion auf. Die Wandhöhen sind entsprechend der Höhenstaffelung des Geländes vom Breslauer Platz bis zum Rheinufer definiert. Die Baukörper sollen als Block-Kubaturen wirken. Staffelgeschosse werden ausgeschlossen, um die Wahrnehmung der Blöcke und deren Höhenstaffelung im Geländeverlauf homogen zu ermöglichen. Neben den vertikalen Fassaden der Blöcke wird auch für das Dach als "fünfte Fassade" ein dem Ort angemessener Qualitätsmaßstab vorgesehen. Da die Dachflächen von mehreren Aussichtspunkten aus einsehbar sind, wird auf eine geordnete Dachlandschaft mit Dachbegrünung besonderer Wert gelegt. Somit sind etwaige Technikflächen in den vorgegebenen Gebäude-Kubaturen unterzubringen. Das modernisierte Kommerz-Hotel kann entsprechend angepasst werden.



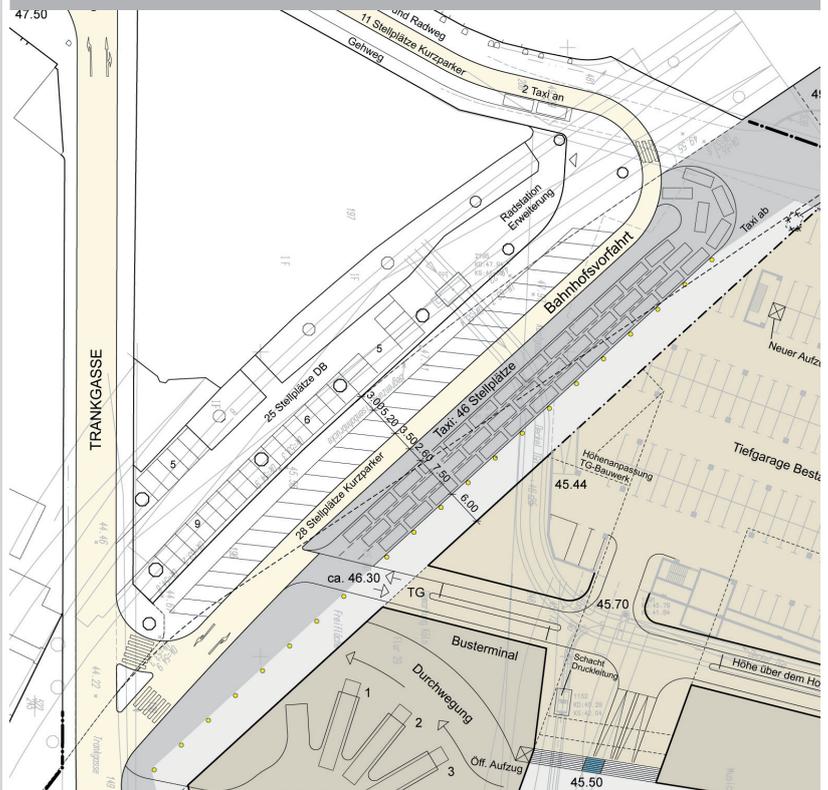
Höhenabwicklung Konrad-Adenauer-Ufer

Verkehr

Der Breslauer Platz dient der Verkehrserschließung des Hauptbahnhofes mit Taxi-Stand, Vorfahrt, Kurzparkplätzen, Fahrradstellplätzen, U-Bahnstation und Bushaltestelle. Das neue Verkehrskonzept wurde auf der Basis des bestehenden Straßennetzes und der vorbereitenden städtischen Verkehrsplanungen weiterentwickelt.



