HISTORISCHER PARK DEUTZ + BOULEVARD – ENTWURF

PLANUNGSSTAND 10.09.2012

INHALT

Entwurfstext	3
Lageplan Boulevard und HPD	9
Lageplan Übersicht (Hauptvariante)	10
Überlagerung Entwurf und Bestand	11
Lageplan 2. BA Rheinboulevard	12
Grunderwerbsplan	13
Lageplan nördlicher Teil (Hauptvariante)	14
Lageplan südlicher Teil (Hauptvariante)	15
Erschliessung maxCologne via Osttor Kastell	16
Durchfahrung Osttor	20
Erschliessung maxCologne via Platzfläche	22
Barrierefreiheit	26
Stellplätze	27
Andienung Hochwasserschutz	28
Baumstellung Entwurf Rheinboulevard	31
Aufgang mit Fahrstuhl	34
Wehrturm	35
Fundament Drehscheibe · Varianten	36
St. Urban · Varianten	38
Ansichten Drehscheibe und St. Urban	39
Konfliktstudie archäologisches Fenster am Wehrtrum	41
Archäologisches Fenster · Varianten	43
Archäologisches Fenster an St. Urban · Varianten	46
Archäologisches Fenster am Kastell · Varianten	48
Ansicht Wehrturm und Aufgang mit Fahrstuhl	51
Kürassier · Reiterstandbild	52
Bahndammmauer	54
Materialitäten Historischer Park	56
Materialitäten Boulevard	57
Einzelbeispiele Materialitäten	59
Materialität Barrierefreiheit	66
Hauptvariante mit größerem Grünanteil	
Reduzierte Variante Historischer Park	68
Minimalvariante Historischer Park	69

ENTWURFSBESCHREIBUNG BOULEVARD UND HISTORISCHER PARK DEUTZ

1 PLANUNGSVORAUSSETZUNGEN

Im Zuge des bereits im Rahmen des Bauloses 1 Rheinboulevard erfolgten Abtrages des 1882 errichteten Bahndamms der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn wurde eine Vielzahl an historischer Bausubstanz aus ca. 1700 Jahren Deutzer Geschichte freigelegt. Neben dem bereits vermuteten Bestand des römischen Kastells „Divitia“, erbaut zwischen 308 und 315 unter Kaiser Konstantin, wurden auch Reste der mittelalterlichen Kirche St. Urban (erste Erwähnung 1003) und eines Wehrturms der Grafen von Berg aus dem 13. Jahrhundert freigelegt. Hinzu kam eine größere Anzahl an frühneuzeitlichen Gräbern. Von den Bahndammanlagen sind insbesondere das Fundament einer Eisenbahndrehscheibe zu nennen, sowie die eigentliche Bahndammmauer, welche bei den Grabungen freigelegt wurden. Eine intensive Grabung erfolgte insbesondere im Bereich der Achse für die im Dammbereich geplante Hochwasserschutzwand. Die Dokumentation dieser Grabung ist die Grundlage der vorliegenden Planung.

Als Resultat dieser Funde entstand der öffentliche Wunsch, die Funde soweit möglich zu erhalten und in die Planungen des Rheinboulevards zu integrieren. Der vorliegende Entwurf für einen „Historischen Park Deutz“ (HPD) ist die Weiterentwicklung einer von Planorama im März 2011 vorgestellten Studie und eines anschließenden Bürgerbeteiligungsverfahrens. Grundlage der Planungen sind die bereits vorliegenden Planungen für den Rheinboulevard Teilbereich II, mit den Bereichen Ufertreppe und Boulevard, die Dokumentation der bisher erfolgten Grabungen, sowie historische Unterlagen zu den vorhandenen Bodendenkmalen. Für den Bereich Ufertreppe liegt eine abgeschlossene Ausführungsplanung und Ausschreibung vor, für den Boulevard die Entwurfsplanung. Die Planungen sind das Ergebnis eines von der Stadt Köln im Rahmen der Regionale 2010 europaweit ausgelobten Wettbewerbs aus dem Jahr 2007.

1.1 BETRACHTUNGS- UND PLANUNGSRAUM

Der Betrachtungs- und Planungsraum für den „Historischen Park Deutz“ liegt zwischen dem Landeshaus im Norden, der Mindener Str. im Osten, dem Bürogebäude maxCologne im Süden und dem Rhein im Westen. Das Planungsgebiet teilt sich in zwei Planungsbereiche, deren Grenze von Nord nach Süd entlang der östlichen Kante des bestehenden Parkplatzes des LVR, der westlichen Kante der Urbanstraße und der westlichen Stützwand der Tiefgarage Kennedy-Ufer 1 verläuft. Der Bereich westlich davon soll als ursprünglicher Teil der Planungen Rheinboulevard im Rahmen des Bauloses 3 Boulevard realisiert werden (siehe S. 12). Die Realisierung des östlich der o. g. Grenze liegenden Bereichs ist noch unbestimmt. Es ist deshalb notwendig, die Planung darauf abzustimmen, dass eine Realisierung der beiden Bauabschnitte auch in einem größeren zeitlichen Abstand auf einer einheitlichen Planungsgrundlage erfolgen kann.

Der Bereich des Boulevard (siehe S. 9) wird im Westen von der Ufertreppe begrenzt, im Norden verläuft er bis unter die Hohenzollernbrücke im Süden bis zur Deutzer Brücke. Im Osten wird er von Nord nach Süd vom Biergarten des Hyatt-Hotel, dem Landeshaus und ursprünglich von der Urbanstraße begrenzt. In diesem Bereich überlagern sich Boulevard und Historischer Park Deutz. Entgegen der ursprünglichen Entwurfsplanung gehören auch der Panoramaweg (rheinseitig der Hochwasserschutzwand) und die Belagsflächen der Bastionen zum Bereich Boulevard.

1.2 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Teile der Flächen im Planungsbereich befinden sich in privater Hand (siehe S. 13). Es wird jedoch angestrebt einen zusammenhängenden Entwurf für das gesamte Planungsgebiet zu erzielen. Bisher konnte mit dem LVR eine Übereinkunft über den Wegfall der LVR eigenen Stellplatzflächen im Planungsgebiet erzielt werden (siehe S. 27). Die Flächen werden zurückgebaut und in den Historischen Park Deutz integriert. Im Einzelnen handelt es sich um Teilflächen des Flurstücks 1219 und das Flurstück 1247. Dem LVR werden dafür Ersatzstellflächen nördlich der Hohenzollernbrücke zur Verfügung gestellt. Ca. 60 Stellplätze davon liegen auf dem bestehenden Parkplatz am Messeplatz, weitere 45 Stellplätze entstehen nach jetzigem Planungsstand direkt nördlich der Hohenzollernbrücke zwischen Kennedy-Ufer und Rhein.

Mit den Eigentümern des Bürokomplexes maxCologne wurde bisher die Vereinbarung getroffen, dass die von den momentanen Baumaßnahmen betroffenen Freiflächen auf dem Grundstück von maxCologne wieder in den ursprünglichen Zustand gebracht werden, bis eine umsetzungsreife Planung für den Historischen Park Deutz vorliegt.

Nördlich von Alt St. Heribert befindet sich ein kleiner Bereich im Besitz der Katholischen Kirchengemeinde Alt. St. Heribert (Flurstück 1094). Alle weiteren Flächen befinden sich im Besitz der Stadt Köln.

1.3 UMSETZUNG

Das Projekt Rheinboulevard wird in mehreren zeitlich unabhängigen Baulosen umgesetzt. Das erste Baulos (Dammabtrag) ist bereits erfolgt. Das zweite Baulos umfasst die Umsetzung der Ufertreppe. Im Rahmen des 3. Bauloses wird der Boulevard realisiert. Dies beinhaltet auch den 1. Bauabschnitt des Historischen Parks Deutz bis zur Urbanstraße. Die Realisierung des östlich der o. g. Grenze liegenden Bereichs ist noch unbestimmt. Es ist deshalb notwendig, die Planung darauf abzustimmen, dass eine Realisierung der beiden Bauabschnitte auch in einem größeren zeitlichen Abstand erfolgen kann. Trotzdem wird es unvermeidlich sein, dass die Grenzen der Bauabschnitte dauerhaft ablesbar sein werden. Dies ergibt sich allein schon durch die unterschiedliche Alterung der verwendeten Materialien.

2 SCHNITTSTELLEN UND KONFLIKTE MIT DER PLANUNG RHEINBOULEVARD

Ein Großteil der historischen Substanz befindet sich im Planungsbereich des 3. Bauloses (Boulevard) des Rheinboulevards. Teile der historischen Substanz befinden sich jedoch auch im Bereich des 2. Bauloses Ufertreppe. Die Integration macht grundsätzliche entwurfliche Überprüfungen und Anpassungen der Entwurfsplanung des Boulevard und in Teilen auch der Entwurfs- und Ausführungsplanung der Ufertreppe notwendig. Dies betrifft sowohl die Wahl der Beläge als auch die Anpassung einiger raumwirksamer Elemente. Dies betrifft zum Beispiel die Baumstellung. Insbesondere im Bereich des römischen Westtores treffen eine Vielzahl von sich verschneidenden Verkehren aufeinander, die im Konflikt zu den Grabungsfunden (insbesondere Wehrturm) stehen. Durch den bereits erstellten Hochwasserschutz sind an dieser Stelle jedoch schon bauliche Tatsachen geschaffen worden, die zusätzliche planerische Einschränkungen mit sich bringen.

3 KONZEPTION HISTORISCHER PARK DEUTZ

Grundüberlegung der Konzeption ist die Darstellung der Vielfältigkeit der historischen Zeugnisse in einem Raumgefüge, dass an den neuen Rheinboulevard angefügt wird und sich mit der Urbanstraße und der historischen Achse des Kastells (Via Praetoria) nach Deutz öffnet. Es ergibt sich aus diesen Überlegungen auch eine angepasste Betrachtung der Beziehungen sämtlicher Teilräume zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke und ihrer Anbindung an den Rheinboulevard und den Rhein. Die Schaffung eines „Historischen Parks Deutz“ lässt die orthogonalen Achsen, die Deutz an den Rhein anbinden, stärker in den Vordergrund rücken. Sie spannen sich zwischen Rheinboulevard und Mindener Straße auf und grenzen die Qualitäten der einzelnen Teilräume klar voneinander ab. Daraus abgeleitet ergibt sich ein Betrachtungsraum

für den Historischen Park Deutz zwischen Rhein und Mindener Straße. Als Kernbereich kann der Raum innerhalb der Grenzen des römischen Kastells angesehen werden. Daraus ergibt sich die bereits genannte direkte Überschneidung mit dem Rheinboulevard.

3.1 VERKEHRSERSCHLIESSUNG

Ein Ergebnis des Bürgerbeteiligungsverfahrens war der Auftrag, die Zufahrtssituation zu maxCologne und der Tiefgarage (TG) Kennedy Ufer 1 in der weiteren Planung zu überprüfen. Die bisherigen Planungen zu maxCologne sehen vor, die gesamte Erschließung analog zum Bestand über die Trasse Urbanstraße abzuwickeln. Damit wäre ein dauerhafter Fahrverkehr durch den Kernbereich des Historischen Parks Deutz verbunden. Eine alternative Erschließung durch das Osttor des Kastells würde den zentralen Platzbereich von motorisiertem Verkehr frei halten. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob durch eine Optimierung der Zufahrt von der Von-Gablenz-Str. der Fahrverkehr im Bereich HPD grundsätzlich stark eingeschränkt werden könnte. Grundsätzlich sieht die Planung vor die Trennung von Straßen-, Wege- und Platzräumen weitestgehend aufzuheben. Die Ausrichtung der Urbanstraße auf den neu geschaffenen Durchgang durch die Hochwasserschutzwand macht eine Neuausrichtung und Anpassung der Fahrbahnführung notwendig. Die Urbanstraße wird damit auch teilweise über das Grundstück des LVR geführt.

3.1.1 ERSCHLIESSUNG MAXCOLOGNE UND TG KENNEDY-UFER VIA OSTTOR (HAUPTVARIANTE)

In Höhe der bestehenden Abfahrt Richtung Hermann-Pünder-Str. wird eine neue 5,50 m breite Zufahrtsstraße Richtung Süden über die Wiese östlich des Altenheims geführt, die in Höhe der historischen Achse des Kastells auf diese verschwenkt und in einer Breite von 5,50 m mittels einer Brückenkonstruktion im Untergrund durch das Osttor des Kastells führt (S. 16). Die Fundamente der Türme des Kastells liegen nur ca. 1,85 m auseinander, so dass eine unterfüllte Brückenkonstruktion zum dauerhaften Schutz der Fundamente notwendig ist. Die Fahrbahnflächen in der historischen Achse des Kastells sollen als Mischverkehrsflächen ausgewiesen werden. Die gesonderte Ausweisung von Fuß- und Radwegen erfolgt nicht. Da die neue Verbindungsstraße keine notwendige Fußgängerverbindung darstellt, soll auch hier kein gesonderter Fußweg ausgewiesen werden. Südlich des Altenheims wird jedoch eine zusätzliche reine Fußgängerwegeverbindung zur Mindener Straße geschaffen, die eine bestehende Verbindung aufgreift.

Da bei einer Führung der Brückenkonstruktion in Höhenlage des westlich anschließenden Platzes das rekonstruierte Osttor noch ca. 0,50 m über die Fahrbahnhöhe hinausragt, wird empfohlen die Durchfahrt in Höhenlage der angrenzenden Platzfläche zu führen (siehe S. 21). Die historische Achse des Kastells wird so zum einen visuell gestärkt, zum anderen behält die Brückenkonstruktion einen ausreichenden Abstand vom rekonstruierten Osttor und wird so als zeitgenössische Überlagerung wahrgenommen.

Für die Erschließung von maxCologne und der Tiefgarage Kennedy-Ufer 1 durch das Osttor ist im Weiteren eine detaillierte Verkehrsplanung erforderlich.

Die Urbanstraße wird zur Sackgasse und endet an der westlichen Baukante des Landeshauses. Hier ist eine Wendemöglichkeit mit einem Radius von 8 m vorgesehen.

3.1.2 ERSCHLIESSUNG MAXCOLOGNE UND TIEFGARAGE KENNEDY UFER 1 ÜBER DEN PLATZBEREICH (NEBENVARIANTE)

Die grundsätzliche Planung für den Historischen Park Deutz sieht vor, den eigentlichen Straßenraum der Urbanstraße ab dem Landeshaus aufzulösen und einen durchgehenden Platzraum zwischen Alt St. Heribert und der Hochwasserschutzwand (HWS) zu schaffen. Bei Verbleib der Erschließung maxCologne und TG Kennedy Ufer 1 analog zum Bestand ist vorgesehen eine Platzüberfahrung zu schaffen, die durch geeignete Maßnahmen den Verkehr Richtung maxCologne lenkt (Poller). Der Verkehr wird bis zum Landeshaus weiter über die Urbanstraße geführt und von dort höhengleich und ohne zusätzliche Borde über den Platz geführt (S. 22/23). Eine Wendemöglichkeit (Radius 8 m) wird im Bereich der Zufahrt zum Parkhaus maxCologne in der Kastellachse geschaffen.

3.1.3 BARRIEREFREIHEIT

Für die Planungen zur Barriefreiheit gelten die Abstimmungen im Rahmen der Entwurfsplanung für den Bereich Boulevard und Ufertreppe. (S. 26). Abweichend wird jedoch für den Aufgang zur Deutzer Brücke anstatt einer Rampe ein Aufzug geplant. Die Ausführung ist entsprechend der ursprünglich geplanten Ausführung der Rampe im 2. BA vorgesehen. Die Treppen des Aufgangs werden mit Aufmerksamkeitsstreifen ausgestattet.

3.1.4 STELLPLÄTZE

Im Rahmen der Planungen für den Historischen Park Deutz soll auch die Stellplatzsituation im Planungsbereich angepasst werden. Der rheinseitige Parkplatz des LVR entfällt. Ersatzweise werden dafür Stellplätze in gleicher Anzahl nördlich der Hohenzollernbrücke geschaffen (S. 27).

3.1.5 ANDIENUNG HOCHWASSERSCHUTZ

Am westlichen Ende der Urbanstraße ist eine Zufahrt auf die Platzfläche vorgesehen. Die Zufahrtsregulierung erfolgt durch herausnehmbare oder klappbare Poller. Beide Hochwasserschutztore (Verlängerung Urbanstraße, historische Achse Kastell) sollen die Durchfahrung für die Andienung des mobilen Hochwasserschutzes ermöglichen. Das Tor Verlängerung Urbanstraße hat in der vorliegenden Planung eine Breite von 7,00 m. Die Vorgaben der Stadtentwässerungsbetriebe wurden in der vorliegenden Planung berücksichtigt. Zu Beachten ist weiterhin, dass sich die Baumstellung im Bereich des Tores zur vorliegenden Entwurfsplanung Boulevard geändert hat (siehe 3.2 und S. 28ff). Der Abstand der Bäume im Bereich des HWS-Tores in der Verlängerung Urbanstraße beträgt nun ca. 12,50 m. Die Anpassung der Baumstellung erfolgte auf Grundlage der Dokumentation der Grabungsfunde und hat zum Ziel, die ursprünglich durchgehende Baumreihe weitestgehend zu erhalten und damit auch die planfestgestellte Anzahl an Bäumen (Fledermausleitlinie) so weit möglich beizubehalten.

Die Breite der Durchfahrt am Tor in der historischen Achse Kastell beträgt 14,95 m. Zu beachten ist, dass eine Umfahrung des Drehscheibenfundamentes wegen der Höhen der gefundenen Mauern des Bodendenkmals St. Urban nicht möglich ist (S. 38).

3.2 ÜBERPRÜFUNG BAUMSTANDORTE

Durch die Grabungsfunde wurde auch eine Überprüfung der bisherigen Baumstandorte notwendig. Die bisherige Planung sah eine durchgehende doppelte Baumreihe vor, die jeweils an den Hochwasserschutztoren und der Durchsicht unter dem Landeshaus unterbrochen war. Die Baumreihe wurde als Fledermausleitlinie planfestgestellt. Als Baumart wurde *Sophora japonica* festgelegt.

Nach bisherigem Kenntnisstand der vorhandenen Bodendenkmale sind konkret 5 Bäume an den vorgesehenen Standorten nicht realisierbar (S. 31). Die Baumstandorte wurden so verändert, dass jedoch nur zwei Bäume weniger als ursprünglich geplant gepflanzt werden können (S. 32). Die wasserseitige Baumreihe kann vollständig erhalten bleiben. Die beiden fehlenden Bäume sollen ersatzweise auf der Platzfläche gepflanzt werden. Die Baumstandorte müssen sowohl mit den Stadtentwässerungsbetrieben (StEB) (Andienung mobiler HWS) und dem RGM (ggf. weitere Grabungsfunde) weiter abgestimmt werden. Im Sinne des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses müssen die Gesamtzahl der geplanten Bäume und die geforderte Fledermausleitlinie erhalten bleiben.

3.3 BARRIEREFREIER ZUGANG DEUTZER BRÜCKE

Die Überprüfung der Verlegung der Tiefgarage Kennedy Ufer 1 im Rahmen der vorliegenden

Planung hat ergeben, dass diese nur mit einem unverhältnismäßigen finanziellen und technischen Aufwand umgesetzt werden kann und alle alternativen Standorte sowohl gestalterische als auch technische Probleme nach sich ziehen, obwohl auch der bestehende Standort sowohl für die Raumsituation (die Tiefgaragenzufahrt verstellt die hist. Achse des Kastells) als auch eine barrierefreie Erschließung problematisch ist. Eine Verlegung der Tiefgaragenzufahrt soll daher in Abwägung der oben genannten Punkte nicht weiter verfolgt werden. Da ein barrierefreier Aufgang zur Deutzer Brücke mittels barrierefreier Rampe ohne Verlegung der TG-Zufahrt nicht möglich ist, soll deshalb am gleichen Standort ein Fahrstuhl im Außenraum etabliert werden (S. 34).

3.4 PRÄSENTATION DER ARCHÄOLOGIE

Schon im Rahmen der im März 2011 vorgelegten Studie wurden eine Reihe von Denkmalen festgelegt, die im Historischen Park auf unterschiedliche Art präsentiert werden sollen. Diese sind im Einzelnen:

1) Schinkenkessel (Ausführung im Rahmen des Bauvertrags 2 Ufertreppe)
2) Darstellung des Grundrisses des römischen Kastells „Divitia “
3) Mittelalterlicher Wehrturm
4) Fundament der Eisenbahn-Drehscheibe
5) Pfarrkirche St. Urban
6) Kürassierdenkmal (Reiterstandbild)
7) Symbolische Darstellung des mittelalterlichen Friedhofs
8) Drei Joche der Bahndammmauer (19. Jahrhundert)

Zusätzlich soll ein Informationssystem den Ort und die Funde erläutern.

3.4.1 ‚SCHINKENKESSEL‘ (NORD-WEST-TURM KASTELL)

Der so genannte „Schinkenkessel“ war Teil der preußischen Uferbefestigung wurde auf den Fundamenten des Nord-West-Turms des römischen Kastells errichtet. Die Turmmauern (Basaltmauerwerk) des Schinkenkessels sind noch erhalten und werden in die Ufertreppe integriert. Eine Ortbetonscheibe schafft einen begehbaren Bereich ca. 0,20 m unter der Höhe der letzten Stufe (von unten) der Ufertreppe. Eine Brüstung aus Baubronze dient als weithin sichtbares Erkennungsmerkmal. Der Umfang Nord-West-Turm des Kastells war deutlich größer und soll gesondert markiert werden (siehe 3.4.2). Die Maßnahme ist Teil des Bauloses 2 Ufertreppe.

3.4.2 RÖMISCHES KASTELL ‚DIVITIA‘

Der Grundriss des Kastells wird nach Vorgaben des Römisch Germanischen Museums (RGM) kritisch rekonstruiert und in den Belagsflächen von Boulevard, Panoramaweg und Ufertreppe (Bauvertrag 1) durch ein ca. 0,15 m breites Metallband an den jeweiligen Maueraußenkanten belagsbündig aus Baubronze nachgezeichnet. Auch die Umrisse der Kasernen werden durch Metallbänder aus Baubronze dargestellt. In allen Bereichen östlich der Ufertreppe werden die Mauergrundflächen durch einen rauen Ortbetonbelag gekennzeichnet. Die Zuschlagstoffe sollen aus Tuffen, Marmor und Ziegeln bestehen. Damit wird auch daran erinnert, dass Beton in Form von „Opus Caementitium“ schon von den Römern eingesetzt wurde und die Mauern in Schalbauweise hergestellt wurden. Die erhaltenen Mauern des Kastells liegen überwiegend deutlich unter dem Planungsniveau Rheinboulevard und sollen zur besseren Konservierung im Boden verbleiben. In Bereichen in denen die Mauern sehr hoch anstehen und nur wenig unter den Planungshorizonten liegen, werden die Mauern mit einer Trennschicht aus Vlies versehen. Darauf werden eine Ausgleichsschicht aus Mörtel und dann der eigentliche Belag aufgebracht. Bereiche, die überfahren werden sollen (z. B. Erschließung Nebenvariante, Andienung Hochwasserschutz), sind in der weiteren Planung gesondert zu betrachten und die anstehenden Mauern ggf. durch Sonderkonstruktionen ausreichend zu schützen und vom Fahrverkehr zu entkoppeln.

3.4.3 WEHRTURM

Der Wehrturm der Grafen von Berg aus dem 13. Jahrhundert befindet sich direkt zwischen den beiden Türmen des Westtores des römischen Kastells und damit in der historischen Achse des Kastells. Die originale Substanz des Wehrturms aus Basaltstein wird als Teil der Wegefläche des Rheinboulevards sichtbar und erlebbar gemacht. Da die erhaltene Substanz im Mittel ca. 0,25 m über den Planungshorizont hinaus ragt, muss der Turm in enger Abstimmung mit dem Römisch-Germanischen-Museum durch Abschleifen an das Planungsniveau angepasst werden. Gegebenenfalls sind zusätzlich punktuelle Aufmauerungen und eine neue Verfugung erforderlich.

3.4.4 FUNDAMENT EISENBAHNDREHSCHEIBE

Das Fundament der Drehscheibe zum Wenden der Lokomotiven bleibt als nahezu komplett erhaltenes Relikt des Bahndammes der Bergisch-Märkischen Eisenbahn erhalten und wird in die bestehende Planung integriert. Es ist ein zwölfeckiges Bauwerk aus Ziegelmauerwerk, dass im Mittel ca. 2,50 m über das Planungsniveau hinausragt. Jede der zwölf Seiten besitzt einen gemauerten und offenen Bogen. Das Mauerwerk wird nach Vorgaben des Denkmalschutzes saniert und ggf. konserviert. Zusätzlich wird ein Anti-Graffiti-Schutz aufgebracht. Die offenen Bögen werden mit Metallscheiben geschlossen. Alle Metallteile erhalten eine dunkle anthrazitfarbene Pulverbeschichtung und sollen so an eine gusseiserne Ästhetik des 19. Jahrhunderts erinnern. Auch hier wird eine Anti-Graffiti-Beschichtung aufgebracht. Das Innere der Drehscheibe ist aller Voraussicht nach mit Bodenmaterial verfüllt und soll verbleiben. Nach bisherigen Erkenntnissen ist die Drehscheibe ohne weitere Maßnahmen standsicher. Der Fußpunkt des Fundamentes ist jedoch noch nicht erkundet. Als Auftrag aus dem Bürgerbeteiligungsverfahrens wurde eine Möglichkeit der Begehbarkeit untersucht, damit das Innere der Drehscheibe, eine gemauerte Schale, erlebt werden kann. Grundüberlegung ist eine Stahlkonstruktion, die mit Gitterrosten belegt wird. Sie wird auf die äußeren Mauern des Fundamentes aufgelegt und dient als begehbares Podest. Nach jetzigen Erkenntnissen wird die Standsicherheit des Fundamentes durch eine solche Konstruktion nicht beeinträchtigt. Die Erschließung des Podestes erfolgt über eine angelagerte Treppe. Eine barrierefreie Erschließung ist auf Grund des Höhenunterschiedes von ca. 3,50 m nicht möglich. Das Podest wird als umlaufender, ca. 2,50 m breiter Steg ausgebildet. Damit ist auch die innere gemauerte Schale einsehbar.

Es muss eine geeignete Absturzsicherung angebracht und die Standsicherheit für den Besucherverkehr nachgewiesen werden.

Wenn eine begehbare Plattform geschaffen wird, muss zusätzlich die innere gepflasterte Vertiefung saniert werden und eine Entwässerungseinrichtung hinzugefügt werden.

In einer zweiten Variante wird das Fundament ohne zusätzliche begehbare Plattform gezeigt. Die innere Vertiefung der Schale wird mit Kies verfüllt, die äußere Mauer erhält eine Blechabdeckung zum Schutz gegen eindringendes Wasser.

3.4.5 PFARRKIRCHE ST. URBAN

Die Pfarrkirche St. Urban gilt als älteste Kirche in Deutz. Über die Jahrhunderte ist die Kirche mehrfach zerstört und wieder aufgebaut wurden. Nach Festlegung durch das RGM wird ein beispielhafter Grundriss (wenn möglich der erste nachweisbare Grundriss) aus der Kirchengeschichte rekonstruiert und mit einer Betonaufkantung nachgezeichnet, die gleichzeitig die darunter liegenden Mauern schützt. Da die bereits dokumentierten Mauern östlich von der Hochwasserschutzwand z. T. sehr hoch anstehen (ca. 45.70 maximal entsprechend aktueller Dokumentation der Grabungsfunde) wird insbesondere zwischen dem Fundament der Drehscheibe und der HWS-Wand ein Höhenversatz von ca. 0,93 m entstehen. Das Innere der Kirche wird durch Absenkung um

eine Stufe (0,15 m) und eine Kiesfläche hervorgehoben. Ggf. werden Mauerreste, die über das Planungsniveau hinaus stehen, konserviert und in der Fläche gezeigt. Ansonsten verbleiben die erhaltenen historischen Mauern aus konservatorischen Gründen im Untergrund. Westlich der Hochwasserschutzwand wird der Grundriss auf der Planungshöhe des Boulevards nachgezeichnet.

Da der Bereich bisher nur unvollständig erkundet wurde, muss hier von umfangreicheren Planungsanpassungen im weiteren Planungsverlauf ausgegangen werden. Eine verlässliche und denkmalgerechte Planung kann erst nach vollständiger Ausgrabung und Dokumentation im Bereich St. Urban erfolgen.

3.4.6 KÜRASSIERDENKMAL (REITERSTANDBILD)

Der Kürassier und Teile der angrenzenden Bahndammmauern werden in die geplante Platzfläche integriert. Der Sockel besitzt eine Verkleidung aus Muschelkalkplatten, die erhalten werden soll. Die Muschelkalkplatten besitzen teilweise Gravuren. Deren Restaurierung ist nicht Bestandteil, der hier beschriebenen Maßnahme. Bis auf Höhe des ehemaligen Bahndamms erfolgt eine zeitgenössische Überarbeitung des Sockels. Zwei Stufen dienen als Vorfläche und Podest vor dem Kürassier, die sich im Ganzen über die Platzfläche erheben. Nördlich und südlich des Denkmals bleiben aus statischen Gründen zwei unterschiedlich lange Stücke der Bahndammmauer aus Ziegelmauerwerk erhalten, womit die ursprüngliche asymmetrische Aufstellung des Kürassiers angedeutet wird. Sie erhalten eine neue Schale aus Beton, die in die vorgelagerten Stufen übergehen.

Die Grabungen im Zusammenhang mit dem Abtrag des Bahndamms haben ergeben, dass umfangreiche Maßnahmen zur Erhaltung der Standsicherheit des Reiterstandbildes erforderlich sind. Die dazu notwendigen statisch-konstrukiven Maßnahmen sind nicht Teil der vorliegenden Planung. Eine gesonderte Tragwerksplanung ist erforderlich.

Es ist vorgesehen, das Kürassierdenkmal mit geeigneten Maßnahmen zu illuminieren. Es gesonderte Lichtplanung muss noch erfolgen.

3.4.7 SYMBOLISCHE DARSTELLUNG GRABPLATTEN IM BEREICH FRIEDHOF

Betonplatten, die in einem losen Raster auf der Platzfläche liegen, sollen symbolisch an die Lage des mittelalterlichen Friedhofs in diesem Bereich erinnern. Auf den Betonplatten werden mittels Fotogravur mittelalterliche Darstellungen zum Thema Tod aufgebracht. So wird eine Auseinandersetzung mit der mittelalterlichen Todes- und Sterbekultur angeregt.

3.4.8 MAUER BAHNDAMM

Von der rheinseitigen preußischen Bahndammmauer aus dem 19. Jahrhundert sollen drei Joche erhalten und in die Boulevardplanung integriert werden. Diese befinden sich im Hochwasserbereich. Es erfolgt eine Sanierung und Konservierung des Ziegelmauerwerks nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten. Es wird zusätzlich ein Anti-Graffiti-Schutz aufgebracht. Eine Prüfung der Standsicherheit ist erfolgt. Die Standssicherheit ist ohne weitere Maßnahmen gewährleistet. Die wasserseitige Wand, die eine Verlängerung der Hochwasserschutzwand darstellt wird in Abwandlung zur Entwurfsplanung Boulevard von Norden nur bis zur Bahndammmauer geführt. Südlich davon vereinigen sich Boulevard und Panoramaweg zu einer zusammenhängenden Wegefläche.

3.4.9 ARCHÄOLOGISCHE FENSTER

Ein wichtiges Ergebnis des Bürgerbeteiligungsverfahrens war die Aufforderung Möglichkeiten zu untersuchen, Originalmauerwerk, dass sich unter dem Planungsniveau befindet, punktuell sichtbar zu machen. Im Mittelpunkt stand dabei vor allem der Wunsch nach einem großflächigen archäologischen Fenster im Bereich des mittelalterlichen Wehrturms. Die Möglichkeiten dafür wurden im Rahmen dieser Planung intensiv untersucht. Dabei hat sich herausgestellt, dass Kosten und Nutzen eines archäologischen Fensters in diesem Bereich in keinem vernünftigen Verhältnis stehen und außerdem wichtige technische und räumliche Zwänge einer Realisierung entgegenstehen.

Zum einen befindet sich der Wehrturm im Kreuzungsbereich wichtiger Wegeverbindungen. Daraus folgt, dass ein bodenbündiges Fenster eine Antirutschbeschichtung erhalten müsste. Ohne Glaseintrübung kommt hierfür nur eine Emaille-Siebdruckbeschichtung in Frage, die jedoch bei der zu erwartenden Frequentierung nicht sehr dauerhaft ist. Die Scheiben müssten schon aus diesem Grund ca. alle zwei bis drei Jahre ausgetauscht werden.

Der Wehrturm befindet sich des Weiteren in unmittelbarer Nähe zu einem Hochwasserschutztor und damit zur Hochwasserschutzwand. Das Hochwassertor muss zur Durchfahrt für Fahrzeuge zum Aufbau des mobilen Hochwasserschutzes freigehalten werden, die Überfahrung eines bodenbündigen Fensters kann deshalb nicht ausgeschlossen werden. Nach einer Überfahrung müssten die betroffenen Scheiben jedoch zwingend ausgetauscht werden, um gültigen Vorschriften zu genügen. Ein erhabenes Fenster in beispielsweise Tischhöhe, muss jedoch ausgeschlossen werden, da die Durchfahrt durch das HWS-Tor stark eingeschränkt und auch die Fuß- und Radwegeverbindungen stark behindert wären. Außerdem ist zu beachten, dass aus Sicherheitsgründen ein Mindestabstand zur Hochwasserschutzwand von 4 m einzuhalten ist, der die Möglichkeiten der Verortung eines Fensters zusätzlich stark einschränkt.

Ein weiteres entscheidendes Hindernis ist die Lage des Wehrturms im Hochwasserbereich. Da eine vollständige Abdichtung im Übergang zum historischen Mauerwerk technisch unrealistisch ist, hat jedes Hochwasserereignis aufwendige Reinigungsmaßnahmen zur Folge, auch müsste eine Beleuchtung hochwassersicher ausgeführt werden, wodurch zusätzlich Kosten entstehen. Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass durch den offenen Schacht das Fließverhalten des Wassers in der Art beeinflusst wird, dass Schäden am historischen Mauerwerk durch Ausspülungen entstehen.

Unabhängig von der Lage ist bei jeder Art von archäologischem Fenster eine dauerhafte Sichtbarkeit der freigelegten Objekte nur mit einem relativ großen Aufwand in der Unterhaltung sicherzustellen. Neben der oben beschriebenen Anti-Rutschbeschichtung, die nur bedingt dauerhaft ist, sind die Scheiben durch Zerkratzen gefährdet, auch ist damit zu rechnen, dass sich unter den Scheiben dauerhaft Kondenswasser bildet, wodurch Algenbewuchs gefördert wird.

Alternativ zu einem archäologischen Fenster im Bereich des Wehrturms wurden weitere mögliche Standorte innerhalb des Historischen Parks untersucht. Es bieten sich dazu die Mauern von St. Urban als auch die nördliche Kurtine des Kastells an. Drei alternative Varianten eines archäologischen Fensters wurden entwickelt:

1) Archäologisches Fenster als Säule – Oberirdisch wird eine leicht konische Säule aus Metall mit ca. 1,00 m Breite, 1,80 m Länge und 0,90 m Höhe an der Mauerkante des jeweiligen Objektes platziert. Die Säule ist mit einer Scheibe aus VSG-Glas abgedeckt. In die Tiefe wird ein Schacht geschaffen, der mit einer Ortbetonwand gegen das anstehende Erdreich abgegrenzt wird. Im Inneren ist eine Beleuchtung mit Schutzart IP68 angebracht. Bis in eine Tiefe von ca. 2,5 m kann so das jeweilige Mauerwerk betrachtet werden. Die Säule kann gleichzeitig für Erläuterungen genutzt werden. Die Größe des Objektes lässt diese Variante in Bezug auf Herstellungs- und Unterhaltungskosten am realistischsten erscheinen. Auf eine Anti-Rutschbeschichtung kann verzichtet werden, auch das Zerkratzen der Scheiben wird durch die erhöhte Lage reduziert.
2) Archäologisches Fenster als Spange – In dieser Variante wird die jeweilige gesamte Mauerbreite eines Objektes überspannt. So kann ein Mauersegement im gesamten Querschnitt betrachtet werden. Die Konstruktion entspricht der Variante 1. Das Objekt ist jedoch nur ca. 0,45 m über den Boden

erhaben. Die Herstellungs- und Unterhaltskosten dürften jedoch ca. doppelt bis dreimal so hoch sein, wie bei Variante 1.

3) Archäologisches Fenster bodenbündig (Nur Kastell) – der gesamte Innenbereich der zwei Türme entlang der nördlichen Kurtine ist mit einem bodenbündigen Fenster versehen. Die Scheiben benötigen außerdem eine Anti-Rutschbeschichtung wie oben beschrieben. Da hier prinzipiell eine Überfahrung gewährleistet sein muss, beträgt die Scheibengröße max. 1,20 m x 1,20 m. Die Gesamtgröße des Fensters beträgt ca. 20 m2. Da die Scheiben nicht für eine Überfahrung mit Schwerlastverkehr ausgelegt werden können, ist es notwendig einen Überfahrschutz mittels Pollern herzustellen. Erfolgt eine Überfahrung trotzdem, müssen die betroffenen Scheiben ausgetauscht werden. Es ist fraglich, ob Kosten und Nutzen eines solchen Fensters in einem vernünftigen Verhältnis stehen.

Da für die vorgeschlagenen Standorte der archäologischen Fenster an der nördlichen Kurtine des römischen Kastells bisher keine gesicherten Erkenntnisse über Art und Umfang des erhaltenen Mauerwerks vorliegen, können diese erst auf Grundlage weiterer Erkenntnisse endgültig festgelegt werden. Auch für St. Urban kann eine endgültige Festlegung erst nach vollständiger Dokumentation erfolgen.

3.4.10 INFORMATIONSSYSTEM – ARCHÄOLOGISCHES MODELL, ARCHÄOLOGISCHER BALKON

Das Informationssystem für den Historischen Park besteht im Kern aus drei Elementen:

1) Archäologischer Balkon – Der Balkon, der am neuen Treppenaufgang Richtung Deutzer Brücke entsteht wird für Erläuterungen der Geschichte des Ortes genutzt. Auf einem breiten Informationsbord an der Brüstung werden mit gravierten und geätzten Metallplatten Details zu den einzelnen archäologischen Funden erläutert. Aus der ca. 3 m erhöhten Position lässt sich der Platz in seiner Gesamtheit gut überblicken.
2) Archäologisches Modell/ Vitrine – Die neue Brüstungswand des Aufgangs wird als Projektionsfläche für ein Modell der Gesamtfläche genutzt, indem historische Funde und der Bestand überlagert werden.
3) An den historischen Objekten selber soll schlagwortartig in großer Schrift aus Metallbuchstaben der Objektname und der Entstehungszeitraum angezeigt werden.

3.5 MATERIALITÄT

In der bisherigen Planung für den Rheinboulevard war Beton in Sichtbetonqualität das Leitmaterial der Beläge und Elemente. Sowohl die Ufertreppe als auch der Wegebelag des Boulevards und des Panoramawegs sollen in Beton ausgeführt werden.

3.5.1 PLATZFLÄCHE

Die Platzfläche soll in einem hochwertigen gefärbten Asphalt mit einer grobkörnigen Oberfläche ausgeführt werden. Mit diesem homogenen Belag wird ein deutlicher Kontrast zu den archäologischen Markierungen geschaffen und diese damit besonders hervorgehoben.

3.5.2 KASTELL

Die Grundflächen der Kurtinen und Türme werden in Ortbeton ausgeführt. Die Oberfläche soll durch Strahlen und Waschen aufgeraut werden und so auch an die Art der Ausführung der ursprünglichen Mauern in Schalbauweise erinnern. (siehe auch 3.4.2).

3.5.3 URBANSTRASSE/ NEUE ZUFAHRT ERSCHLIESSUNG MAXCOLOGNE

Für die Fahrbereiche der Urbanstraße und neuen Zufahrt wird ein gefärbter Asphalt vorgeschlagen, der die Farbe der Platzfläche aufgreift. Der Übergang zum Fußweg wird von einem breiten Betonbord (Hochbord) gebildet.

3.5.4 BOULEVARD

Die Planung für die Wegebeläge des Boulevards sieht hochwertige Betonplatten in Sichtbetonqualität für alle Laufflächen vor. Die Platten werden in der Länge auf 0,50 m reduziert. Die Breiten werden auf 0,25 m, 0,20 m und 0,15 m reduziert. Mit diesen Plattenformaten werden die Plattengrößen aktueller linksrheinischer Bauvorhaben aufgegriffen. In den Bereichen der Baumpflanzungen ist wassergebundene Decke vogesehen.

3.5.5 ELEMENTE BARRIEREFREIHEIT

Entsprechend den Abstimmungen mit den Vertretern der Behindertenverbände wird vor der jeweils obersten und untersten Stufe an den Treppen der Hochwassertore ein 0,60 m breites Noppenband geführt. Zusätzlich wird an jeweils einer der seitlich geführten Rampen ein Noppenband gleicher Breite quer zum Boulevard geführt.

Parallel zur obersten Stufe der Ufertreppe wird ein Pflasterband aus Basaltnaturstein geführt, dass sowohl als Kontraststreifen als auch als taktiles Element dient.

4 BOULEVARD – VERÄNDERUNGEN GEGENÜBER DER ENTWURFSPLANUNG

Der Boulevard soll, wie in der vorliegenden Entwurfsplanung vorgesehen, als dominantes lineares Band parallel zum Rhein geführt werden. Auch die grundsätzliche Gliederung bleibt über die gesamte Länge erhalten: Östlich der Hochwasserschutzwand läuft das durchschnittlich 12,50 m breite Boulevardband, dass sich in ein mittiges Wegeband von 5,00 m Breite und zwei Baumpflanzstreifen von jeweils 3,75 m gliedert. In den Baumpflanzstreifen werden Sophora japonica in einer hohen Qualität gepflanzt. Im westlichen Baumpflanzstreifen aus wassergebundnener Decke sind Mastleuchten des Typs „Oslo“ angeordnet. Der durchschnittliche Abstand beträgt 10,25 m. Im östlichen Streifen sind Bänke aus Sichtbeton mit einer Holzauflage aus Eiche angeordnet.

Auf Grundlage der vorliegenden Dokumentationsergebnisse der archäologischen Grabungen und noch nicht abgeschlossener Abstimmungen bezüglich der Barrierefreiheit und des Wegebelages des Boulevards wurde die Entwurfsplanung des eigentlichen Boulevardbandes in folgenden Punkten überarbeitet und angepasst:

1) Die Baumstellung wurde im Überlagerungsbereich des Historischen Parks Deutz angepasst (siehe 3.2).
2) Die Standorte der Mastleuchten wurden im Überlagerungsbereich Historischer Park Deutz angepasst. Eine lichttechnische Überprüfung der Standorte durch die Rheinenergie muss noch erfolgen.
3) Die Standorte der Bänke wurden im Überlagerungsbereich Historischer Park Deutz angepasst.
4) Die freistehende Wand in Fortführung der Hochwasserschutzmauer endet an den erhaltenen drei Jochen der preußischen Bahndammmauer und verkürzt sich dadurch um ca. 35 m. Damit geht auch eine Veränderung des Platzbereiches Hochwassertor Hist. Achse Kastell einher. Der Verschwenkbereich zwischen Panoramaweg und Boulevard vergrößert sich deutlich, der westliche Streifen aus wassergebundener Decke wird um ca. 22 m eingekürzt.
5) Da in der Zwischenzeit eine Einigung mit dem LVR über den Wegfall des bestehenden Parkplatzes rheinseitig des Landeshauses erzielt werden konnte, wird die Stellplatzfläche wieder Teil der Planungen zum Boulevard. Die Rasenfläche vor dem Landeshaus bis zur Achse Urbanstraße erweitert. Südlich der Achse Urbanstraße entsteht eine Platzfläche gemäß den Planungen zum HPD.
6) Entgegen der Entwurfsplanung wurden die Plattenformate des Wegebelags für Boulevard und Panoramaweg angepasst (siehe 3.5.4)
7) Entlang der Obersten Stufe der Ufertreppe wird ein Streifen von 0,45 m Breite aus Basaltpflaster eingebaut, der als taktiles Band und Kontraststreifen dient (siehe 3.5.5).

5 AUSBAUVARIANTEN

Neben der oben beschriebenen Hauptvariante werden zwei Ausbauvarianten für die Umsetzung des Historischen Parks Deutz dargestellt. Die erste (reduzierte) Variante setzt eine spätere Realisierung des 2. Bauabschnittes voraus. Die zweite (Minimal-)Variante geht nur von einer Realisierung des 1. Bauabschnittes aus. Außerdem wird zuerst in einer weiteren Variante prinzipiell dargestellt, wie ein größerer Grünanteil realisiert werden könnte.

5.1 HAUPTVARIANTE MIT GRÖSSEREM GRÜNANTEIL

Wegen dem zu erwartetenden Nutzungsdruck, den Anforderungen an den Hochwasserschutz und der Betonung der archäologischen Funde wird in der Hauptvariante der Platz westlich von Alt St. Heribert bewusst als befestigte Platzfläche vorgeschlagen. Da es im durchgeführten Moderationsverfahren jedoch auch den Wunsch nach mehr Grünflächen gab, wird in einer weiteren Variante prinzipiell aufgezeigt, wie sich ein höherer Anteil an Grünflächen auf der Platzfläche umsetzen ließe, die mit den archäologischen Funden korrespondieren und den sonstigen nutzungsspezifischen Anforderungen an die Platzfläche gerecht werden.

5.2 VARIANTE 2 – REDUZIERTE UMSETZUNG HISTORISCHER PARK IM 1. BA

In dieser Variante (siehe S. 69) wird bis zu einer Umsetzung des 2. Bauabschnittes die in der ursprünglichen Entwurfsplanung des Boulevards vorgesehene Rasenfläche zwischen der Achse der Urbanstraße und der historischen Achse Kastell umgesetzt. In der Rasenfläche werden jedoch der Grundriss des Kastells wie oben beschrieben und ein Grundriss von St. Urban nachgezeichnet. Das Innere von St. Urban wird jedoch mit Rasen gefüllt. Das Kürassierdenkmal, das Fundament der Drehscheibe und die drei Joche der Bahndammmauer werden in die Planung integriert.

Die archäologischen Fenster, die Darstellung des Friedhofs, die Kasernen im Bereich des Rasens sowie der archäologische Balkon werden in den 2. Bauabschnitt verlagert.

Die Kosten für den 1. Bauabschnitt können so gegenüber der oben beschriebenen Hauptvariante reduziert werden, der 2. Bauabschnitt wird jedoch durch den zusätzlich notwendigen Abbruch der Rasenfläche etwas teurer.

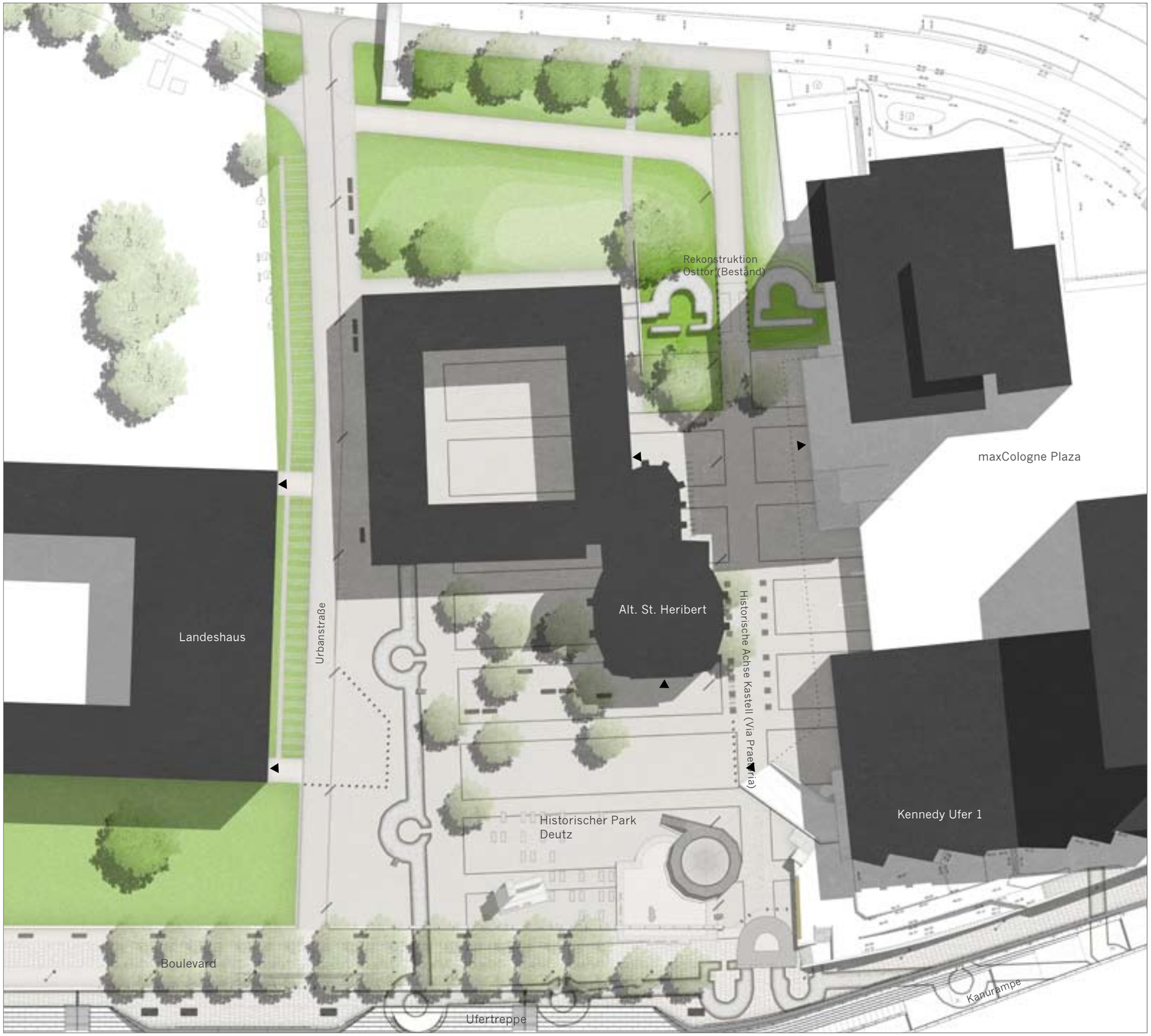
5.3 VARIANTE 3 – MINIMALVARIANTE

In der Minimalvariante (siehe S. 70) werden das Fundament der Drehscheibe (nicht begehbar) und die drei Joche der preußischen Bahndammmauer in die Planung Rheinboulevard integriert, da von Seiten des RGM eine Eintragung als Bodendenkmal angestrebt wird. Auch der Wehrturm wird in die Belagsflächen des Boulevards integriert. Erhalten bleibt weiterhin die Integration des Schinkenkessels in die Ufertreppe als Teil der Planungen für das Baulos 2, sowie die bereits in der Planung für den Boulevard vorgesehene Integration des Kürassierdenkmals, jedoch nach der hier unter 3.4.6 dargestellten Planung. Ansonsten wird die Planung (unter Berücksichtigung der unter Punkt 4 aufgeführten Anpassungen) entsprechend der Entwurfplanung zum Boulevard umgesetzt. Eine Darstellung des Grundrisses des römischen Kastells und von St. Urban erfolgt nicht.

LAGEPLAN BOULEVARD UND HPD

M 1:1500

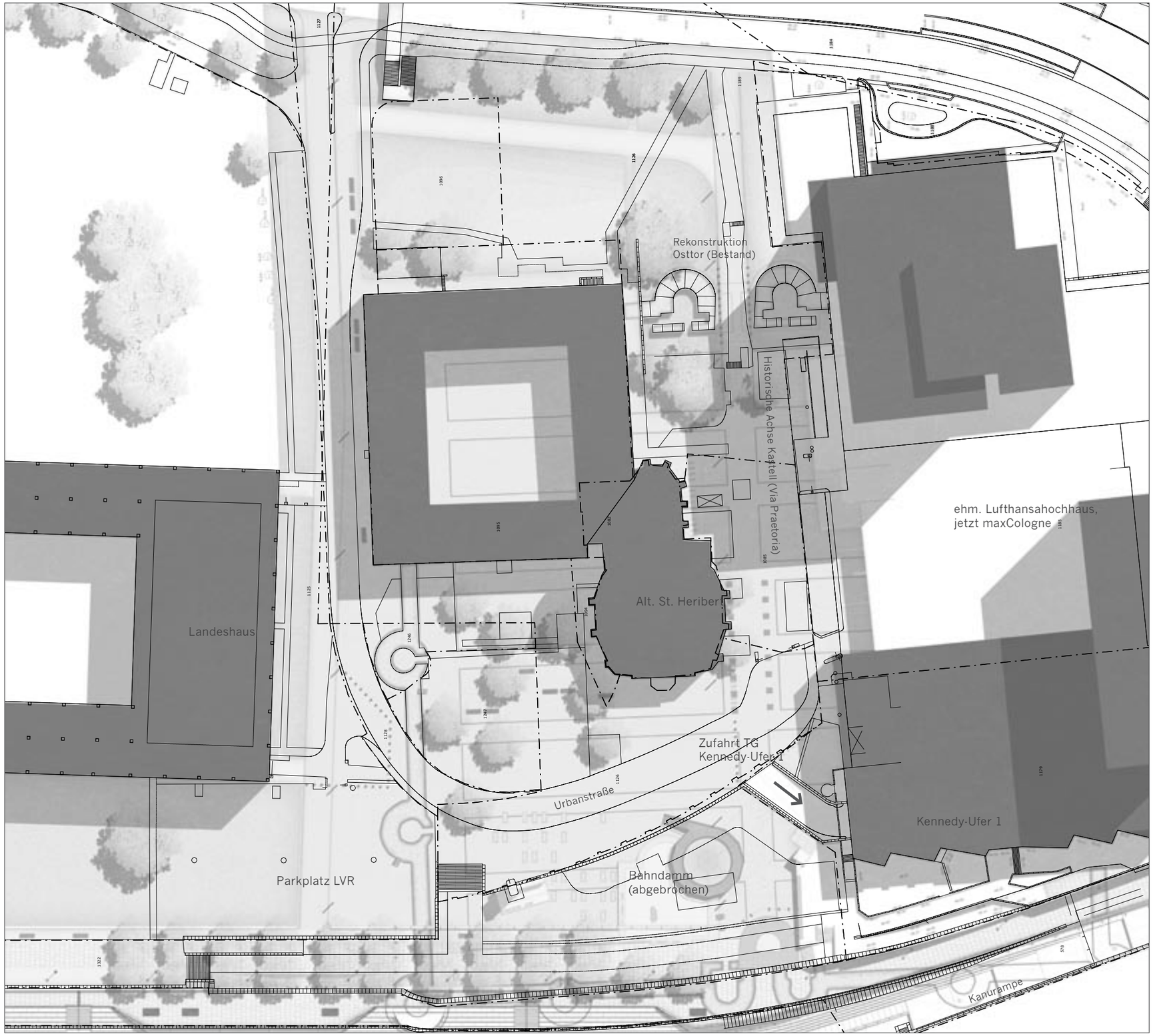
LAGEPLAN ÜBERSICHT HPD (HAUPTVARIANTE)



ohne Maßstab

ÜBERLAGERUNG ENTWURF UND BESTAND

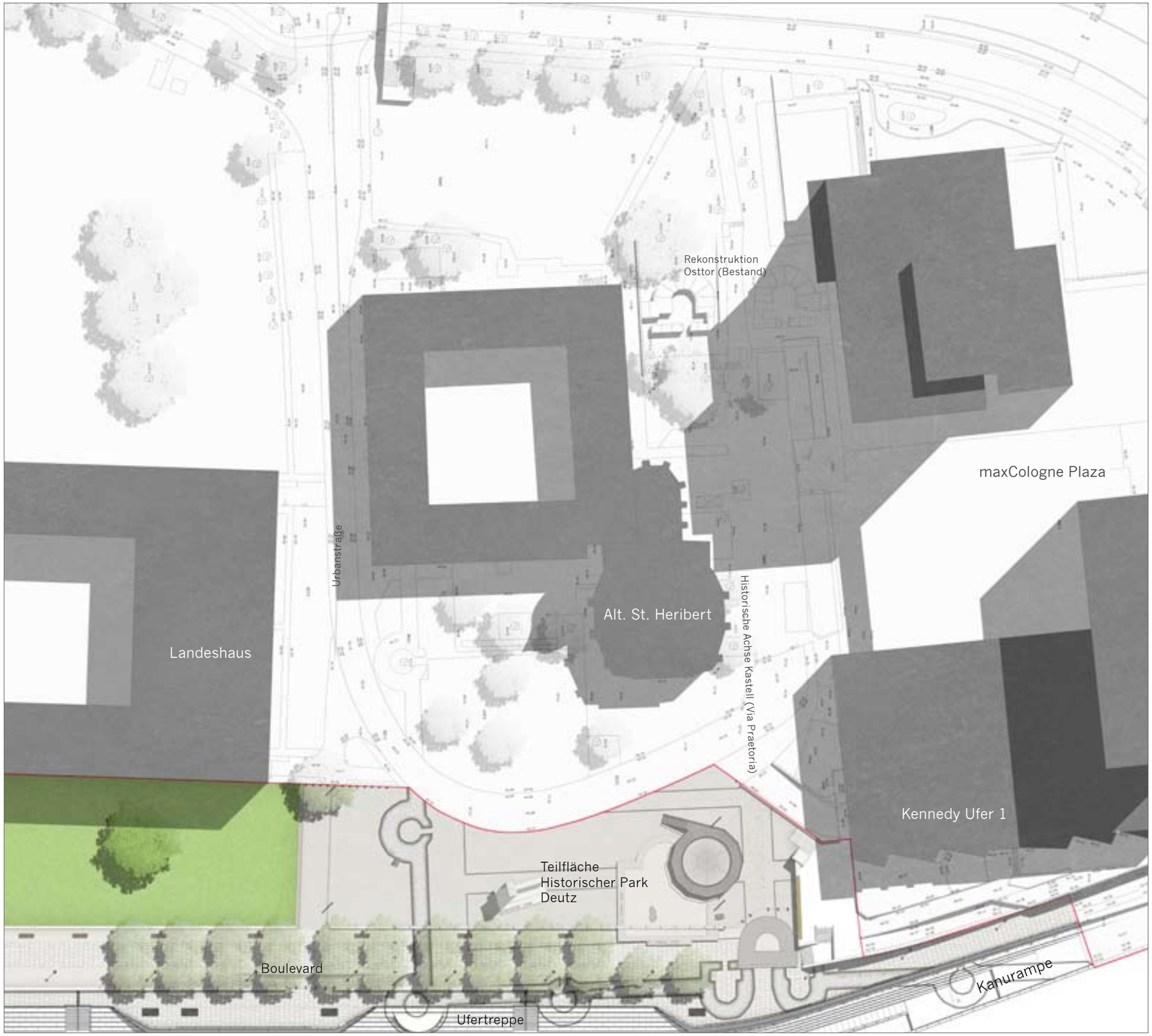
Vermessergrundlage Stand 2007
und Flurstücksgrenzen



ohne Maßstab

LAGEPLAN PLANUNGSGEBIET RHEINBOULEVARD (MIT ANTEIL HPD)