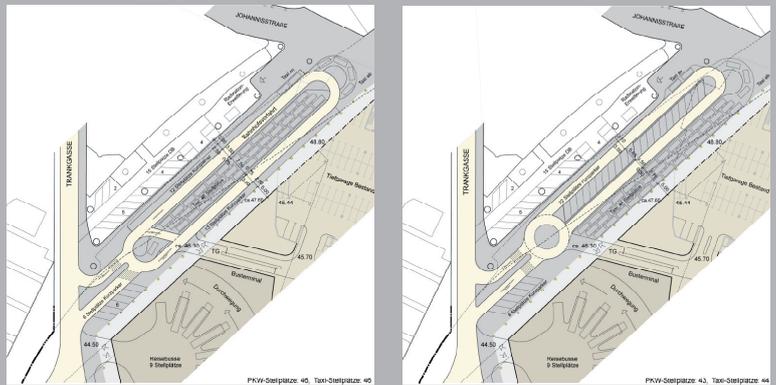
Die Vorfahrt zum Hauptbahnhof wird über die Trankgasse in die Johannisstraße geführt. Taxis und Pkw nutzen diese in Richtung Breslauer Platz und können unmittelbar in Nähe der A-Passage ihre Fahrgäste entlassen. Anschließend werden sich die Taxis in den extra hierfür vorgesehenen Taxistand einreihen. Vis-a-vis stehen für Kurzparker ausreichend viele Stellplätze zur Verfügung. Die Zufahrt zum Parkhaus ist ebenfalls hier angeordnet. Pkw verlassen diesen Bereich dann über die Trankgasse in die gewünschten Richtungen im Stadtgebiet.



Eine weitere Zufahrt zum Parkhaus wird über die Goldgasse angeboten. Hiermit wird eine zusätzliche Erschließung der bestehenden und der neuen Tiefgaragenanlage erreicht. Die für die Neubebauung erforderlichen Stellplätze sind somit ebenfalls von zwei Seiten erschlossen und erhalten eine gemeinschaftliche Rampe in die Tiefgaragengeschosse. Dort kann – zugehörig zu den Neubaublöcken – eine Trennung in einzelne Tiefgaragenbereiche vorgenommen werden. Weitere Kurzparkplätze (Kiss & Ride) stehen in Höhe des Breslauer Platzes in direktem Bezug zu A- und B-Passage des Hauptbahnhofes im Bereich der Maximinenstraße zur Verfügung.

In Varianten wird der Individualverkehr über die Johannisstraße Richtung Dom geführt bzw. vom Individualverkehr befreit und dient allein den Fahrrad- und Fußwegeverbindungen. Die Johannisstraße kann hierbei auch durch die Neugestaltung der die Straße begleitenden Fassaden aufgewertet werden.

Ergänzend zu den Linienbussen, die in der Goldgasse halten, werden für den Fernbusbahnhof rheinseitig die Erdgeschoßflächen des Sondergebäudes angeboten. Dieser Standort ist der Trankgasse und dem Vorfahrtbereich zugeordnet.

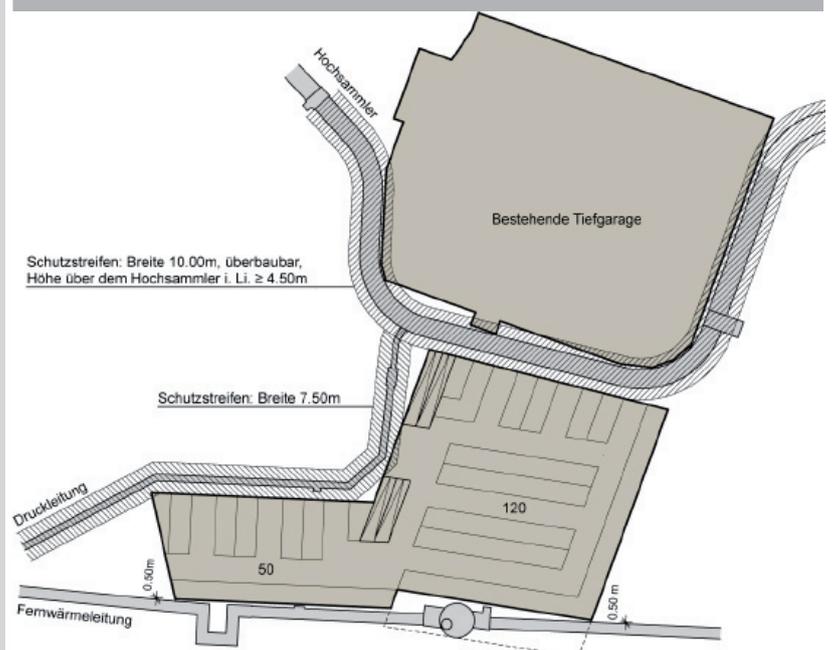


Der Busbahnhof versteht sich als moderner Terminal eines Betreibers mit Serviceeinrichtungen und Lounge. Die Aus- und Zufahrt der Busse wird durch Signalgeber in Kombination mit Kontaktschleifen oder Bewegungssensoren gesteuert. Eine Verlagerung des Standortes innerhalb des Kölner Stadtgebietes wird derzeit diskutiert.