Bauvertrag 3
(bisheriger Budgetbereich)



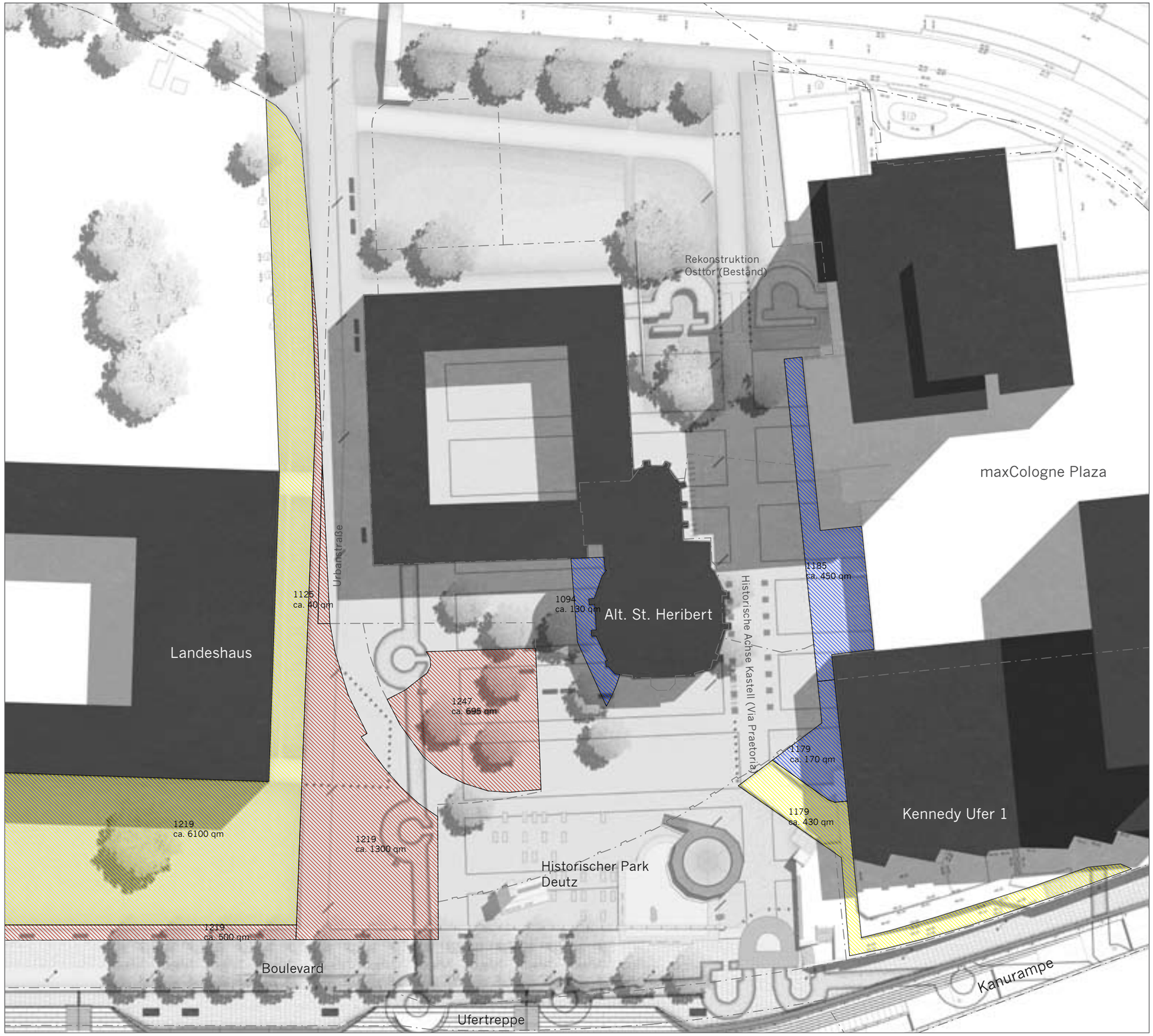
ohne Maßstab

GRUNDERWERBSPLAN

bauzeitliche Inanspruchnahme

Grunderwerb

Dienstbarkeit



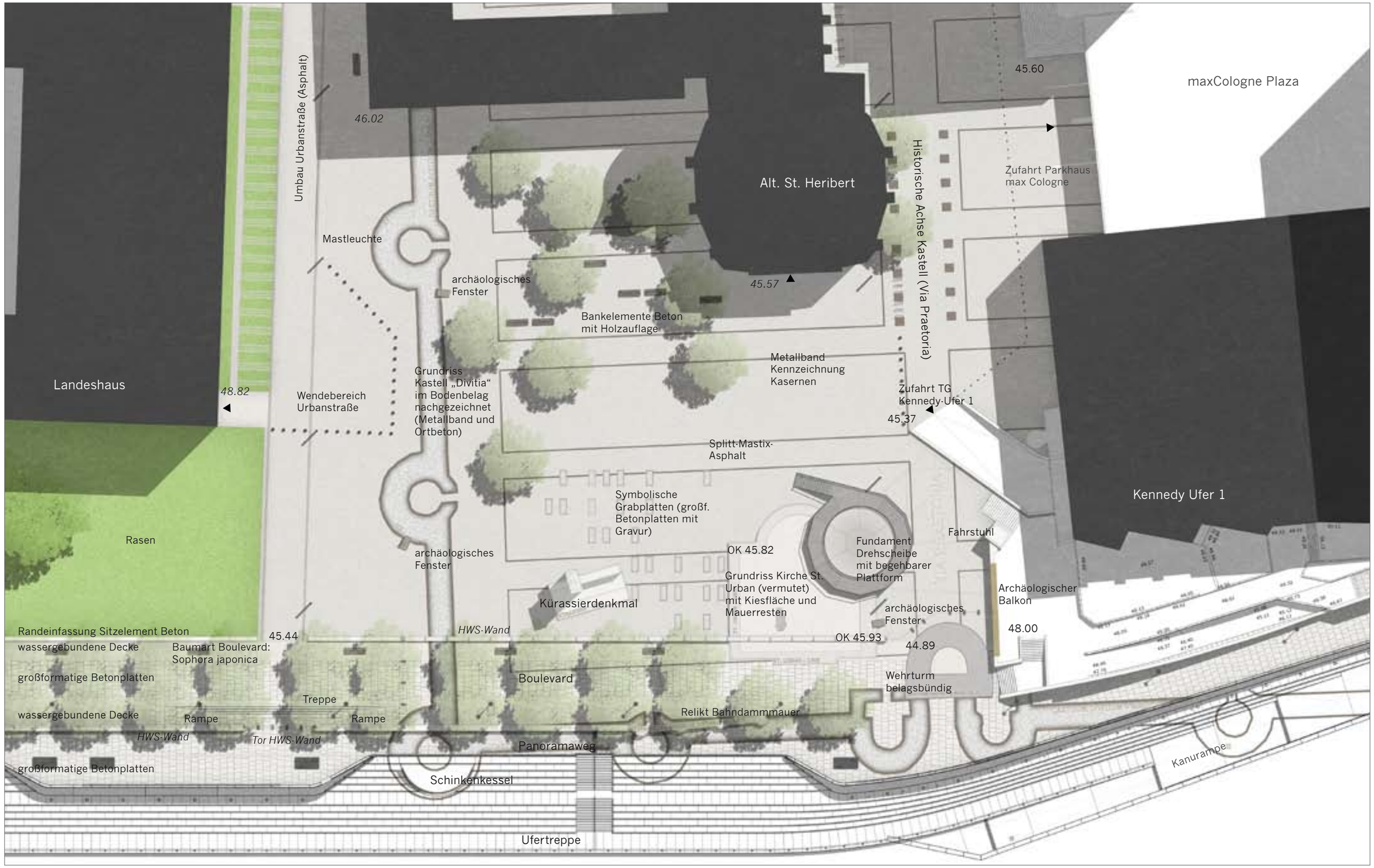
ohne Maßstab

LAGEPLAN NÖRDLICHER TEIL (HAUPTVARIANTE)

M 1:500

LAGEPLAN SÜDLICHER TEIL (HAUPTVARIANTE)

M 1:500



ERSCHLIESSUNG MAXCOLOGNE UND TG KENNEDY-UFER 1 ÜBER OSTTOR KASTELL HAUPTVARIANTE)

MIV

Fußverkehr

Mischverkehrsfläche

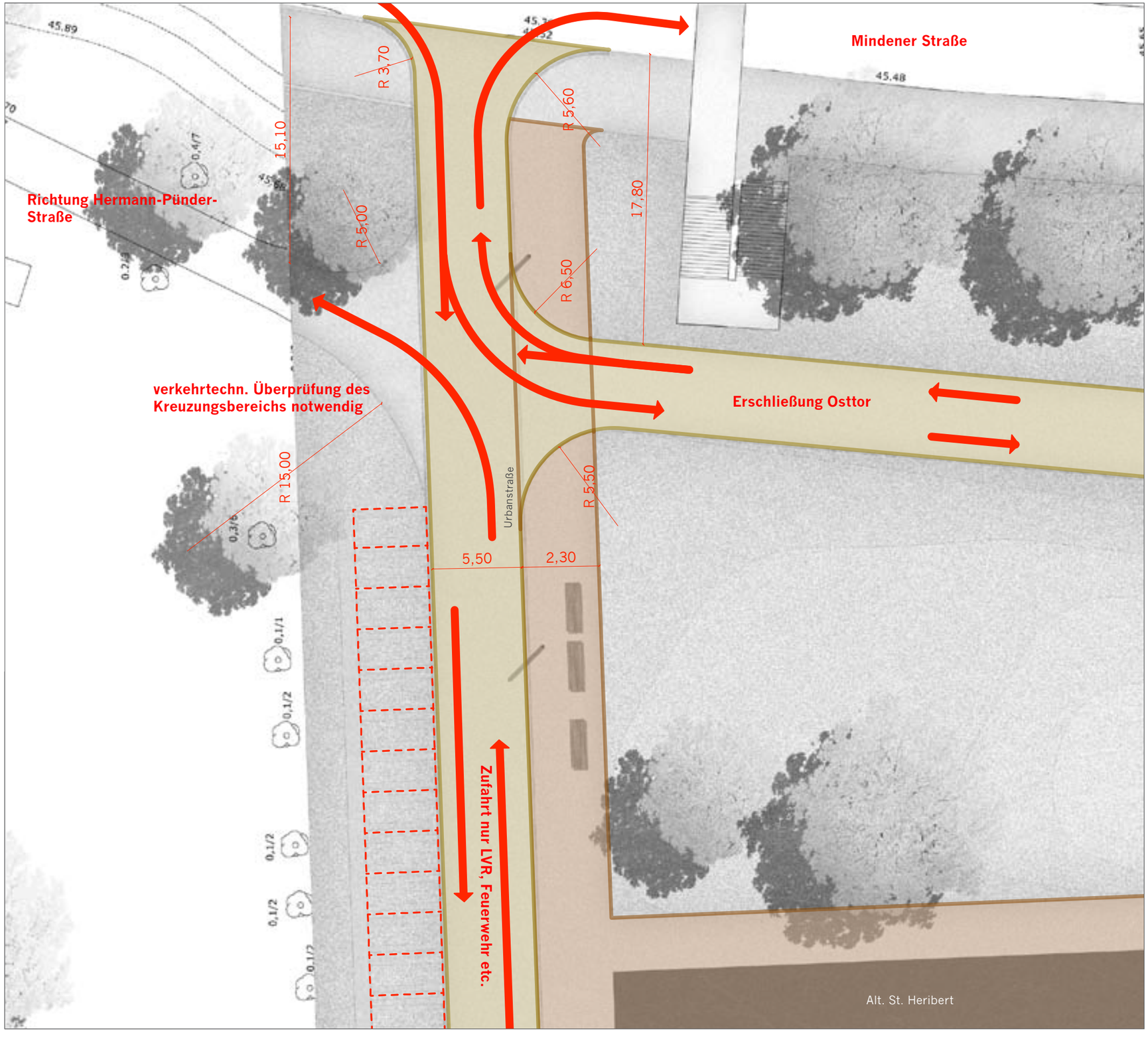
ohne Maßstab

ERSCHLIESSUNG MAXCOLOGNE UND TG KENNEDY-UFER 1 BER OSTTOR KASTELL HAUPTVARIANTE)

Knotenpunkt Mindener Straße / Urbanstraße

MIV

Fußverkehr



M 1:250

ERSCHLIESSUNG MAXCOLOGNE UND TG KENNEDY-UFER 1 ÜBER OSTTOR KASTELL HAUPTVARIANTE)

Wendemöglichkeit Ende Urbanstraße

MIV

Fußverkehr

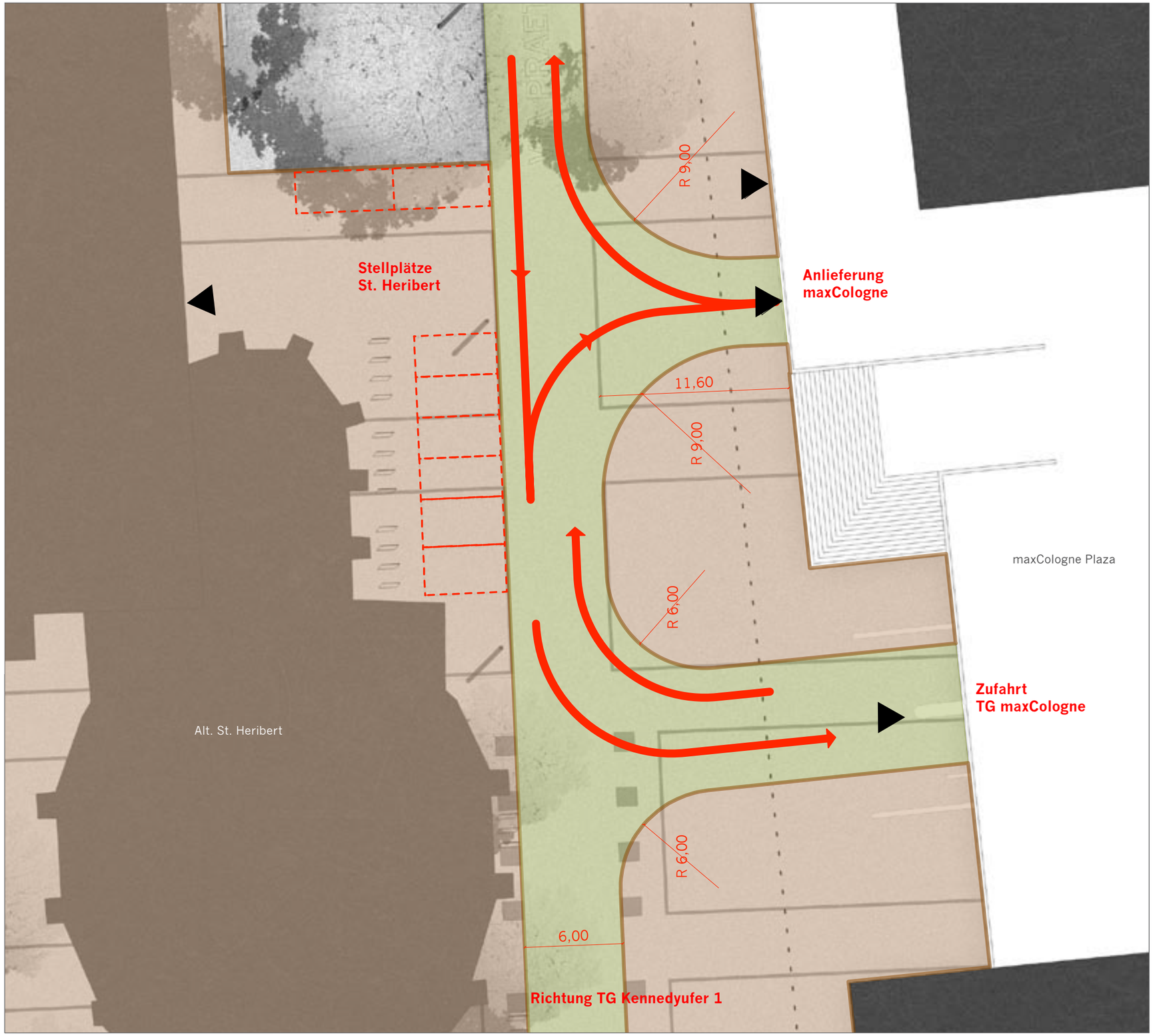
M 1:250

ERSCHLIESSUNG MAXCOLOGNE UND TG KENNEDY-UFER 1 BER OSTTOR KASTELL (HAUPTVARIANTE)

Erschließung maxCologne

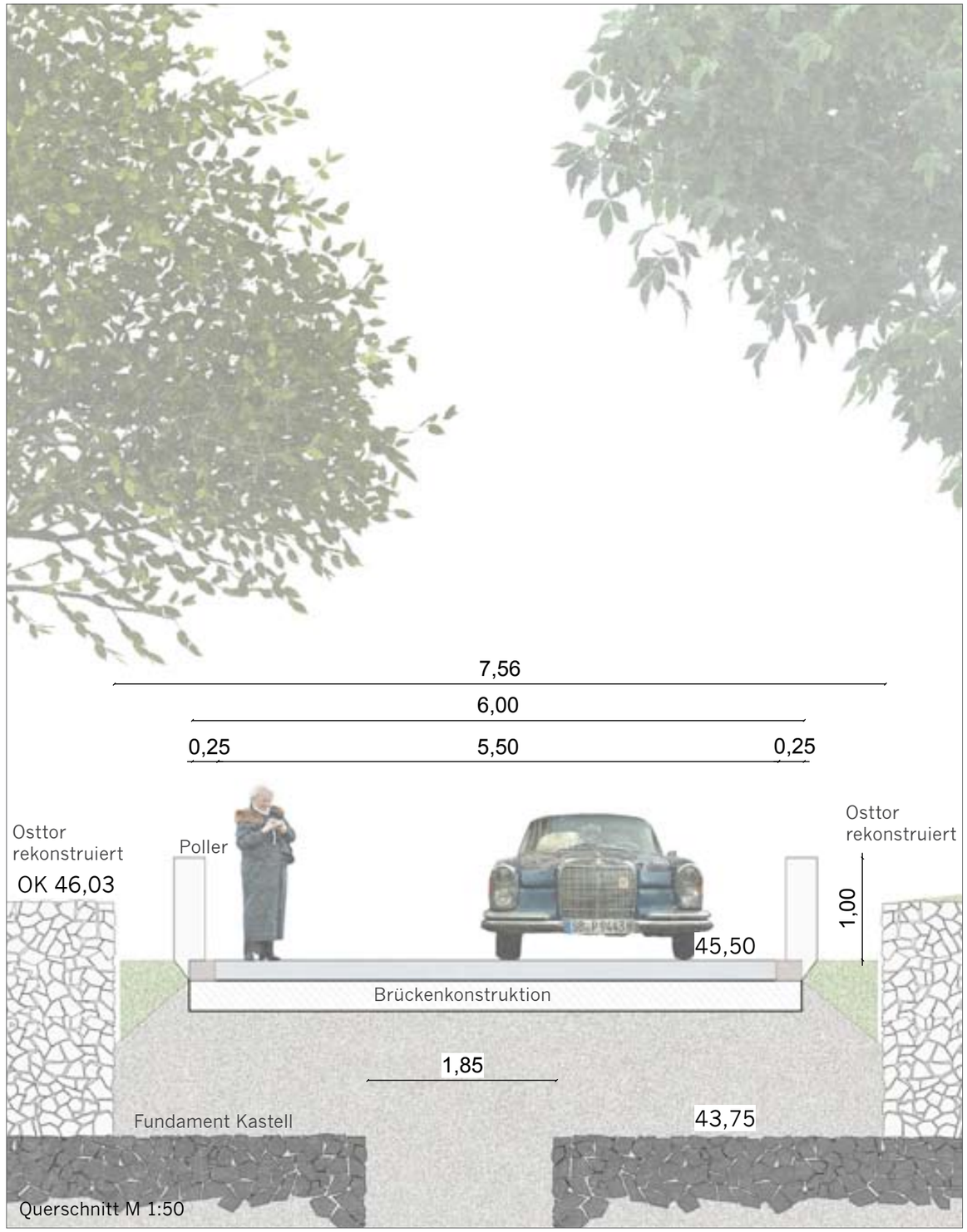
Fußverkehr

Mischverkehrsfläche

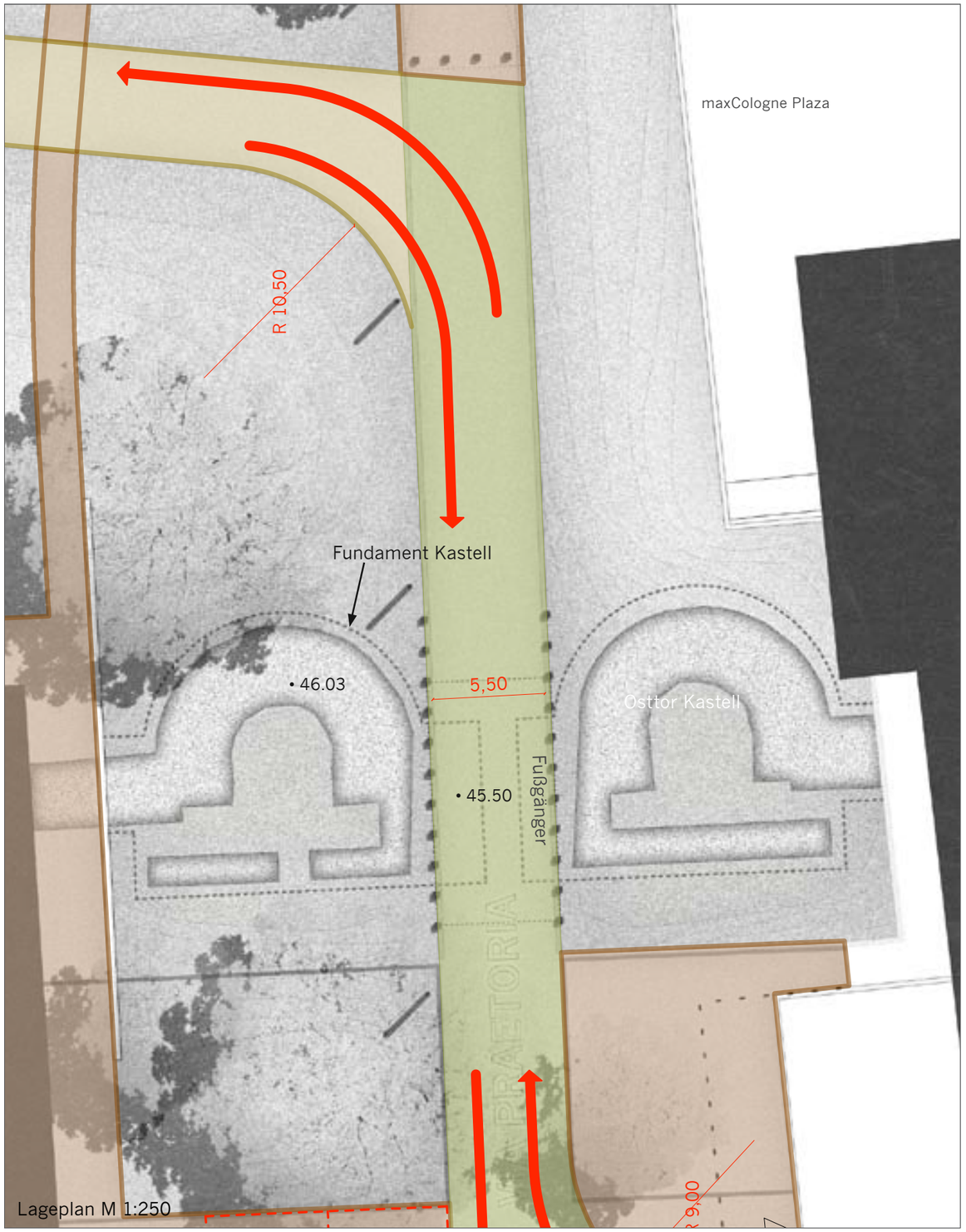


M 1:250

DURCHFAHRUNG OSTTOR

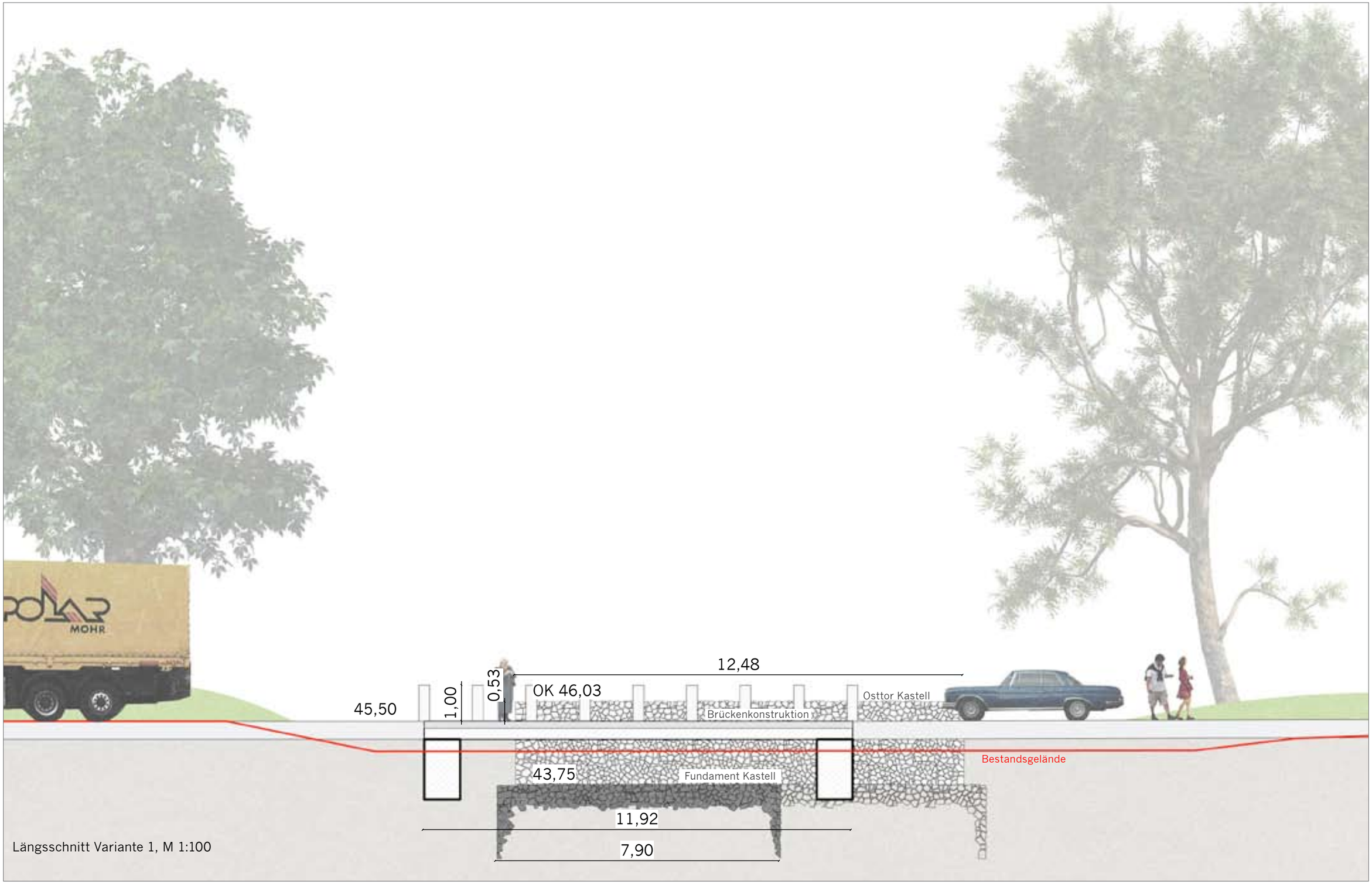


Querschnitt M 1:50



Lageplan M 1:250

DURCHFAHRUNG OSTTOR



Längsschnitt Variante 1, M 1:100

ERSCHLIESSUNG MAXCOLOGNE UND TG KENNEDY-UFER 1 ÜBER PLATZFLÄCHE HPD VARIANTE 2)