Radfahrer nutzen aus dem städtischen Radwegenetz die Johannisstraße in beide Richtungen und können die Radstation direkt und sicher erreichen. Im Platzbereich werden an verteilten Standorten ausreichend viele Fahrradstellplätze zusätzlich angeboten. Die barrierefreie Rampe zur Hohenzollernbrücke wird als Einbindung in das Sondergebäude vorgesehen. Ein Umbau bei einer späteren Gleiserweiterung ist somit nicht erforderlich.

Bindungen

Das Planungsgebiet ist von zahlreichen Leitungstrassen der technischen Infrastruktur durchzogen. Eine Bebauung ohne Einfluss mindestens einer dieser Trassen ist nur sehr eingeschränkt möglich. Die aufgezeigte Bebauung nimmt daher auf die sensibelsten der Leitungstrassen wie Hochsammler, (Steuerschieber), Druckleitung mit Schacht, Fernwärmeleitung mit Schacht sowie den Kanal in der Trankgasse, Rücksicht. Sofern Leitungen gequert oder überbaut werden, sind die Räume dauernd zugänglich und gemäß den Vorgaben und weiterer Abstimmungen mit den Trägern der Leitungstrassen STEB und Rheinenergie von Nutzungen freigehalten. Dies führt z.B. auch zur Ausbildung von demontierbaren Bodenbelägen in Teilbereichen des Busbahnhofes und des Boulevards.



Freiraum

Die o.g. großzügigen Aufenthalts- und Fußwegbereiche bieten Qualitäten für den Außenraum. Die Materialien für die Bodenbeläge werden aus den Vorgaben der Freiflächen Breslauer Platz übernommen, weitergeführt und in ein die neuen Platz- und Raumfolgen unterstützendes Gesamtkonzept eingebunden. Dabei werden wie am Breslauer Platz Oberflächeneigenschaften und Formatwechsel des Platten- und Pflasterbelages gezielt zur Strukturierung und Einteilung der unterschiedlichen Funktionsbereiche der Platzfläche, des Boulevard, der Bahnhofsvorfahrt und der Fuß- und Radwegeverbindungen eingesetzt.



Vom Breslauer Platz aus werden die wichtigsten Wegebeziehungen entlang der Bahnhofsvorfahrt und in den Boulevard hinein bis zum Rheinufer durch begleitende Lichtstelen unterstützt. Baumgruppen am Kommerz-Hotel unterstreichen die gewünschte Aufenthaltsqualität, „Am Alten Ufer“ ist eine Baumreihe zur Akzentuierung der Straßenflucht vorgesehen.

Bauphasen

Die Typologie der Baukörper und deren Anordnung im Verhältnis zu bestehenden Gebäuden und Leitungstrassen macht eine unabhängige Realisierung einzelner Gebäude ohne zwingende Reihenfolge möglich.

Fazit

Es wird eine robuste städtebauliche Figur mit unabhängig voneinander zu realisierenden Bausteinen aufgezeigt.

In Verlängerung des Breslauer Platzes wird eine klare Baukörperstruktur mit platzbildenden Gebäuden bis in die Erdgeschosszonen geschaffen. Es entsteht ein lebendiger, von ankommenden und abfahrenden Reisenden sowie von Anliegern genutzter Stadtplatz. Dieser entfaltet über seine eigentliche Verteilerfunktion hinaus die wünschenswerten Aufenthaltsqualitäten mit herausragenden Blick- und Wegebeziehungen zum Dom und zum Rheinufer.

Impressum:

Büder+Menzel Architekten BDA
Köln / Brühl
09.07.09