MIV

Fußverkehr

Mischverkehrsfläche

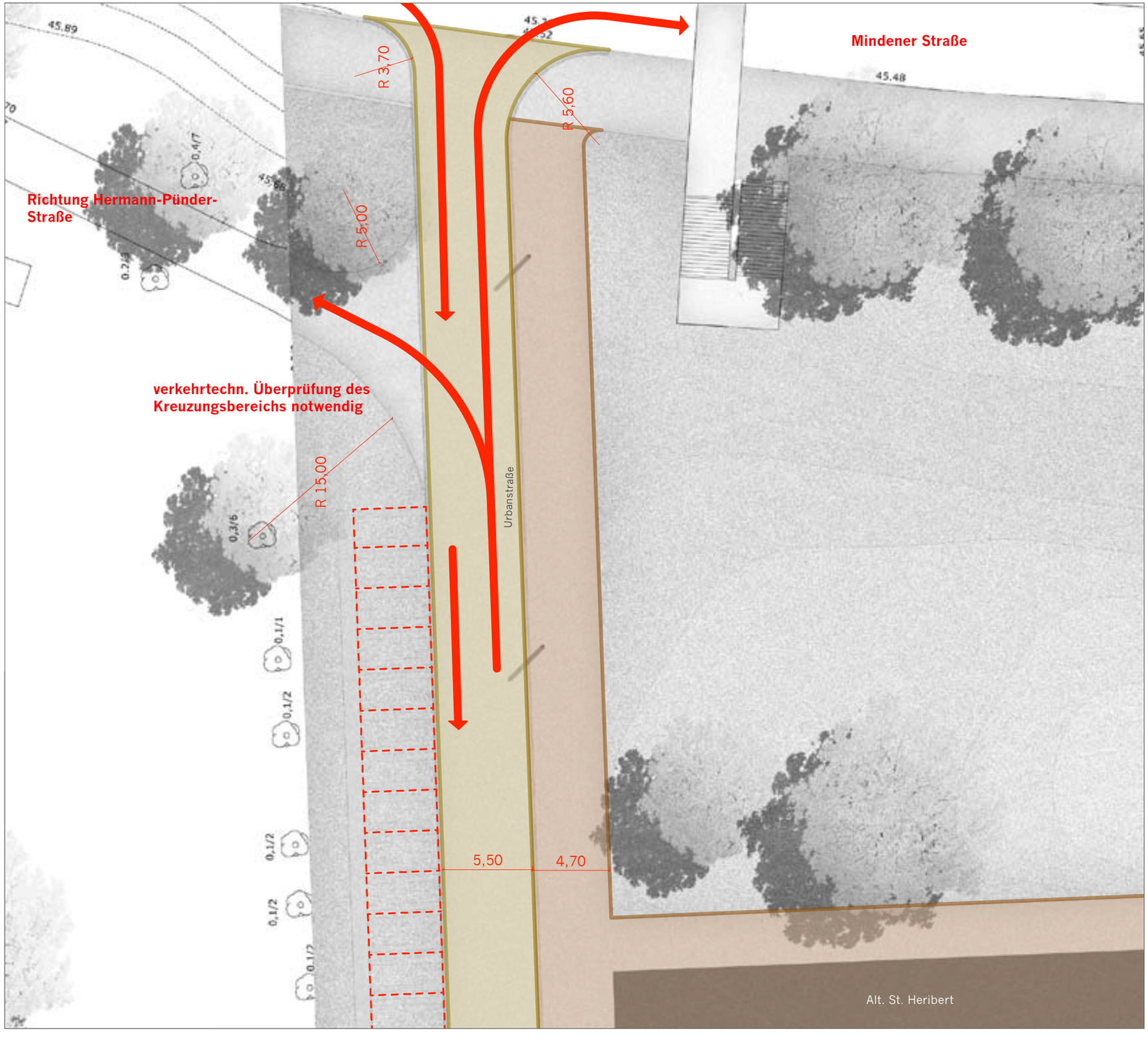
ohne Maßstab

ERSCHLIESSUNG MAXCOLOGNE UND TG KENNEDY-UFER 1 ÜBER PLATZFLÄCHE HPD VARIANTE 2)

Knotenpunkt Mindener Straße / Urbanstraße

MIV

Fußverkehr



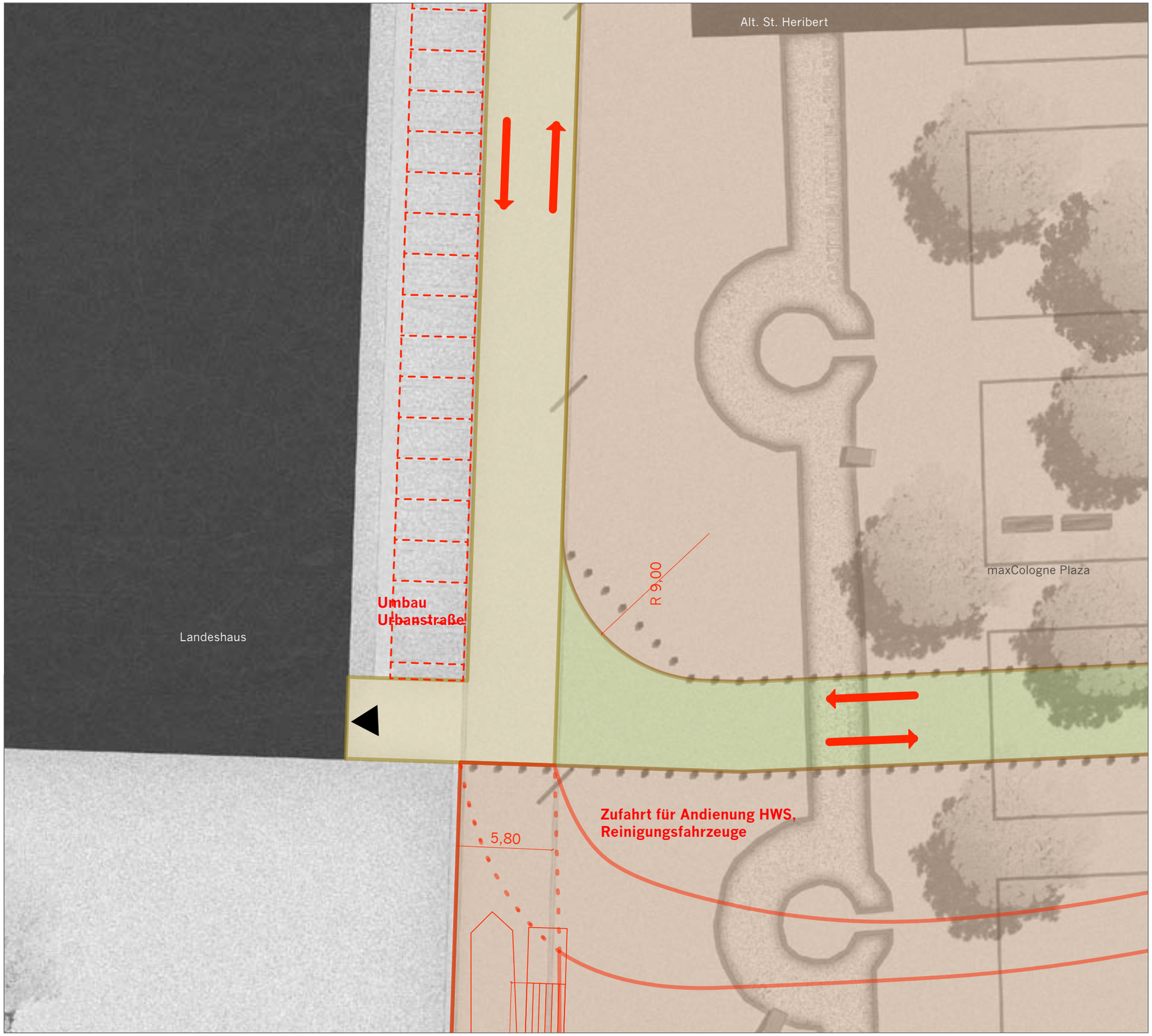
M 1:250

ERSCHLIESSUNG MAXCOLOGNE UND TG KENNEDY-UFER 1 ÜBER PLATZFLÄCHE HPD VARIANTE 2)

Wendemöglichkeit Ende Urbanstraße

MIV

Fußverkehr



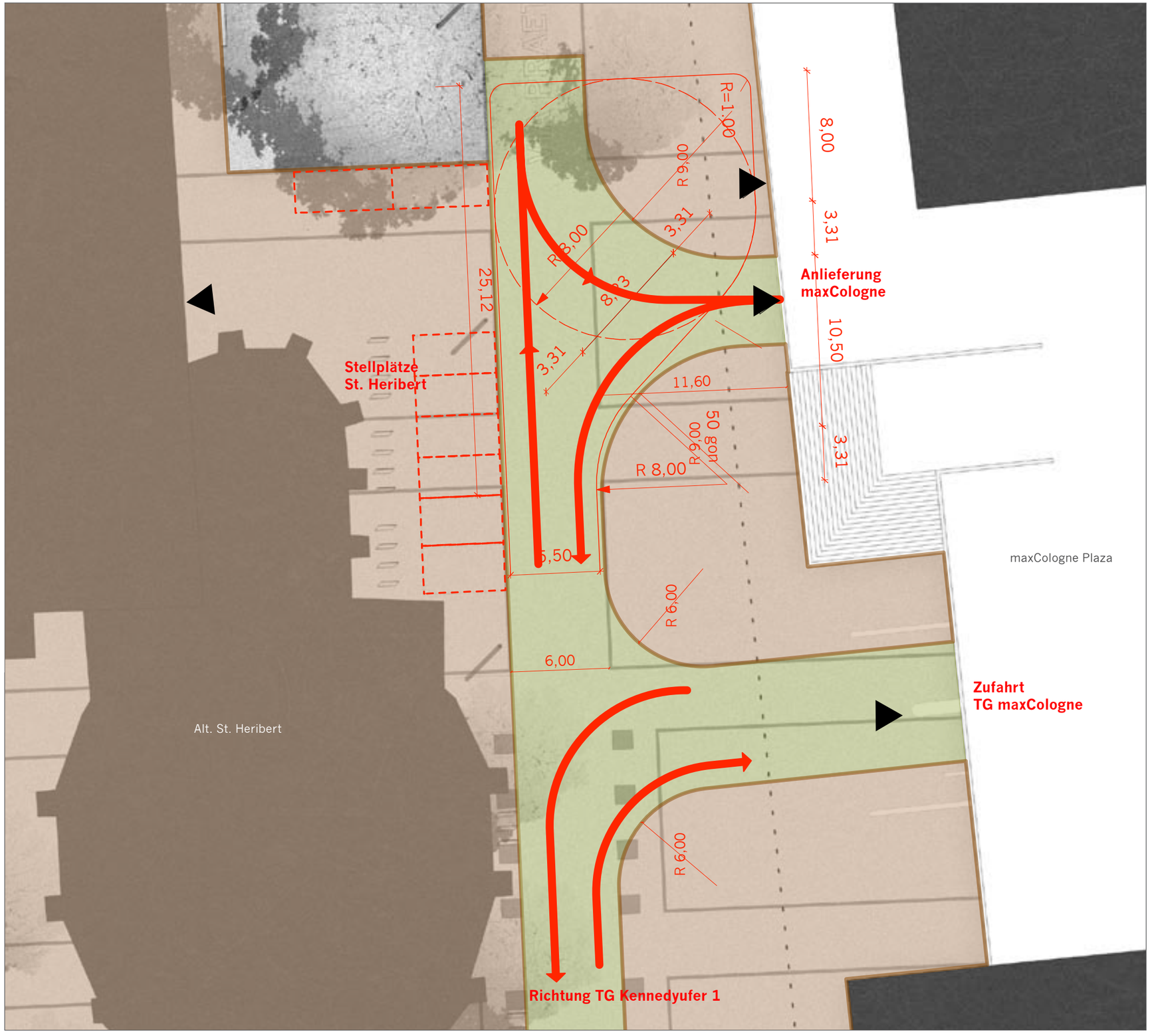
M 1:250

ERSCHLIESSUNG MAXCOLOGNE UND TG KENNEDY-UFER 1 ÜBER PLATZFLÄCHE HPD VARIANTE 2)

Erschließung maxCologne

Fußverkehr

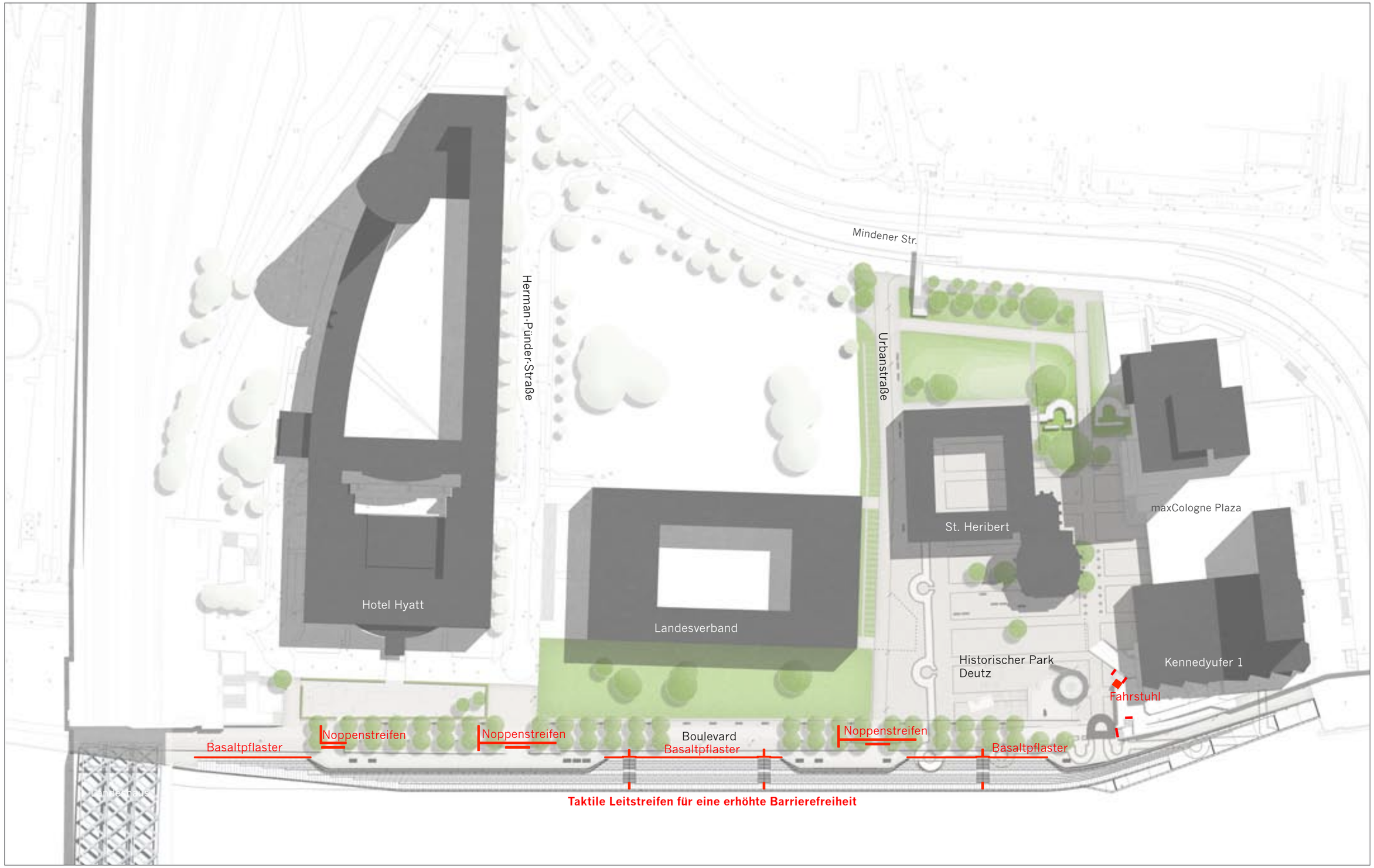
Mischverkehrsfläche



M 1:250

LAGEPLAN BOULEVARD - BARRIEREFREIHEIT

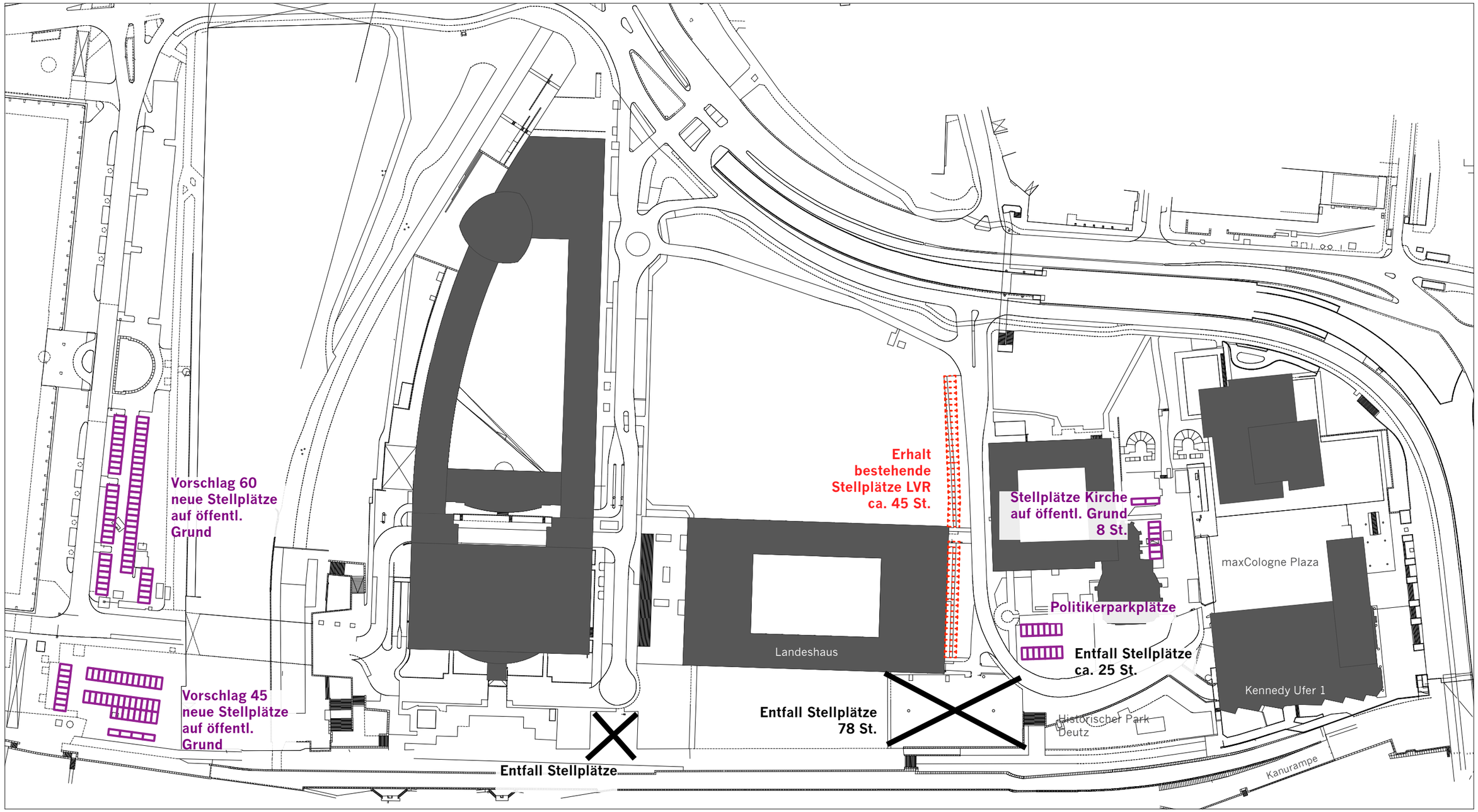
M 1:1500



STELLPLÄTZE

Vorschläge für alternative oberirdische Stellplätze
für LVR/ Kirche

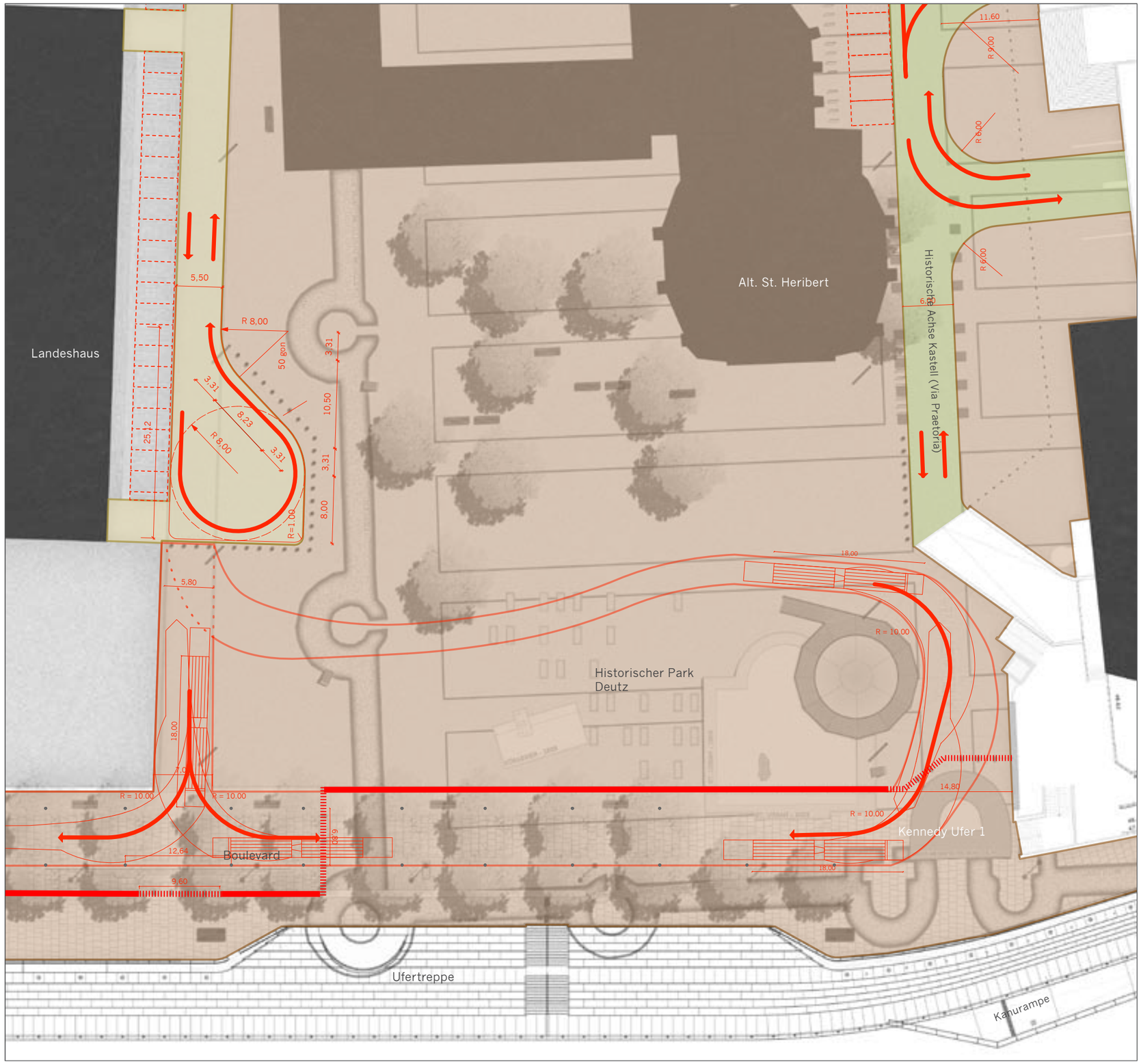
Lageplan ohne Maßstab



ANDIENUNG HWS

Zufahrt über Achse Urbanstraße

Zufahrt über hist. Achse Kastell

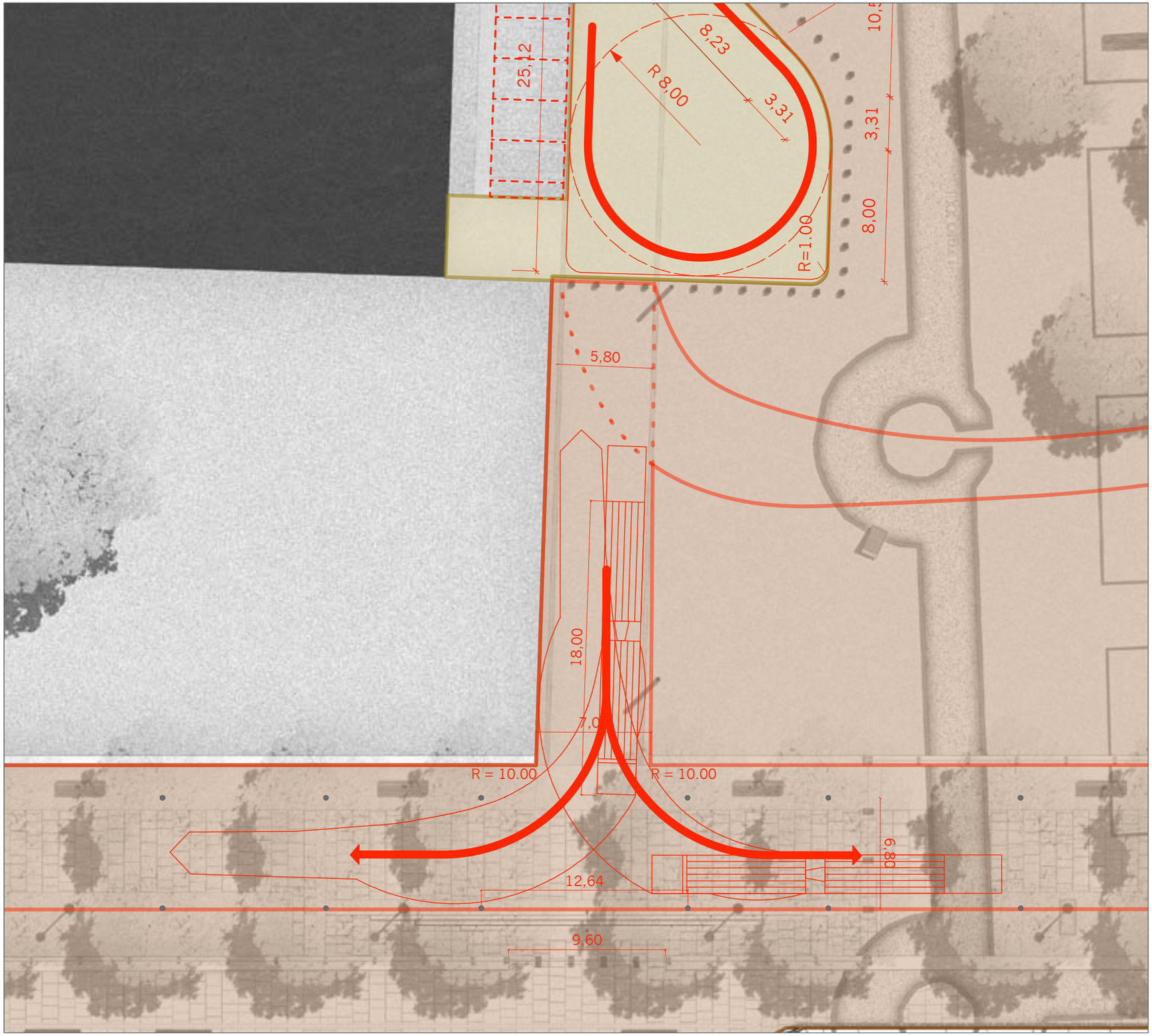


M 1:500

ANDIENUNG HWS

Passierbarkeit Durchgang Urbanstraße

Bemessungsfahrzeug:
Lastzug Gesamtlänge 18 m



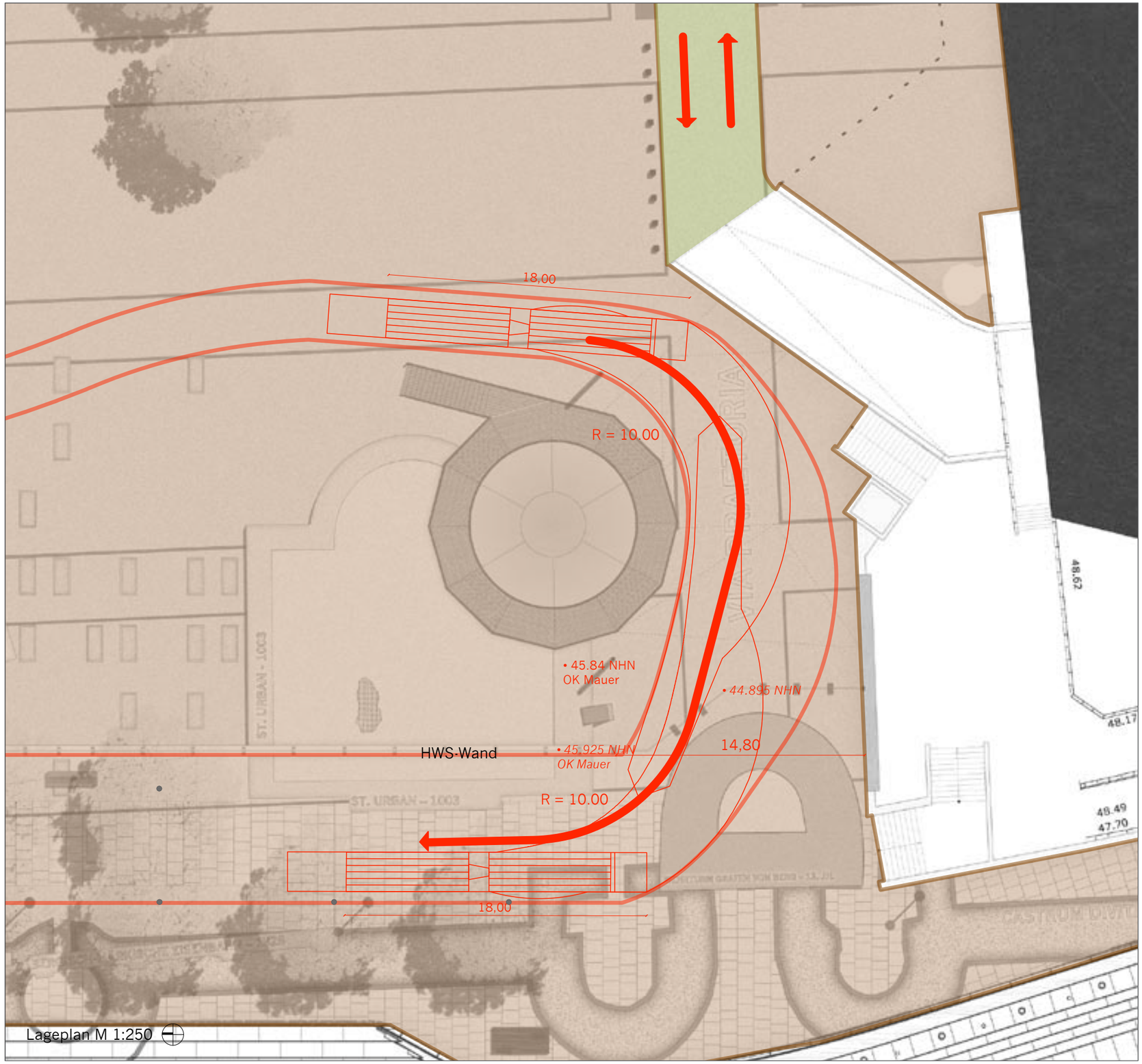
Lageplan M 1:250

ANDIENUNG HOCHWASSERSCHUTZ

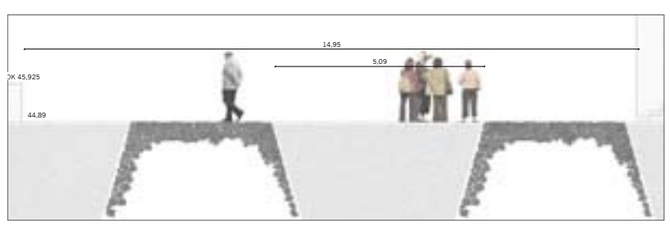
Passierbarkeit am ehemaligen Wehrturm

Bemessungsfahrzeug:

Lastzug Gesamtlänge 18 m



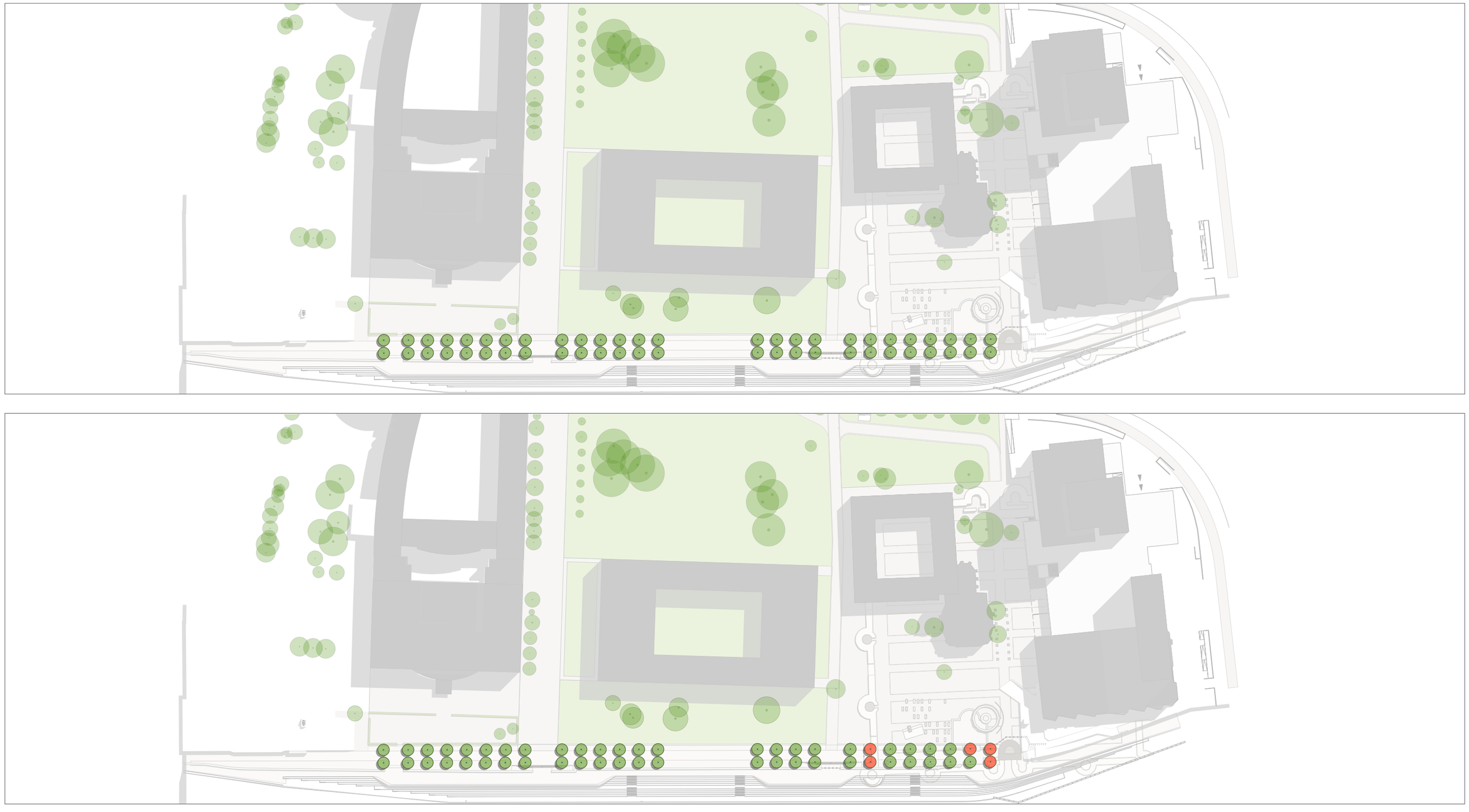
Lageplan M 1:250



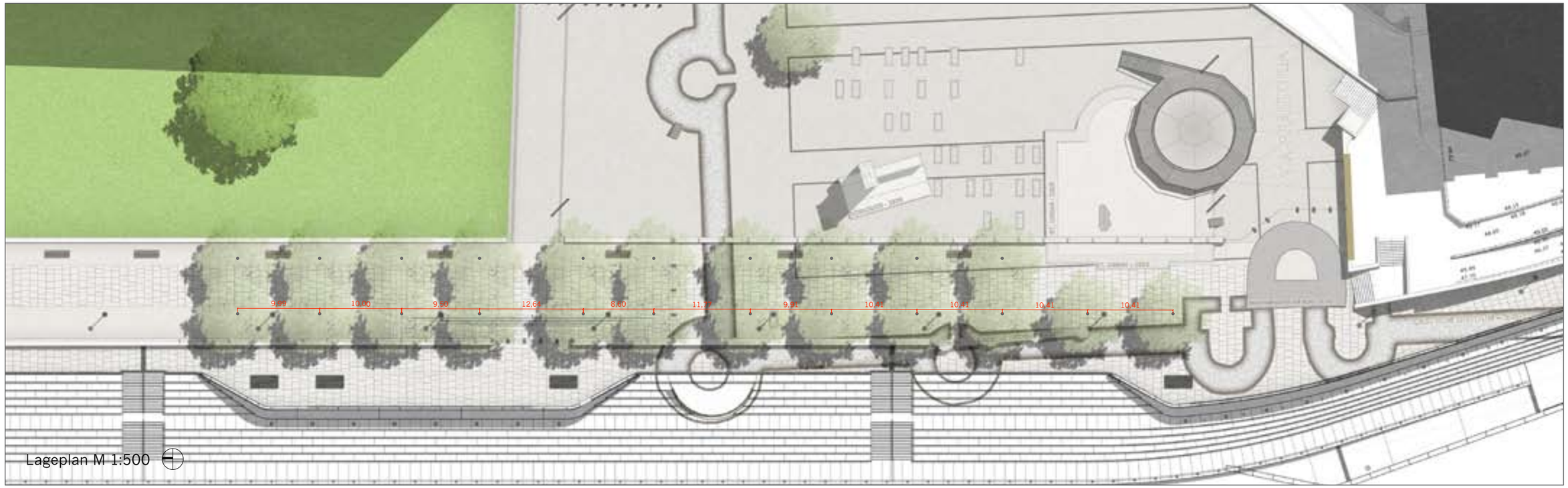
BAUMSTELLUNG ENTWURF RHEINBOULEVARD

oben: Ursprüngliche Baumstellung (52 Bäume)

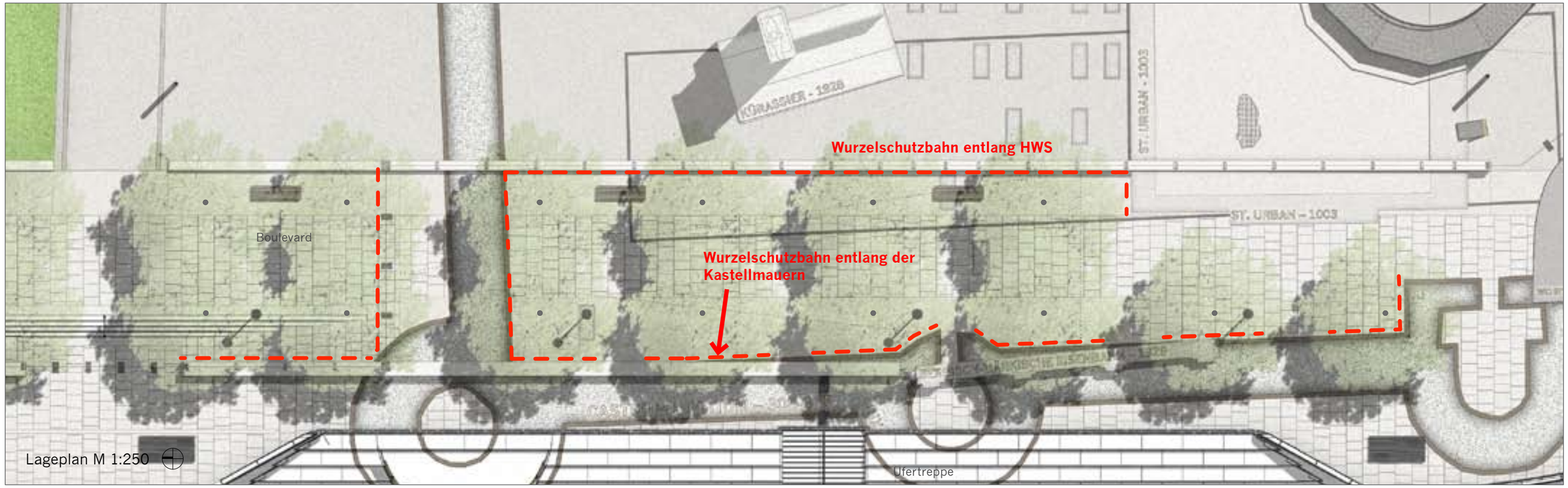
unten: Bäume im direkten Konflikt mit Bodendenkmalen



ANPASSUNG DER BAUMSTANDORTE/ ÜBERPRÜFUNG DENKMALVERTRÄGLICHKEIT

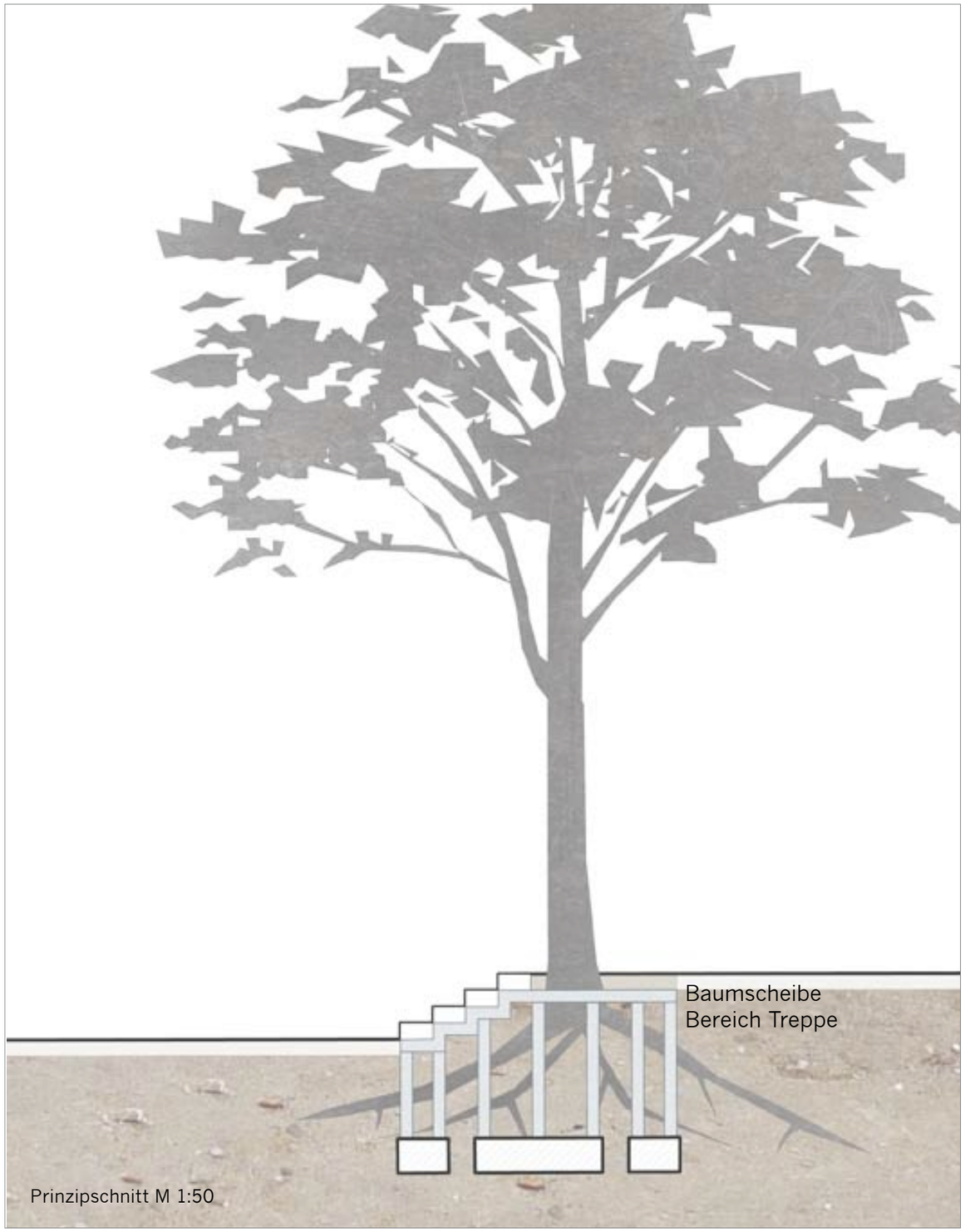


Lageplan M 1:500

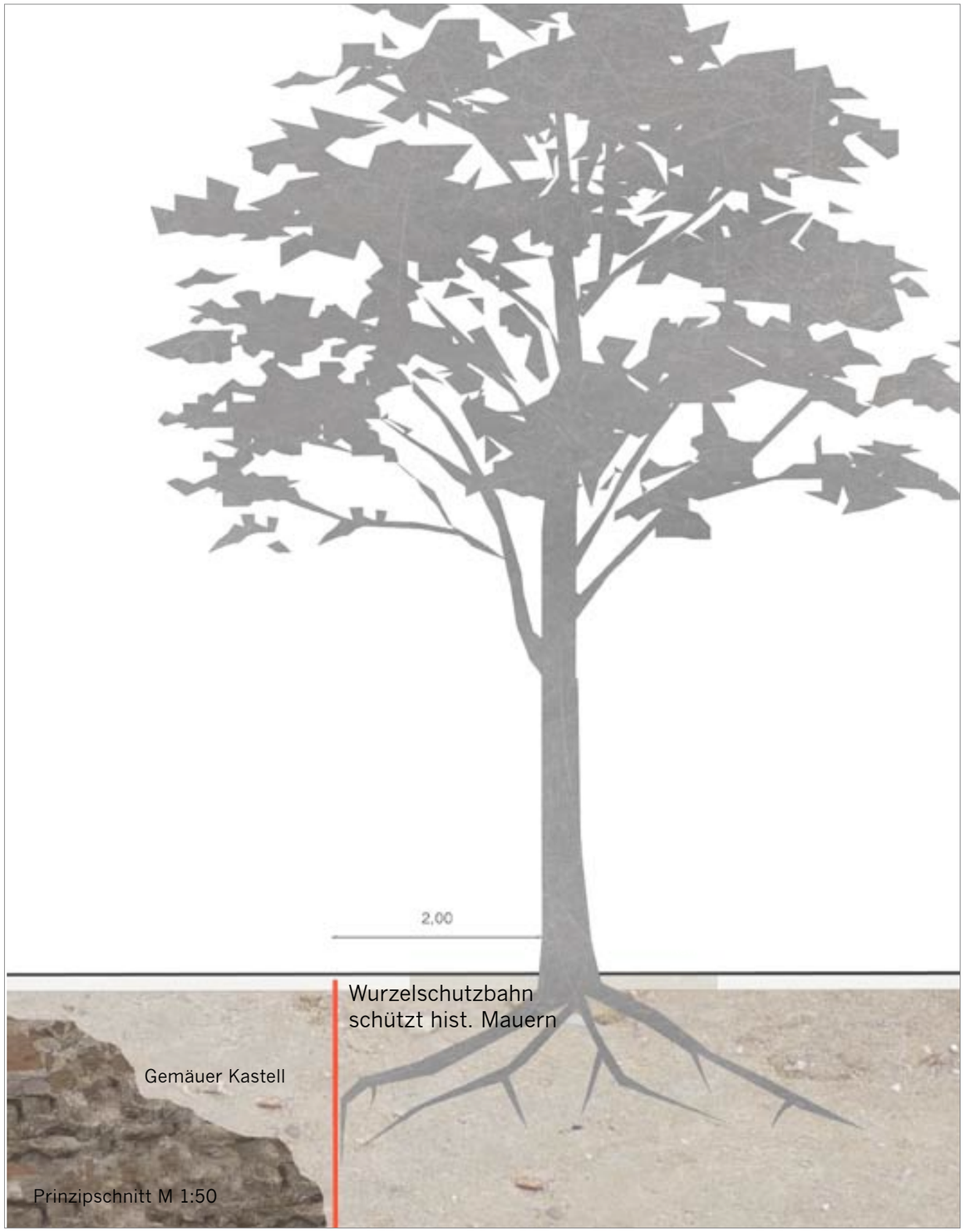


Lageplan M 1:250

BAUMSTANDORTE

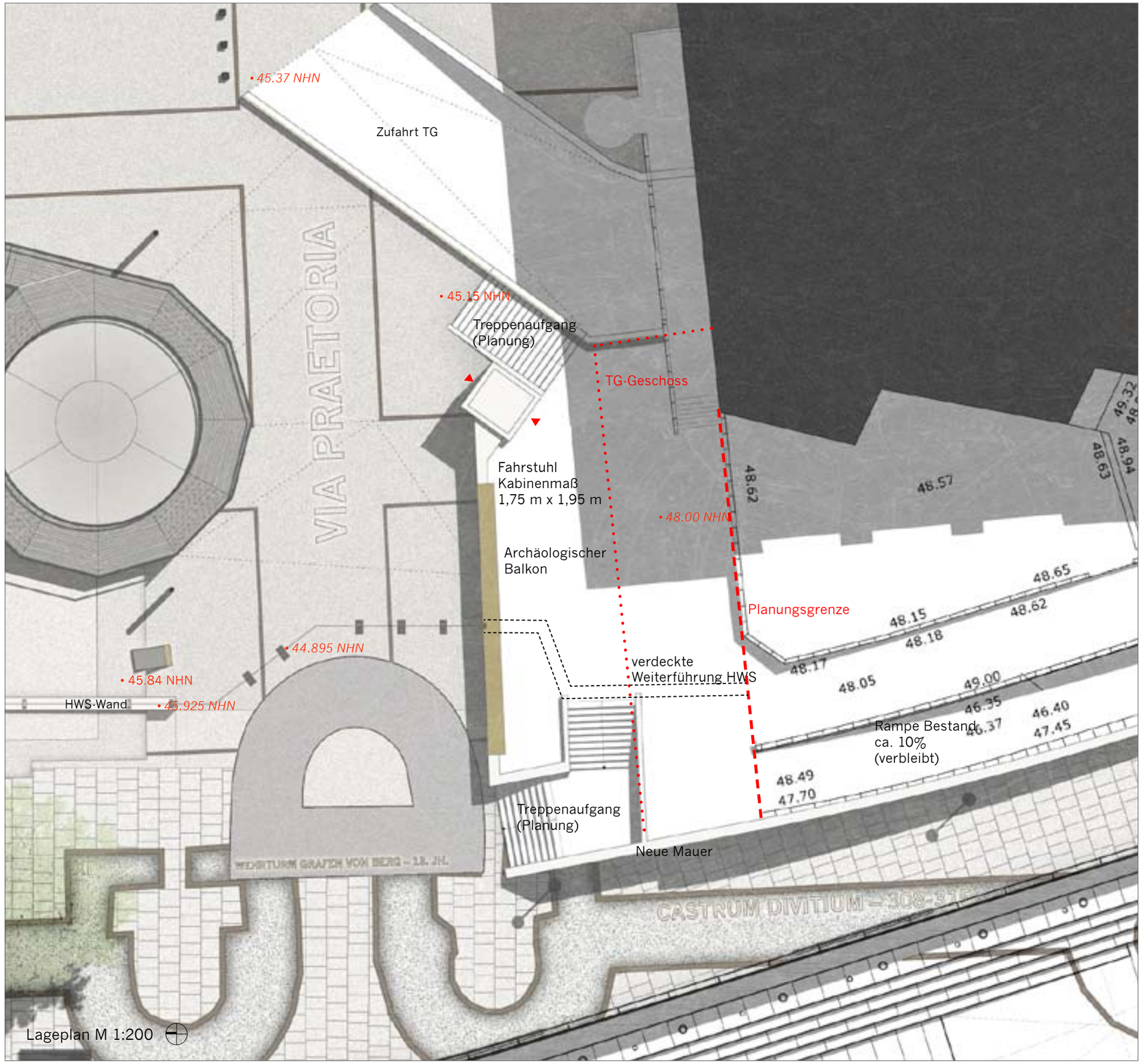


Prinzipschnitt M 1:50



Prinzipschnitt M 1:50

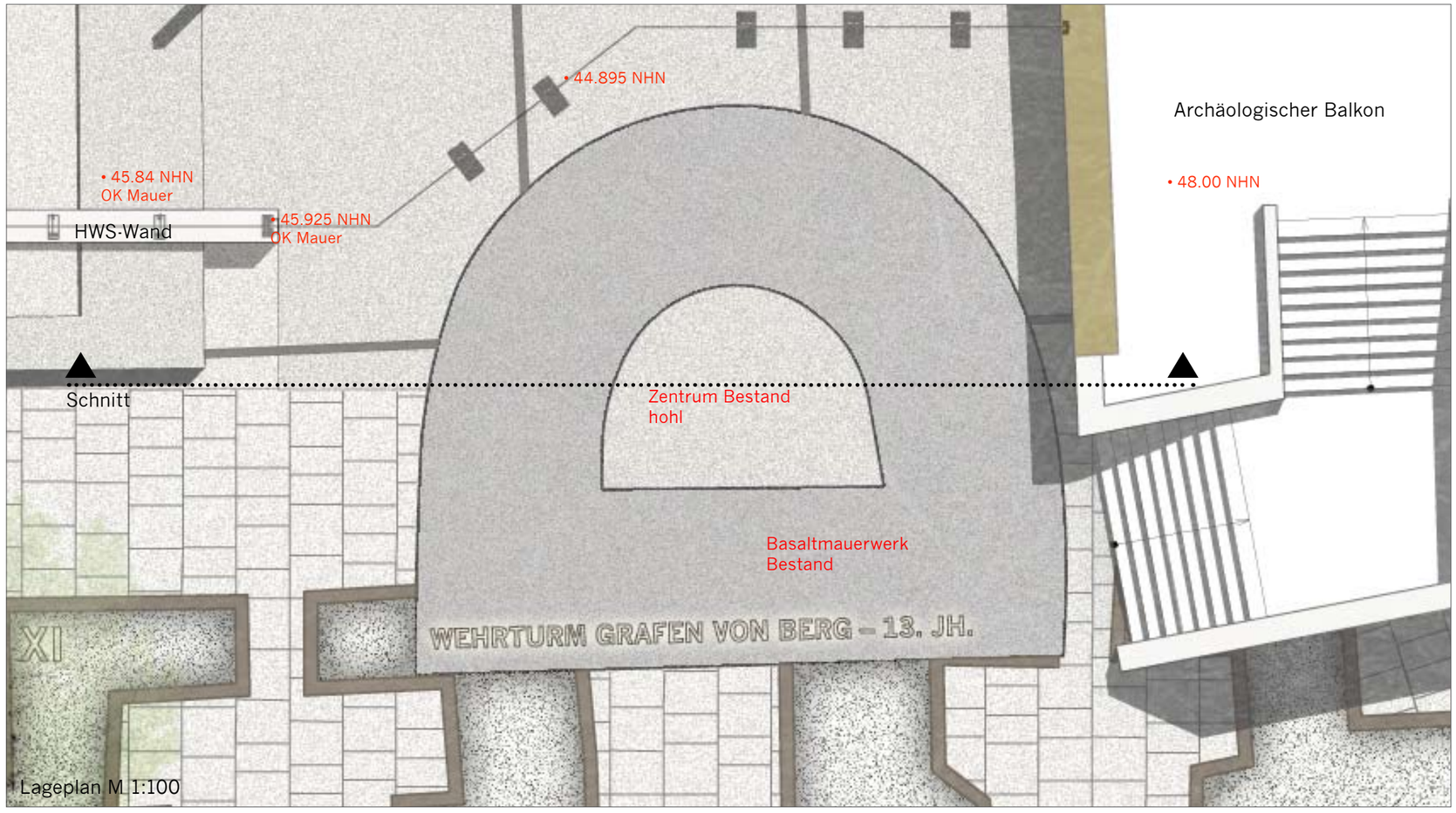
AUFGANG TERRASSEN MIT INTEGRIERTEM FAHRSTUHL



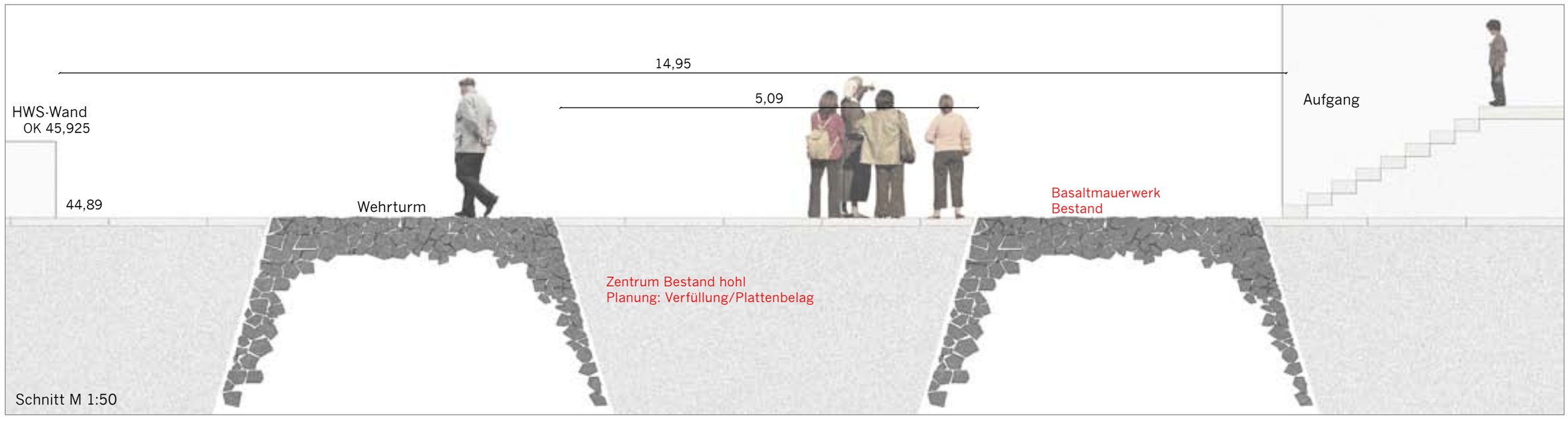
Lageplan M 1:200

WEHRTURM

ohne archäologisches Fenster



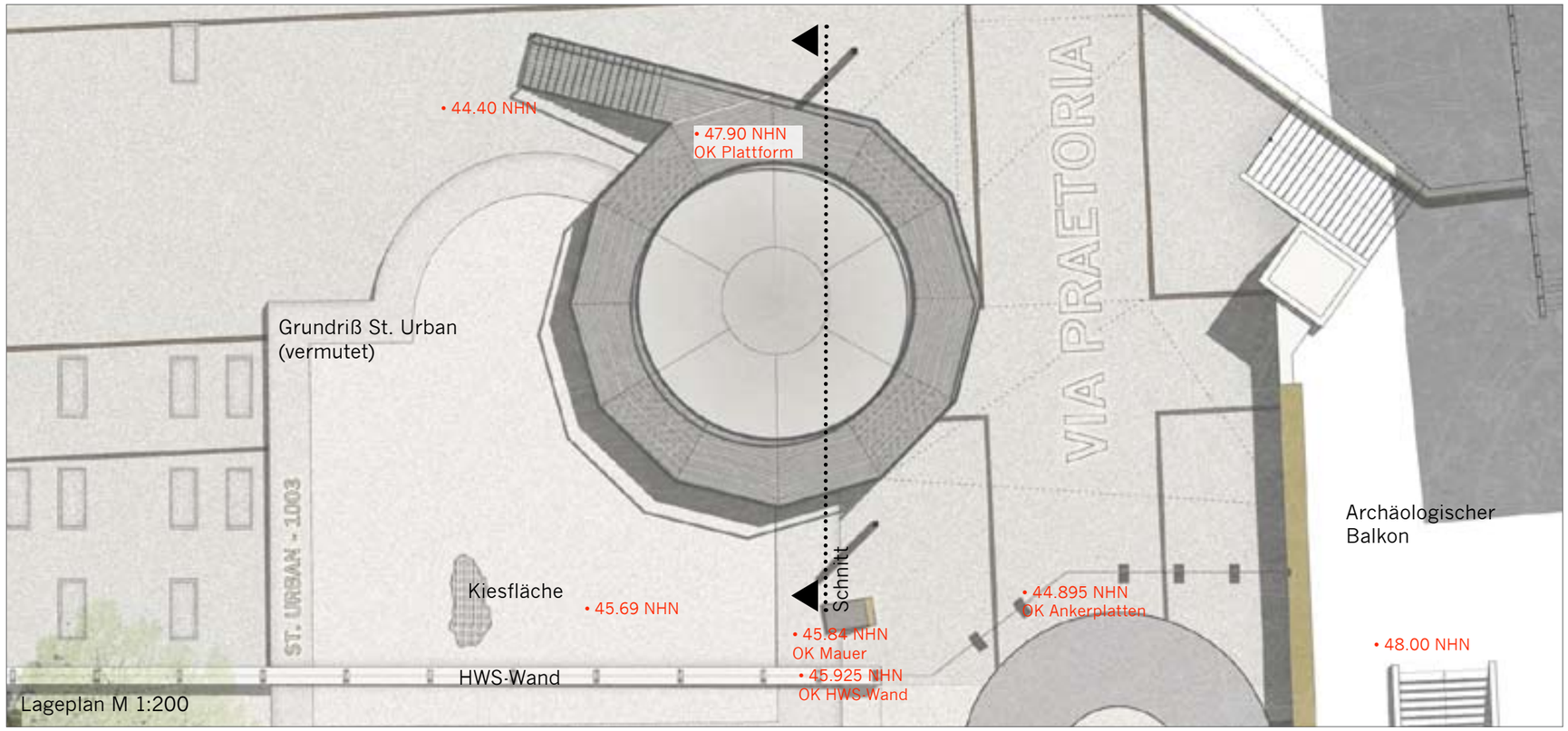
Lageplan M 1:100



Schnitt M 1:50

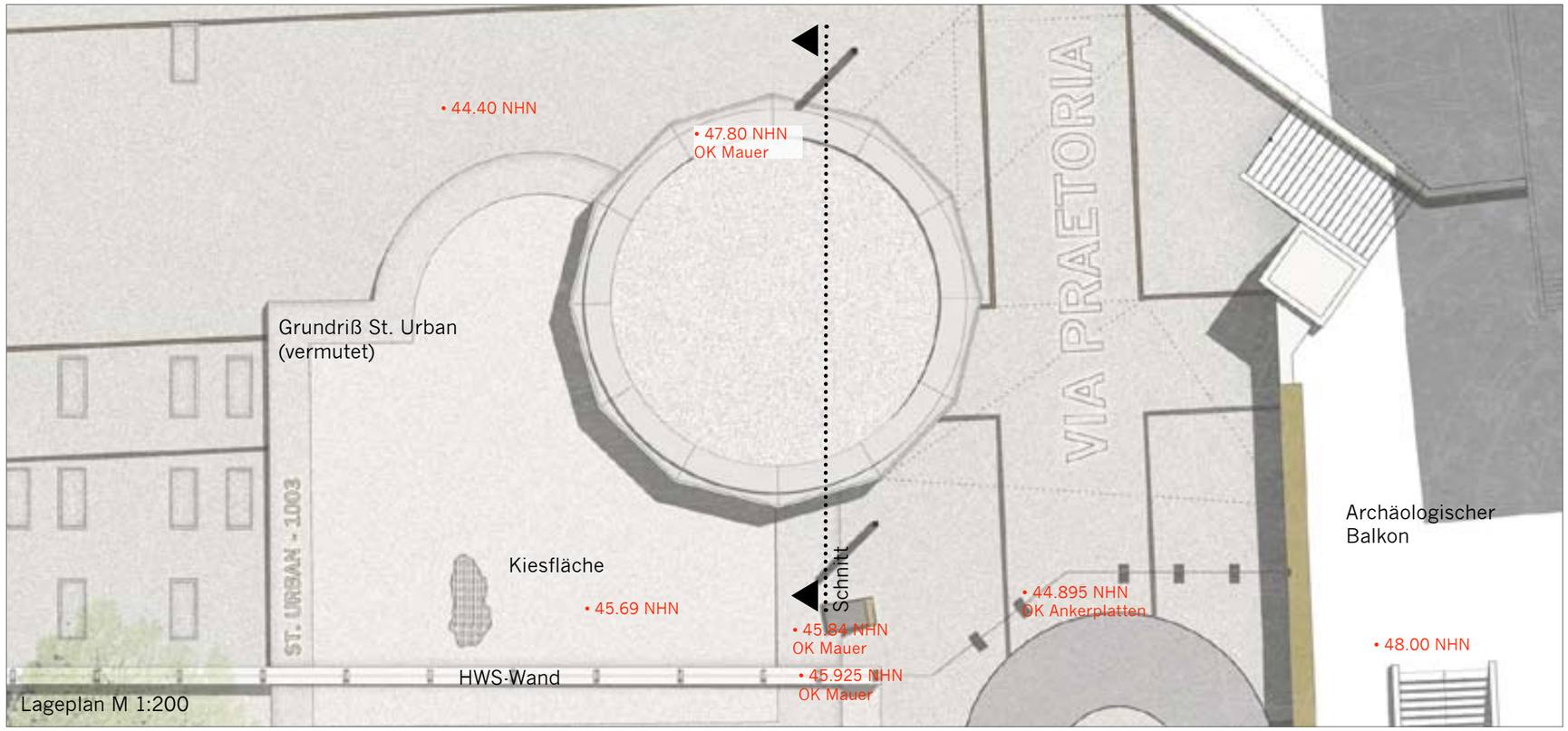
DREHSCHEIBE

Variante 1 – Plattform Drehscheibe als Rundgang



DREHSCHEIBE

Variante 2 – ohne Plattform



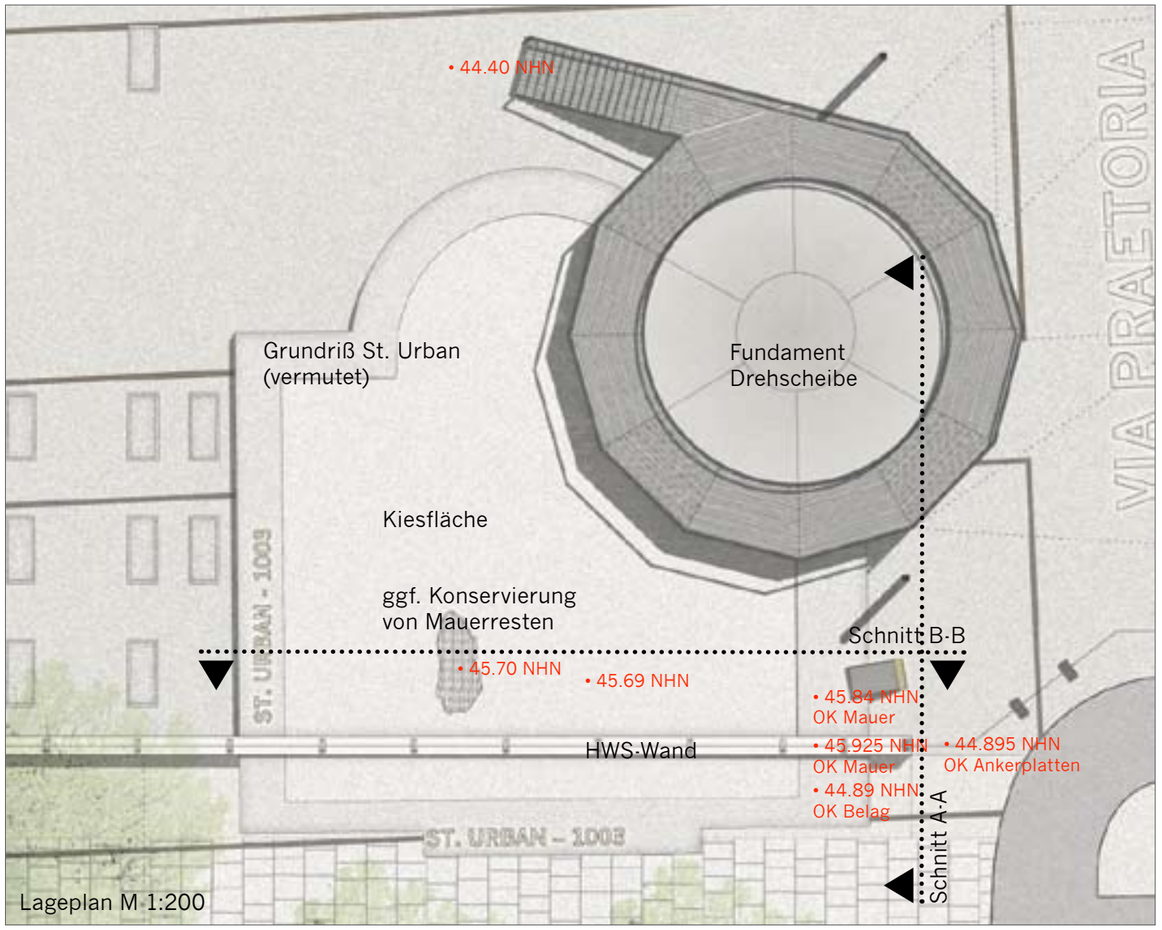
Lageplan M 1:200

Schnitt M 1:50

ST. URBAN

St. Urban vor HWS-Wand bodenbündig

Schnitt A-A M 1:100



Lageplan M 1:200

Schnitt B-B M 1:75

ANSICHT DREHSCHEIBE UND ST. URBAN

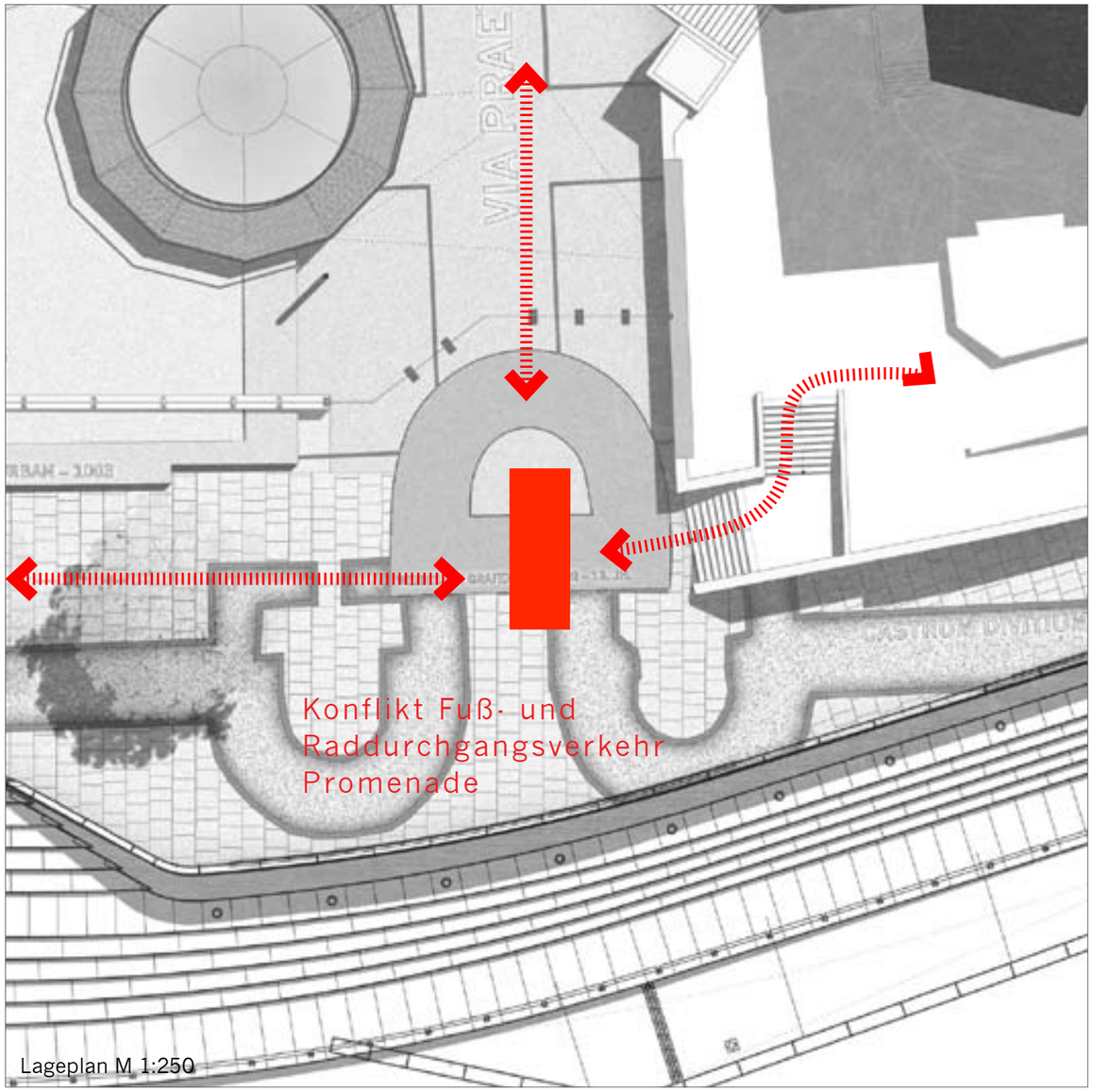
Variante Drehscheibe mit Plattform

ANSICHT DREHSCHEIBE UND ST. URBAN

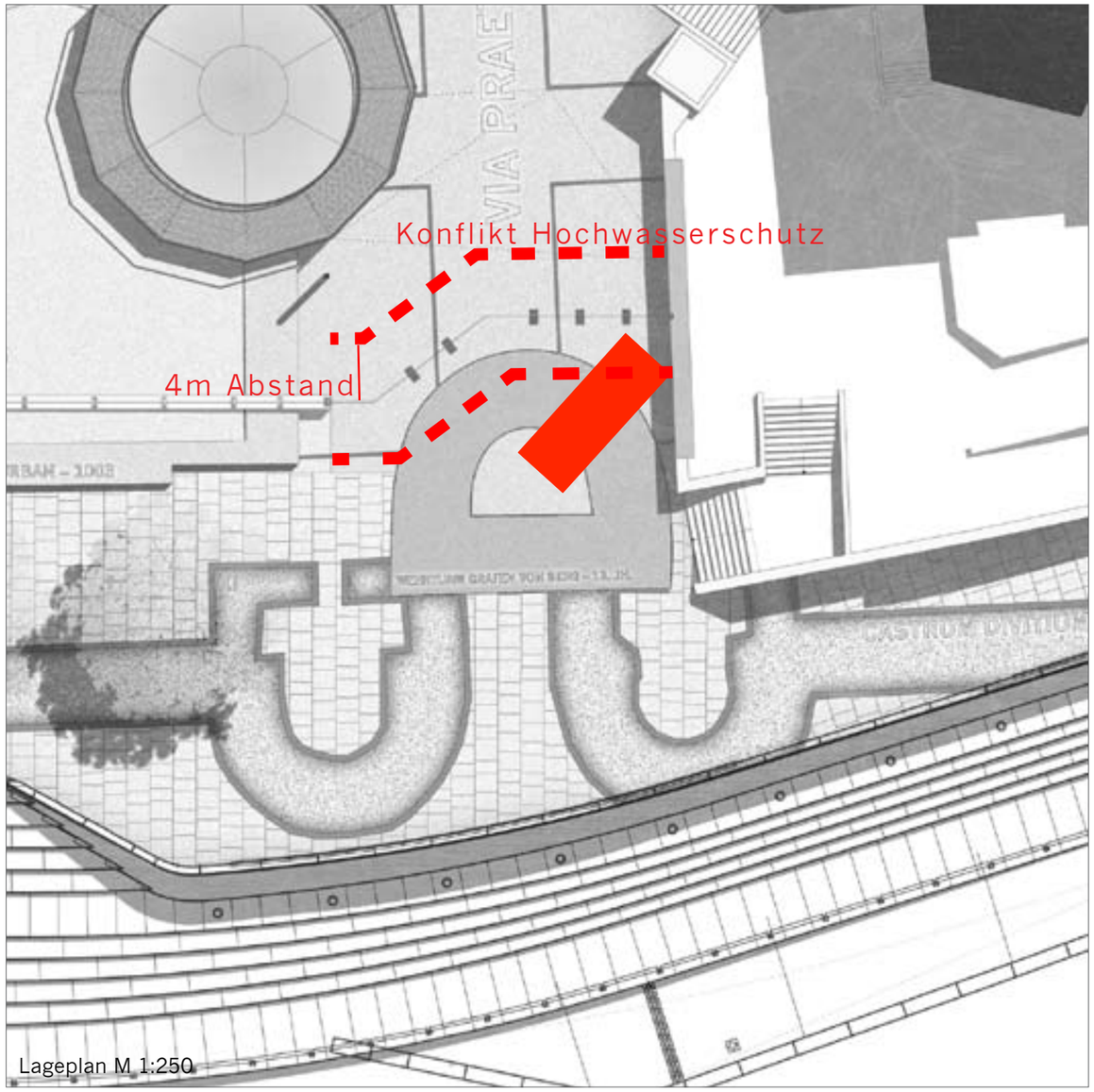
Variante Drehscheibe ohne Plattform

ARCHÄOLOGISCHE FENSTER ALS BODENFENSTER AM WEHRTURM

Konflikt-Studie



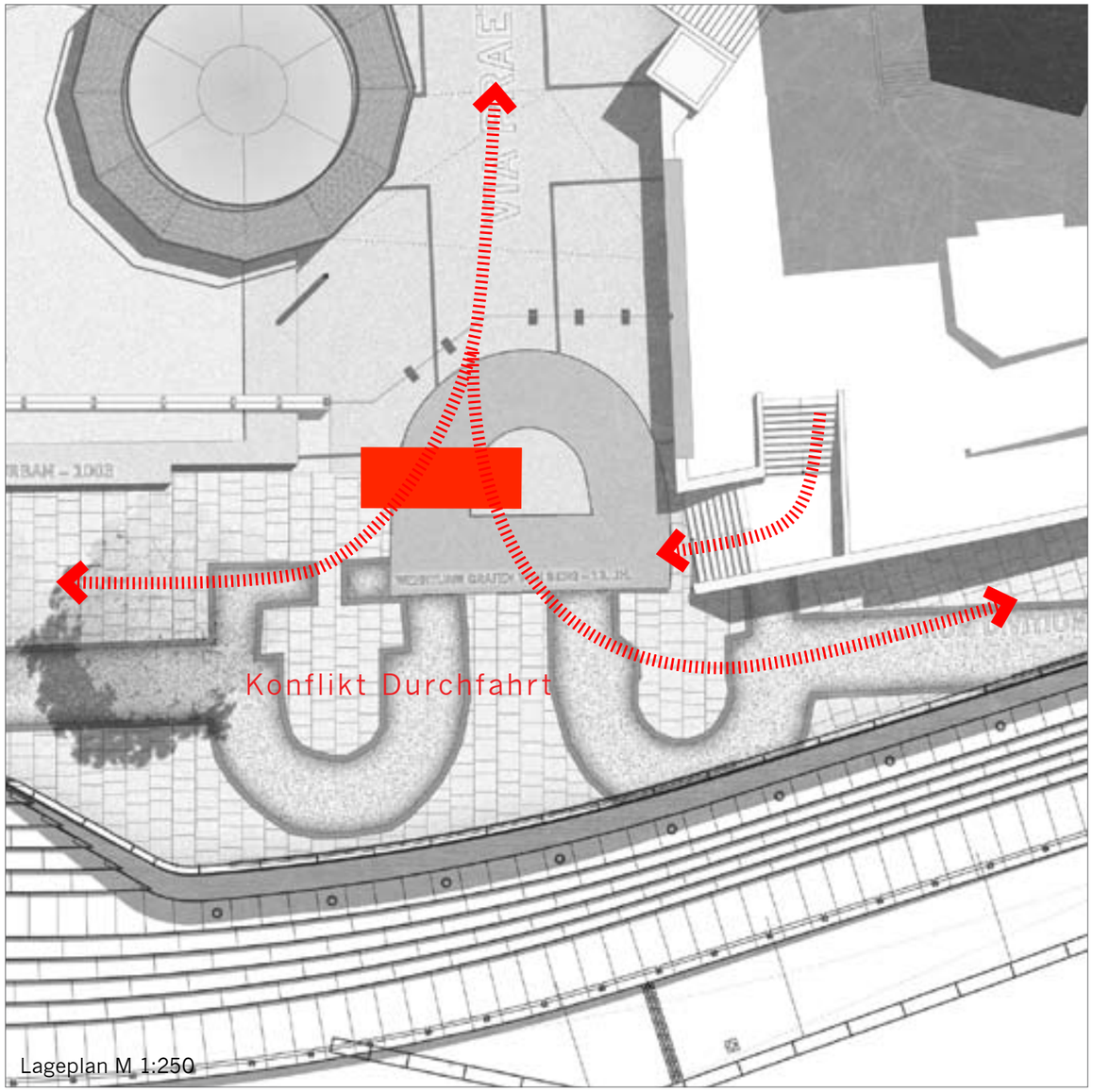
Lageplan M 1:250



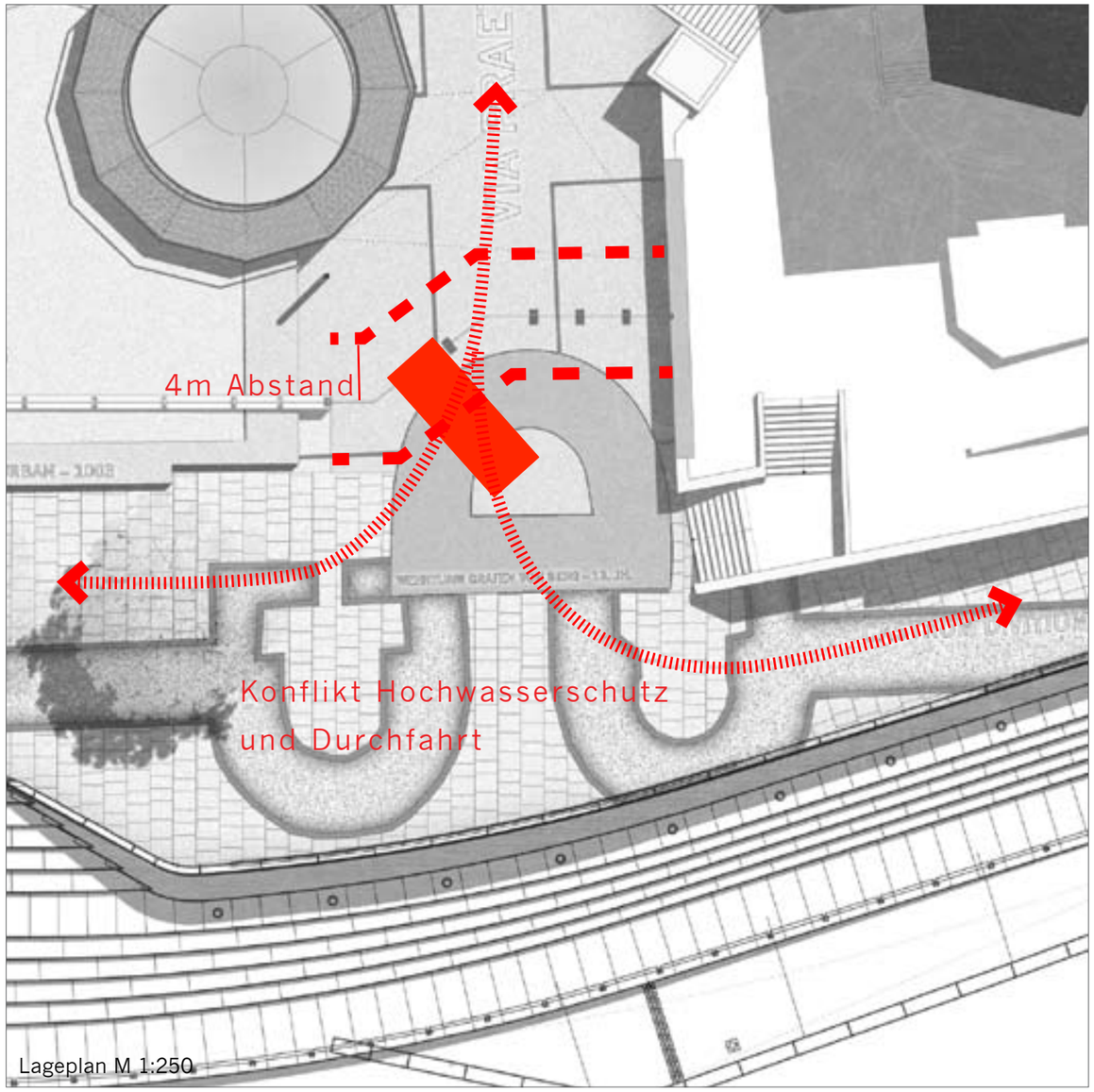
Lageplan M 1:250

ARCHÄOLOGISCHE FENSTER ALS BODENFENSTER AM WEHRTURM

Konflikt-Studie



Lageplan M 1:250

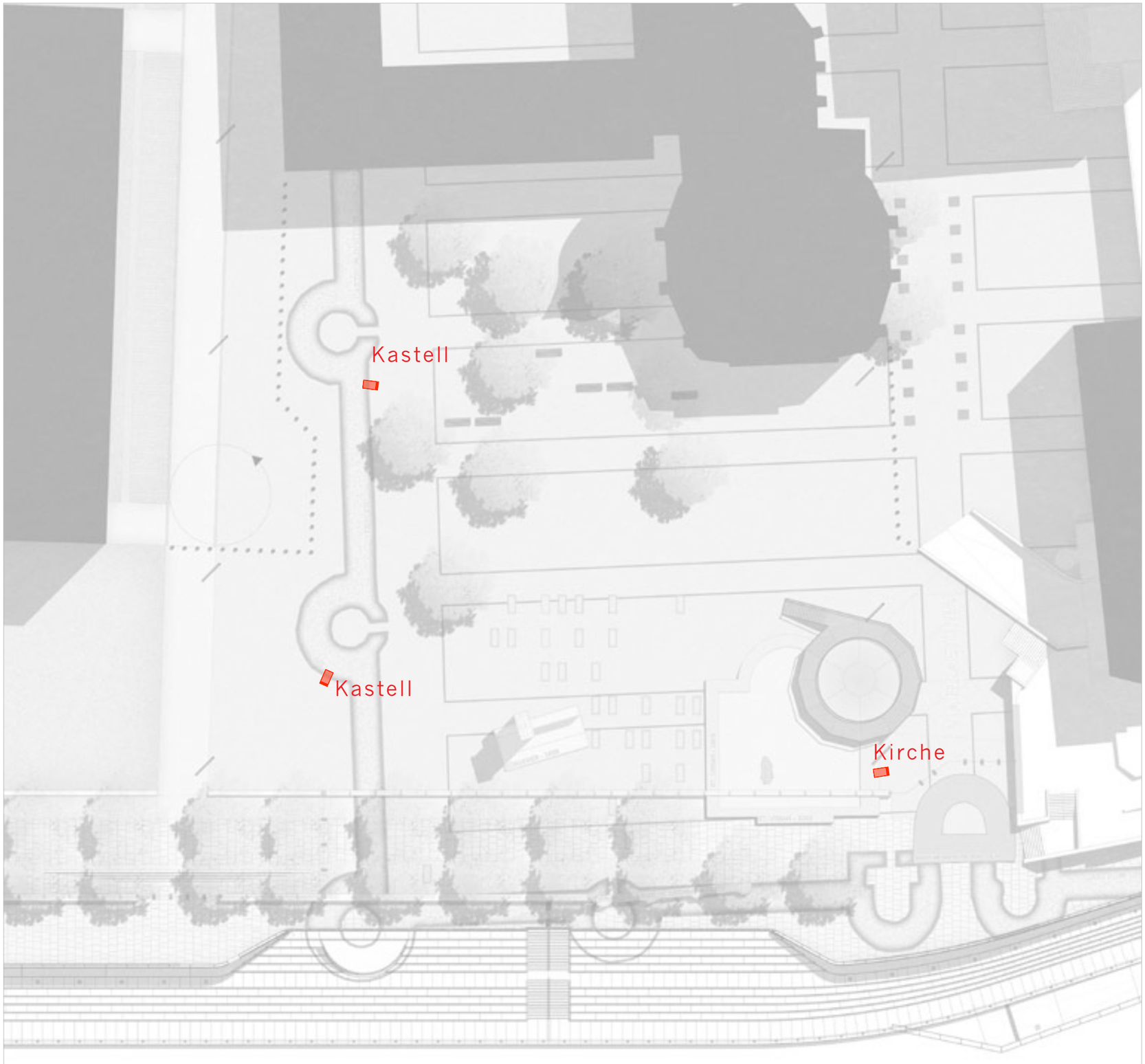


Lageplan M 1:250

ARCHÄOLOGISCHE FENSTER

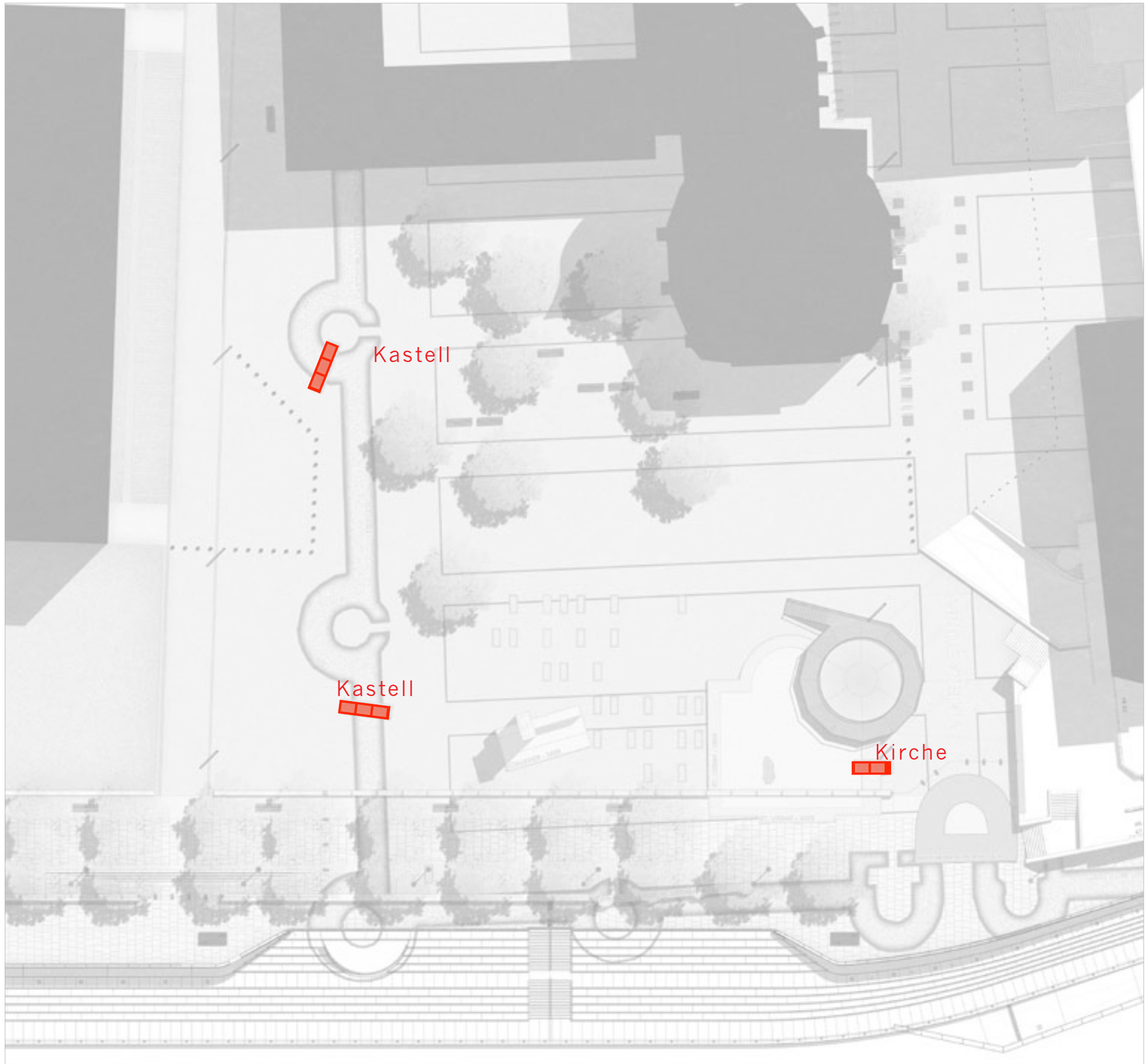
Variante 1 – als Säule ca. 1m x 1,80m

Mögliche Standorte



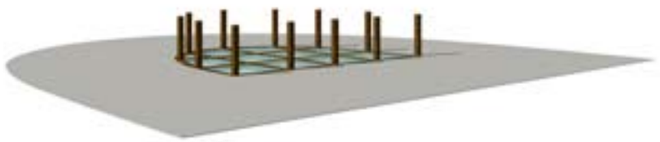
ARCHÄOLOGISCHE FENSTER

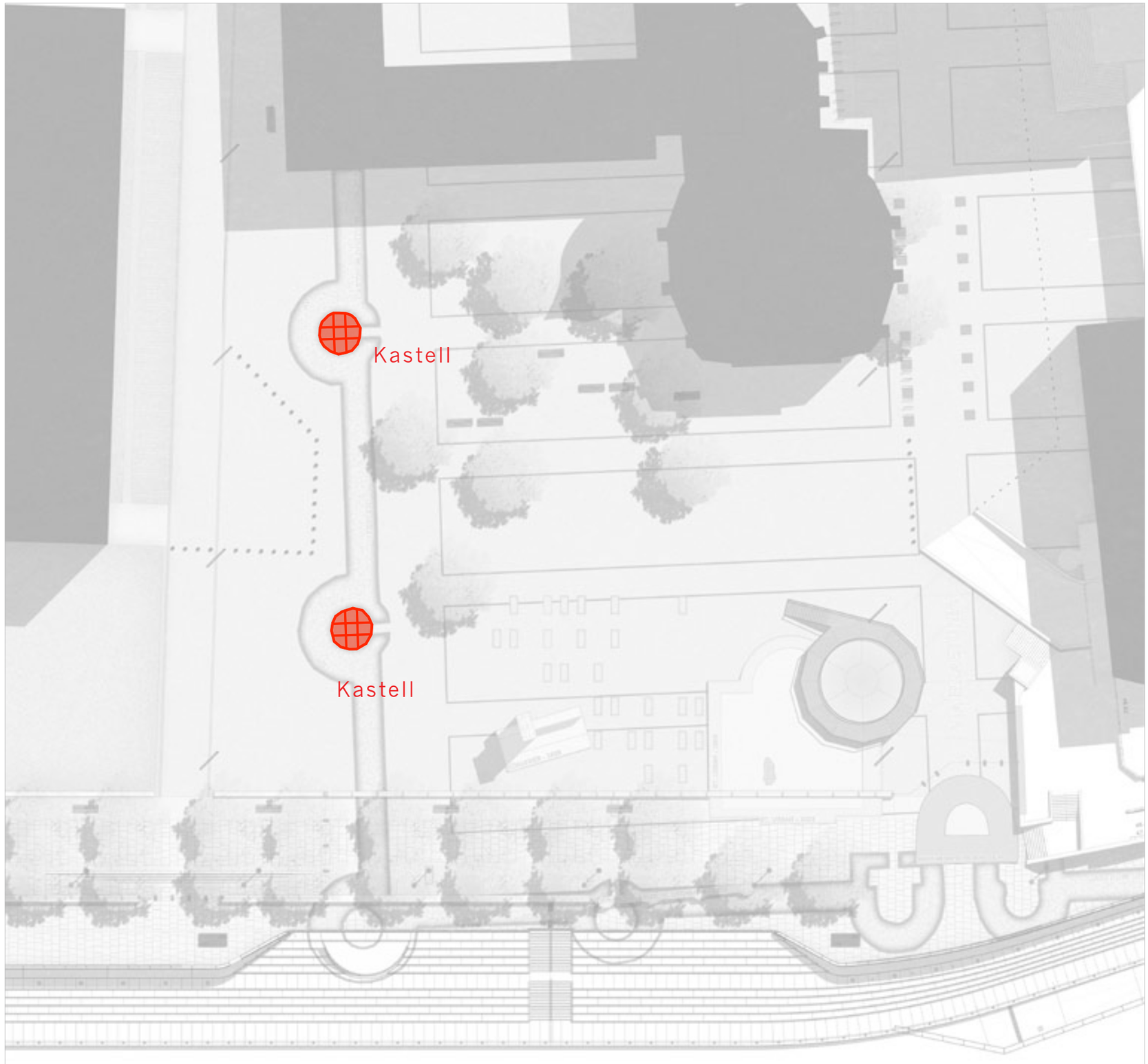
Variante 2 – als Spange
ca. 6m x 1,50m
mögliche Standorte



ARCHÄOLOGISCHE FENSTER

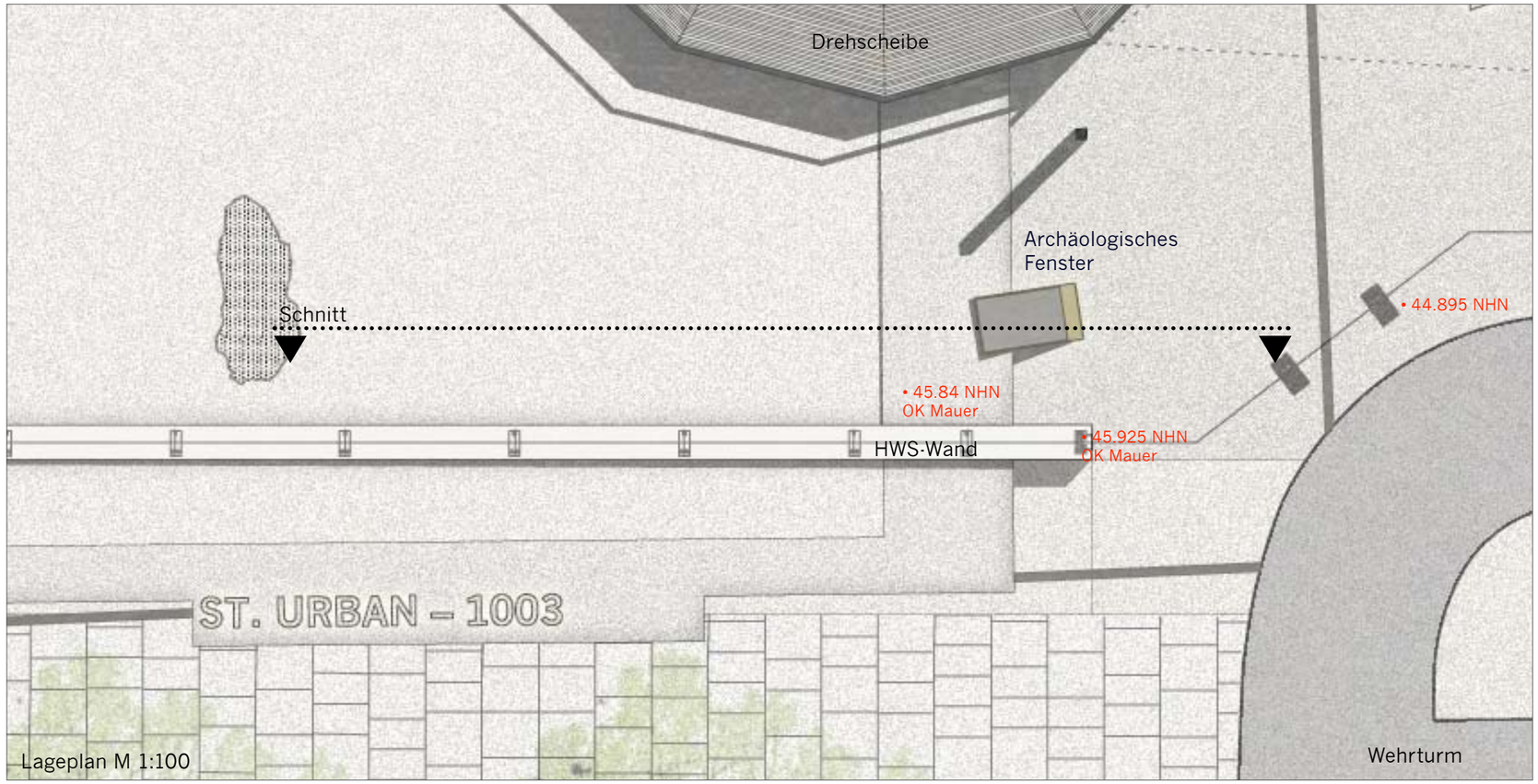
Variante 3 – als Bodenfenster



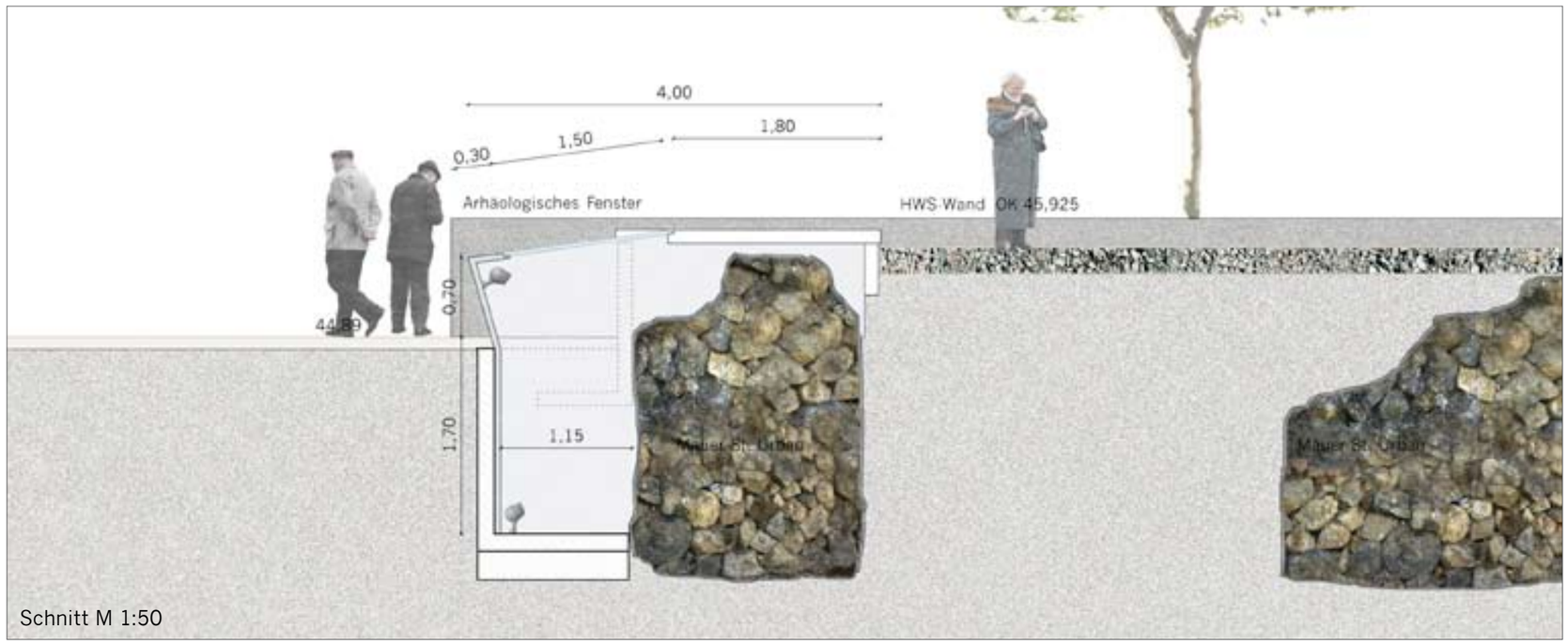


ARCHÄOLOGISCHE FENSTER ST. URBAN

Variante 1 – Archäologisches Fenster als Säule ca. 1m x 1,80m



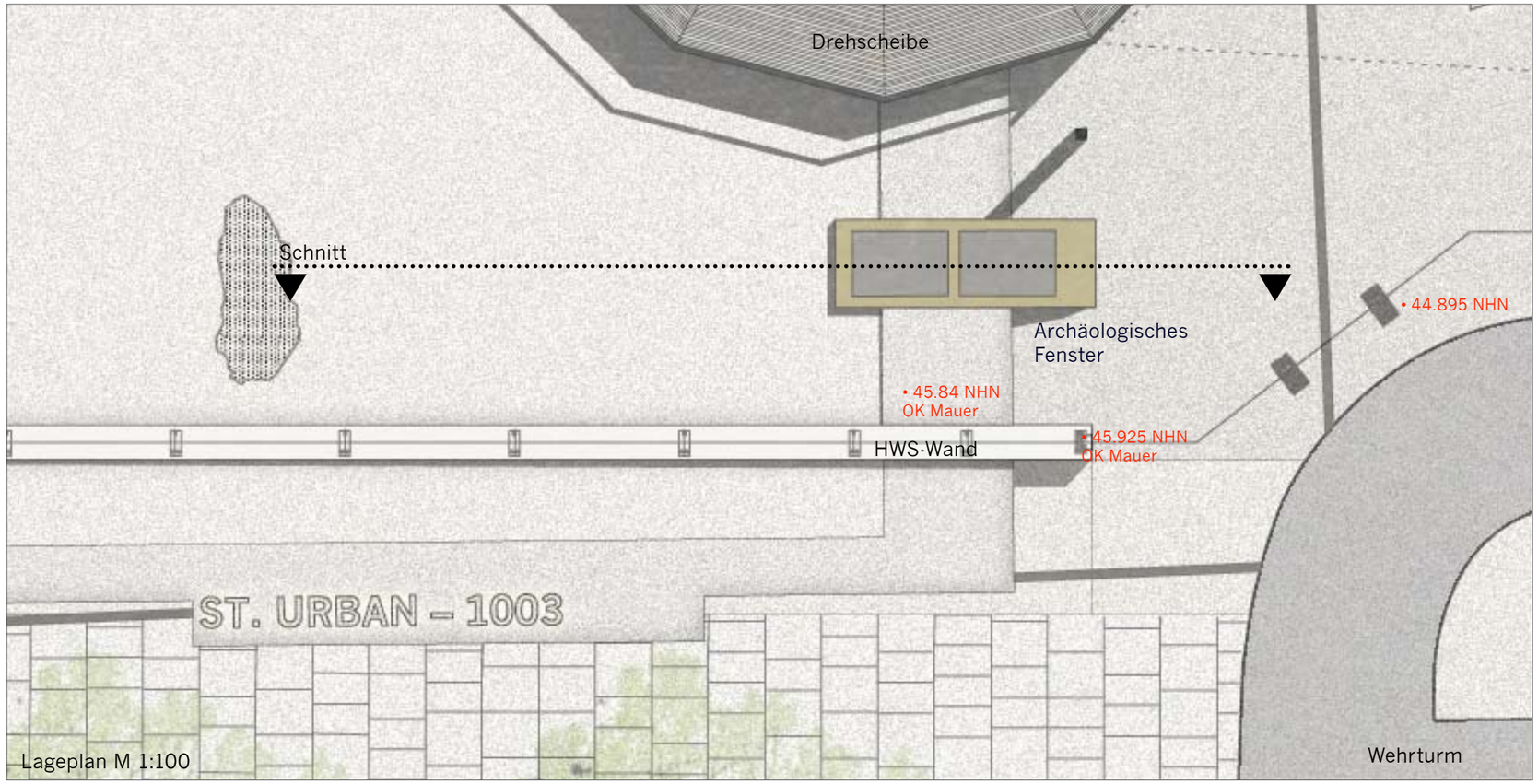
Lageplan M 1:100



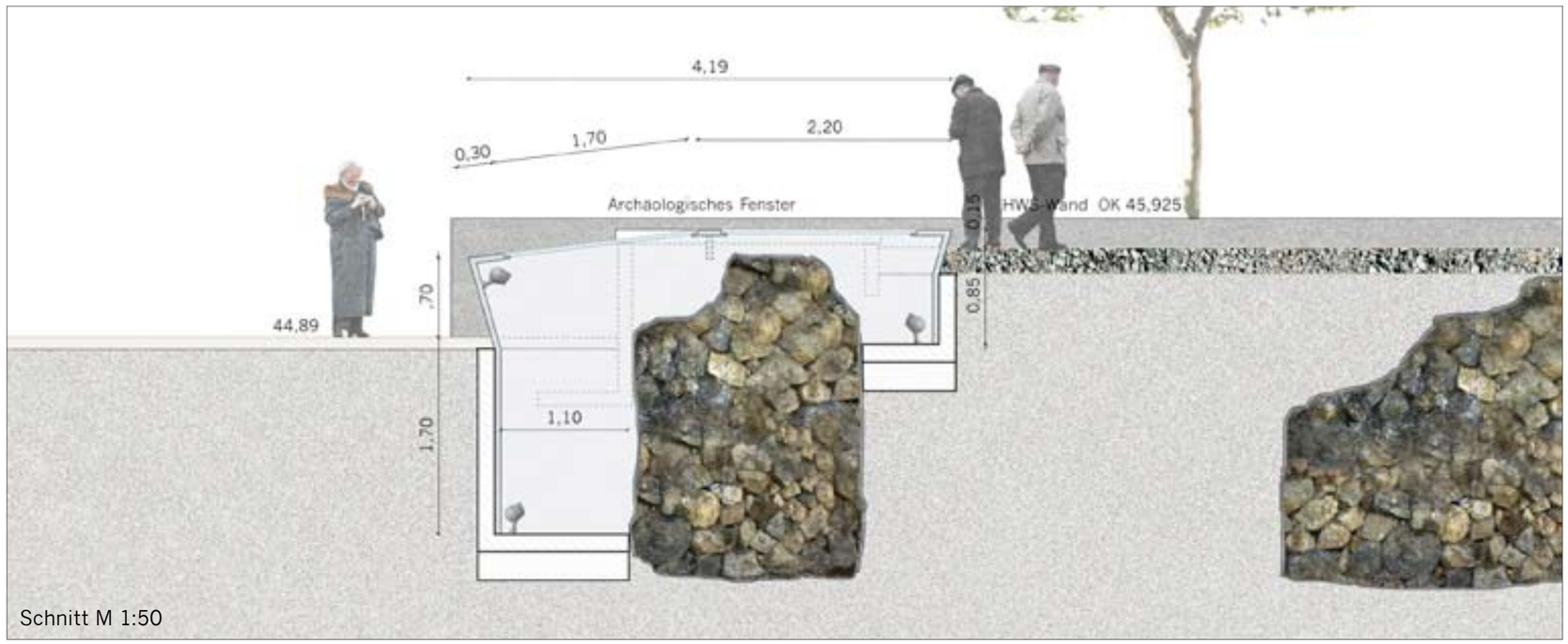
Schnitt M 1:50

ARCHÄOLOGISCHE FENSTER ST. URBAN

Variante 2 – Archäologisches Fenster als Spange ca. 4m x 1,50m



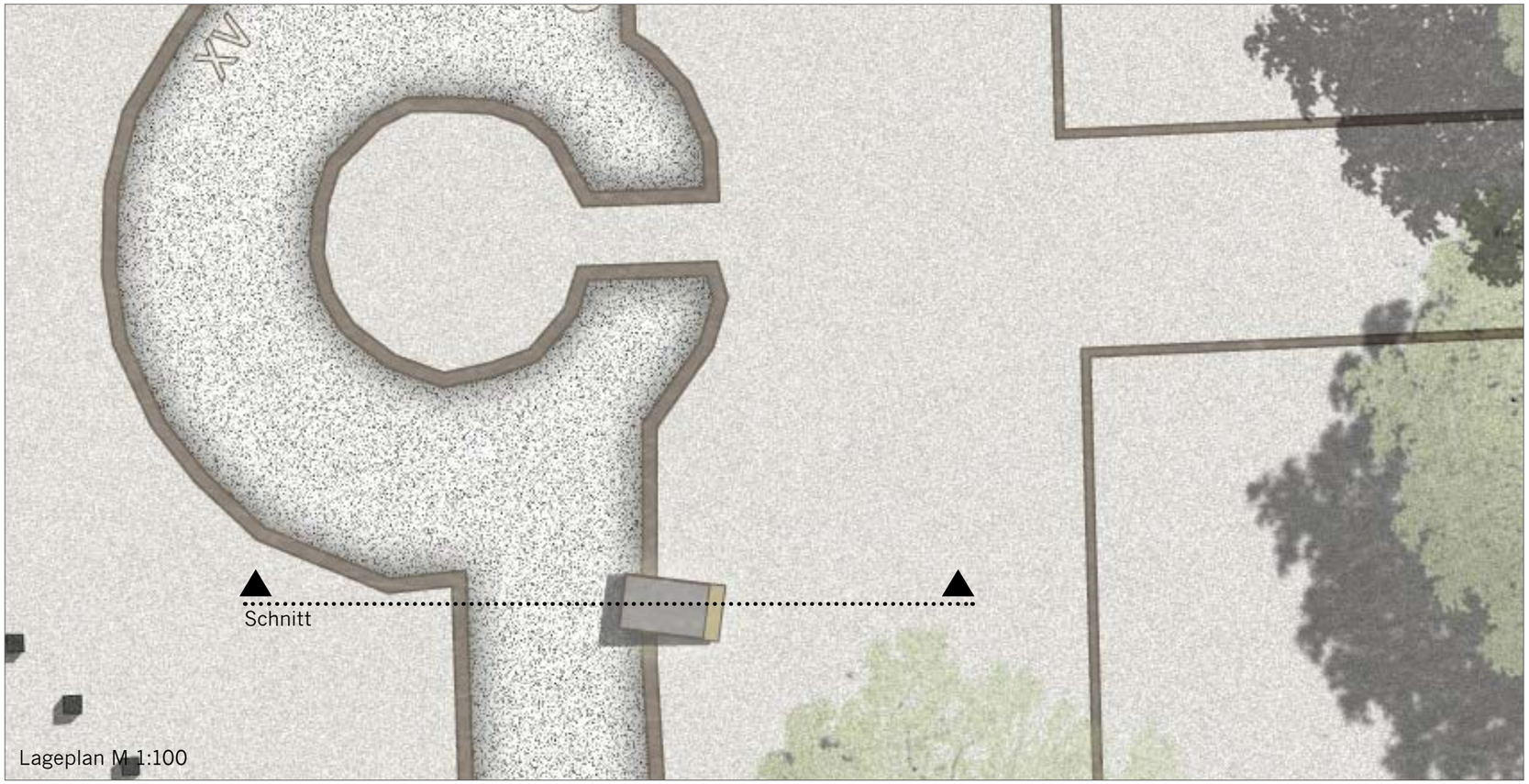
Lageplan M 1:100



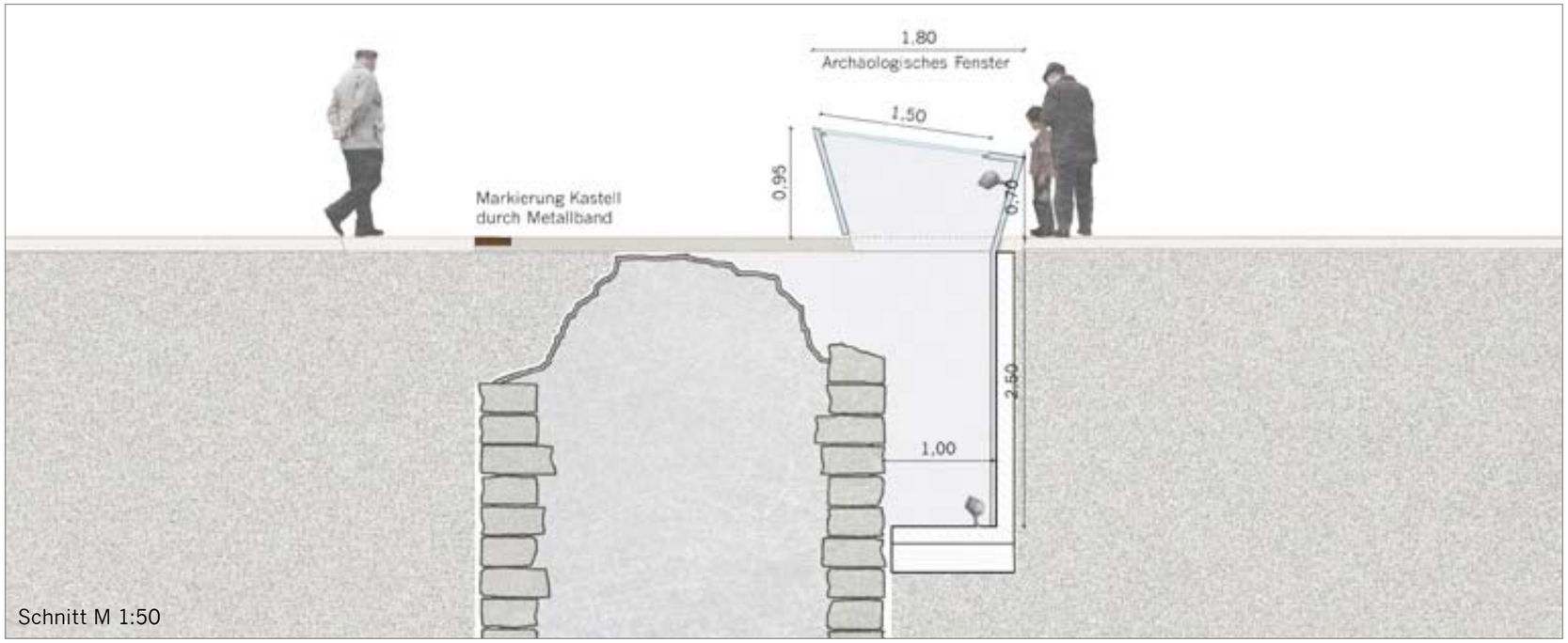
Schnitt M 1:50

ARCHÄOLOGISCHE FENSTER KASTELL

Variante 1 – Archäologisches Fenster als Säule ca. 1m x 1,80m



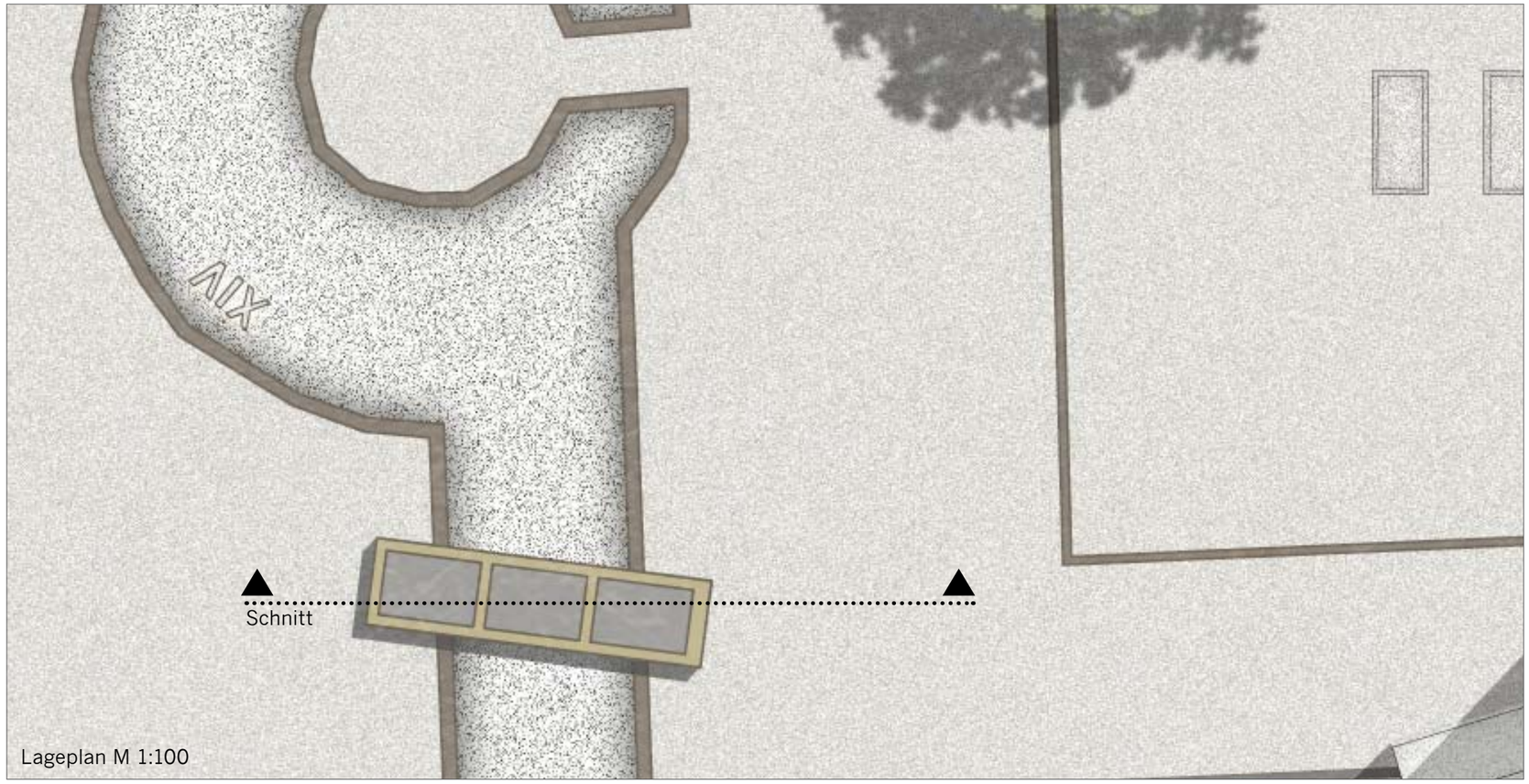
Lageplan M 1:100



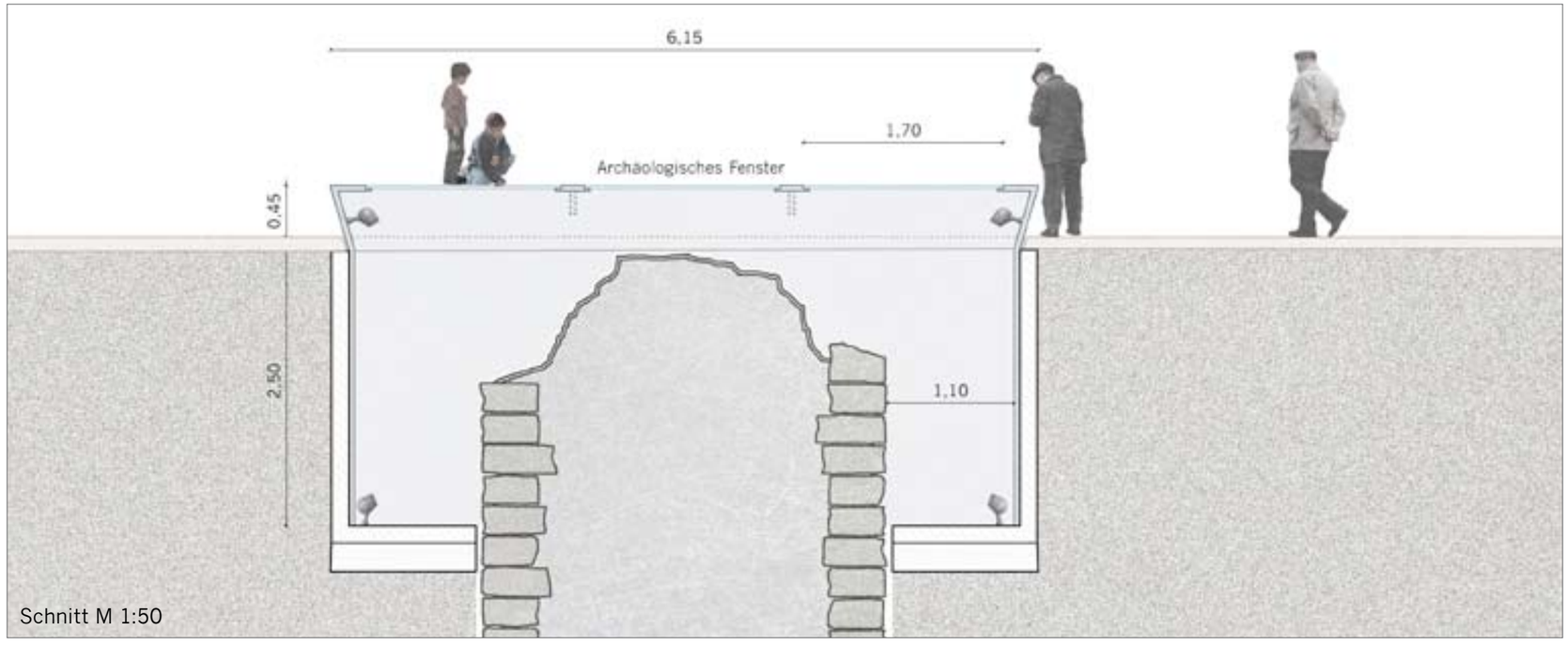
Schnitt M 1:50

ARCHÄOLOGISCHE FENSTER KASTELL

Variante 2 – Archäologisches Fenster als Spange ca. 6m x 1,50m



Lageplan M 1:100

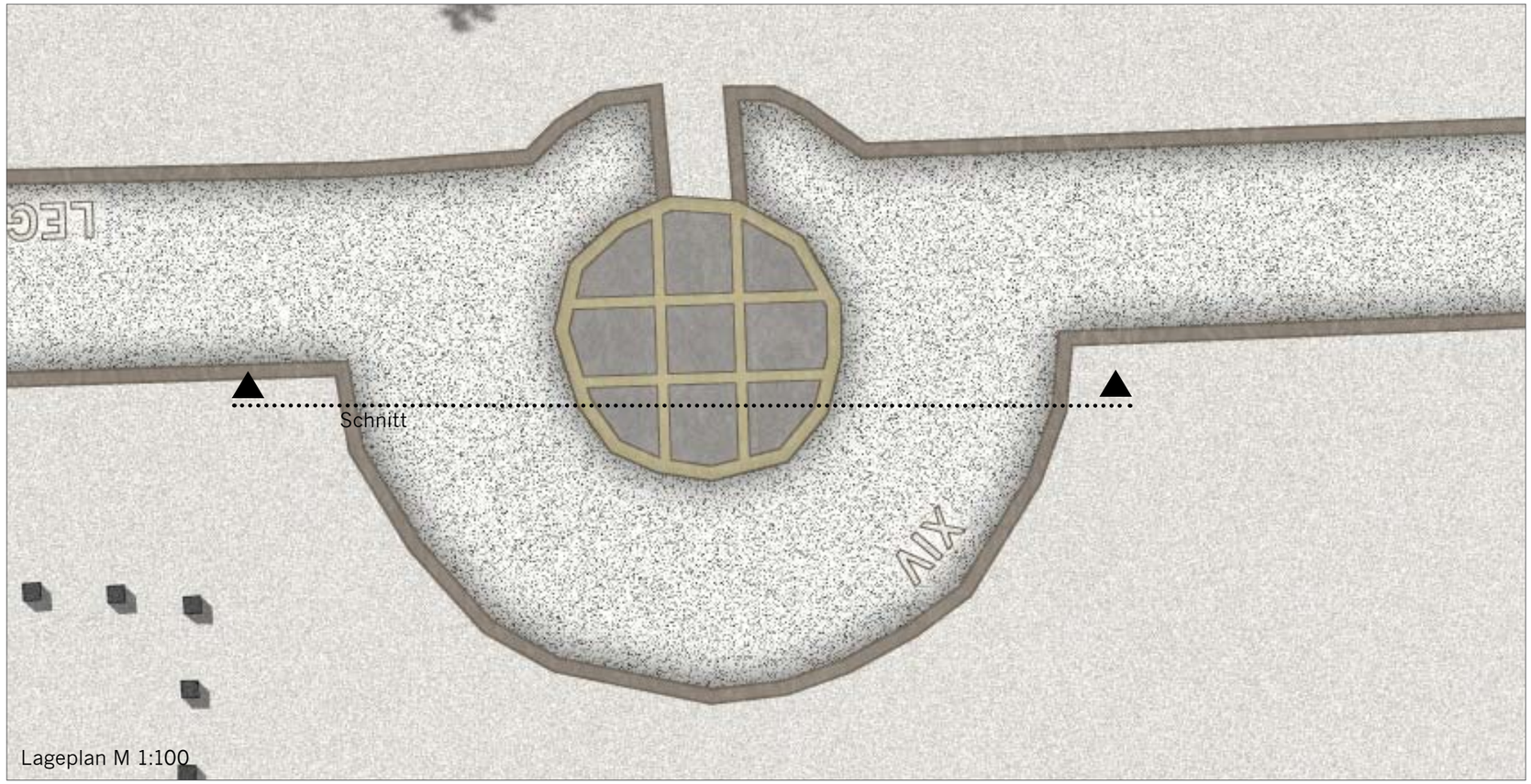


Schnitt M 1:50

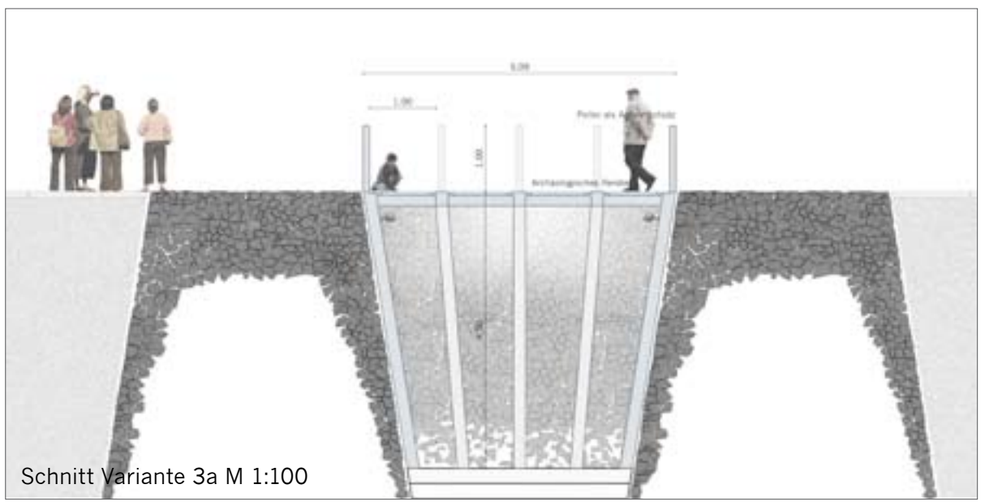
ARCHÄOLOGISCHE FENSTER KASTELL

Variante 3 – Archäologisches Fenster bodenbündig

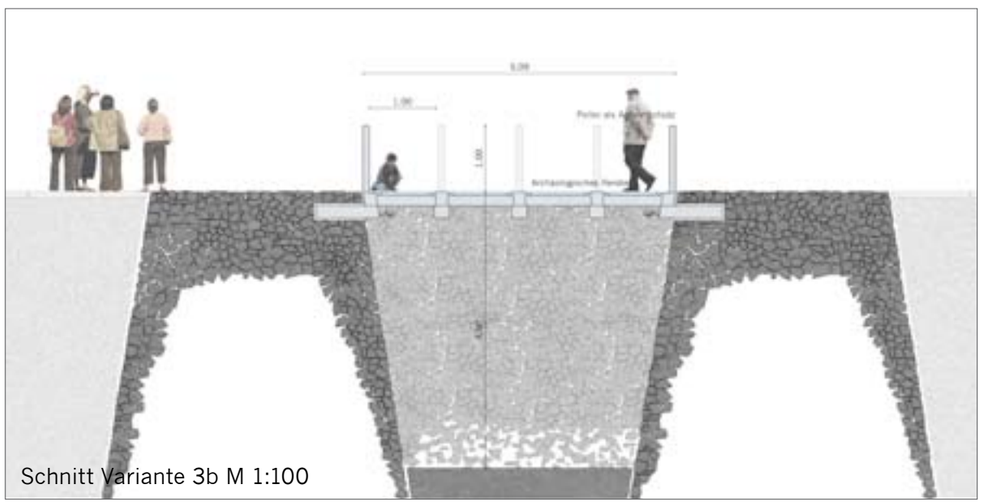
maximales Scheibenformat
1,70 x 1,70 m



Lageplan M 1:100



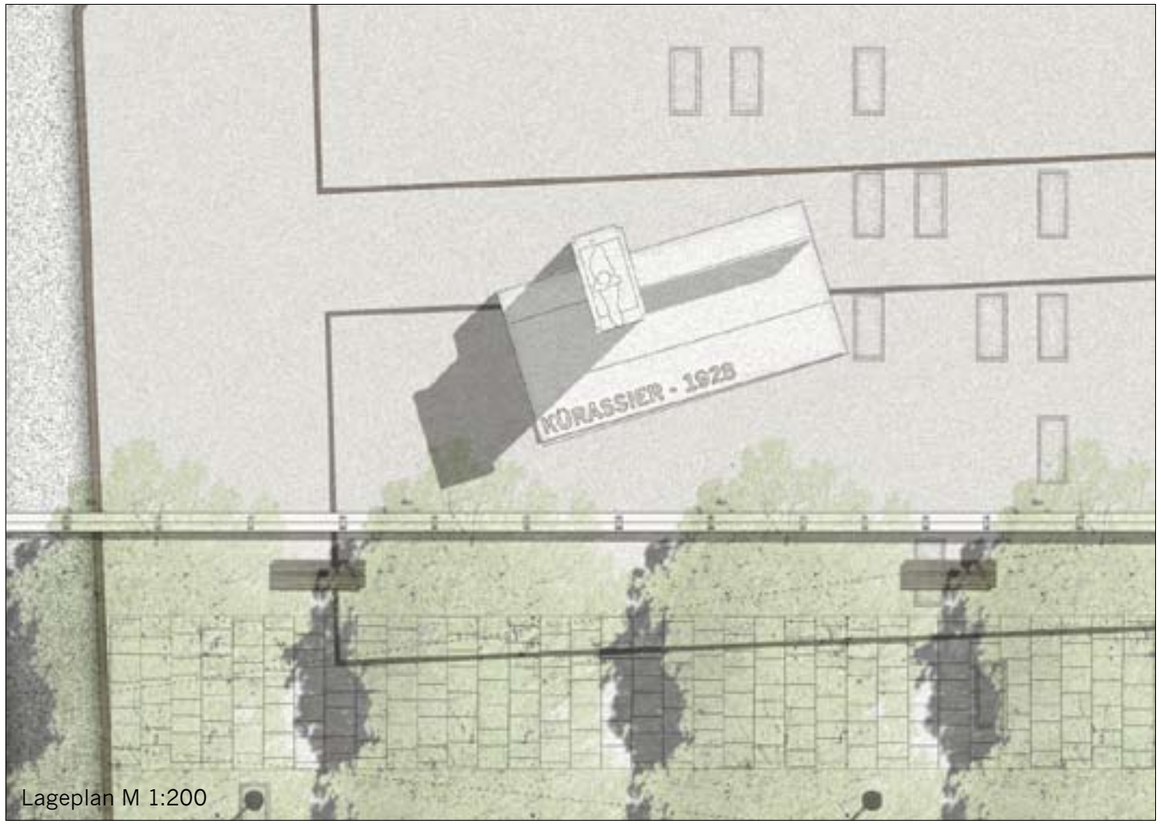
Schnitt Variante 3a M 1:100



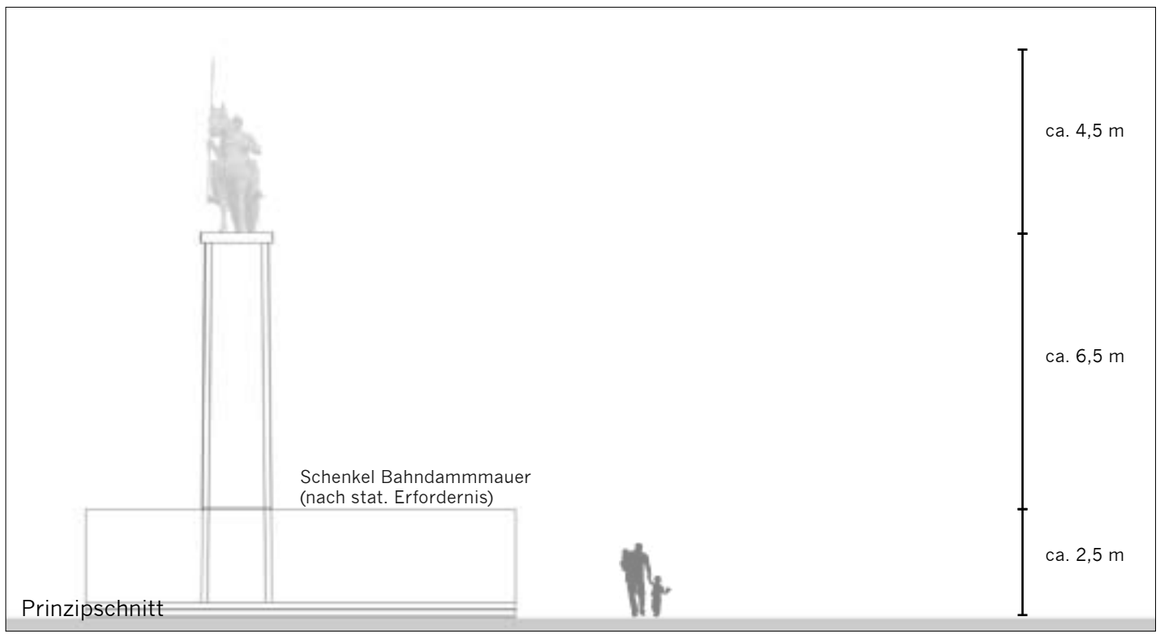
Schnitt Variante 3b M 1:100

ANSICHT AUFGANG UND ARCHÄOLOGISCHES FENSTER AM WEHRTURM

KÜRASSIER - REITERSTANDBILD



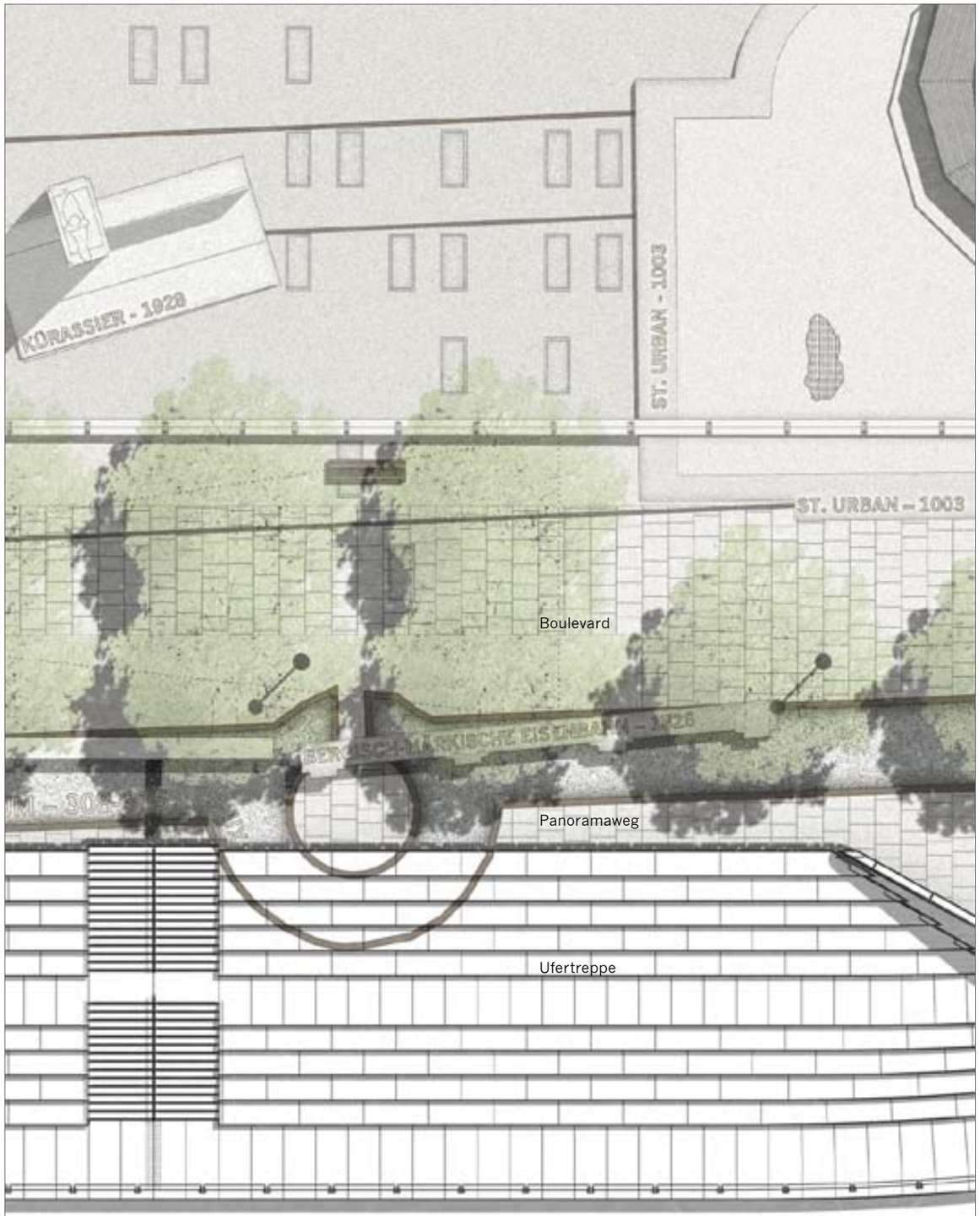
Lageplan M 1:200



Prinzipschnitt

ANSICHT KÜRASSIER UND FRIEDHOF

MAUER BAHNDAMM



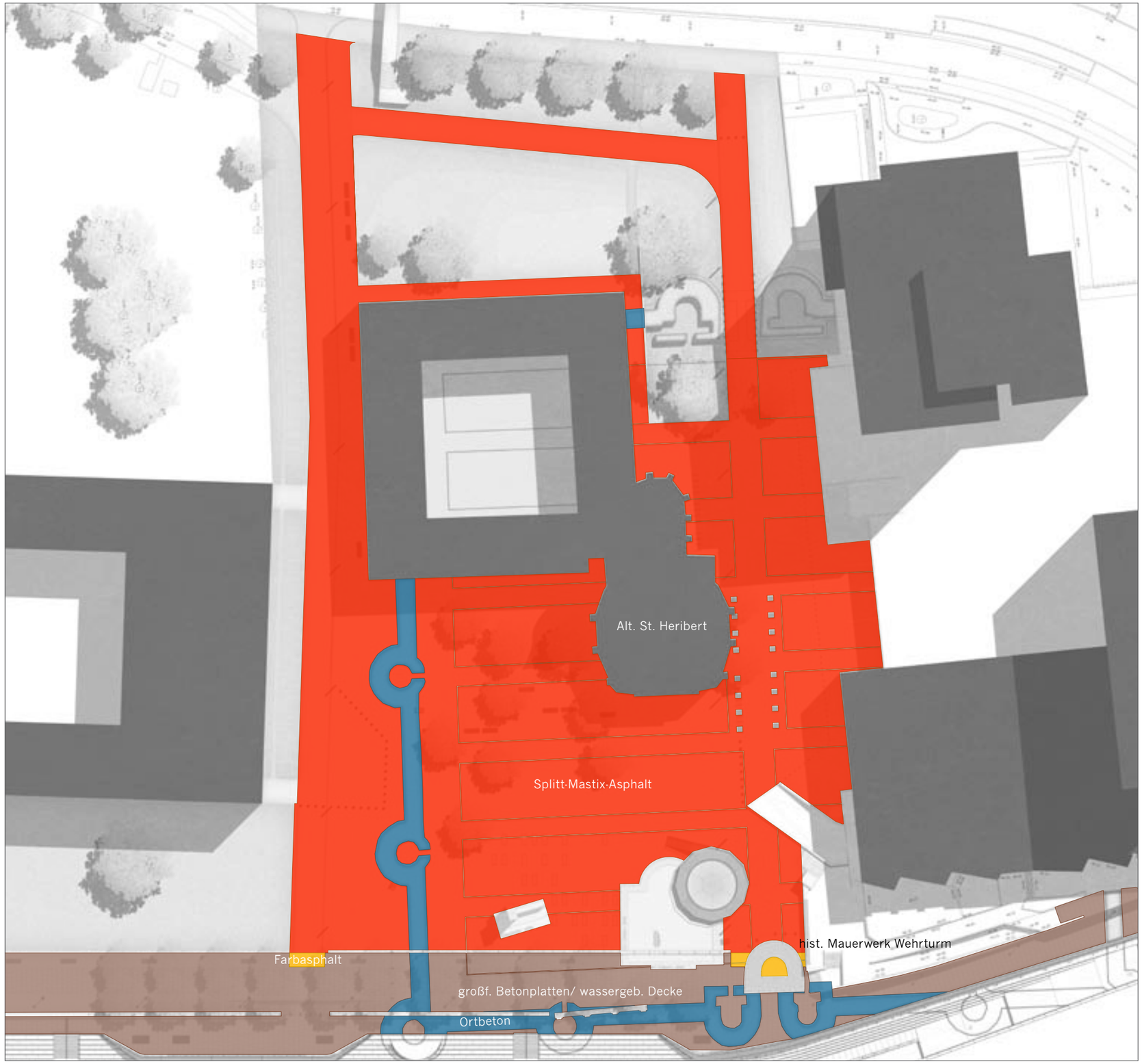
Lageplan M 1:200

Photo Bestand

ANSICHT BAHNDAMMMAUER UND GRUNDRISS KASTELL

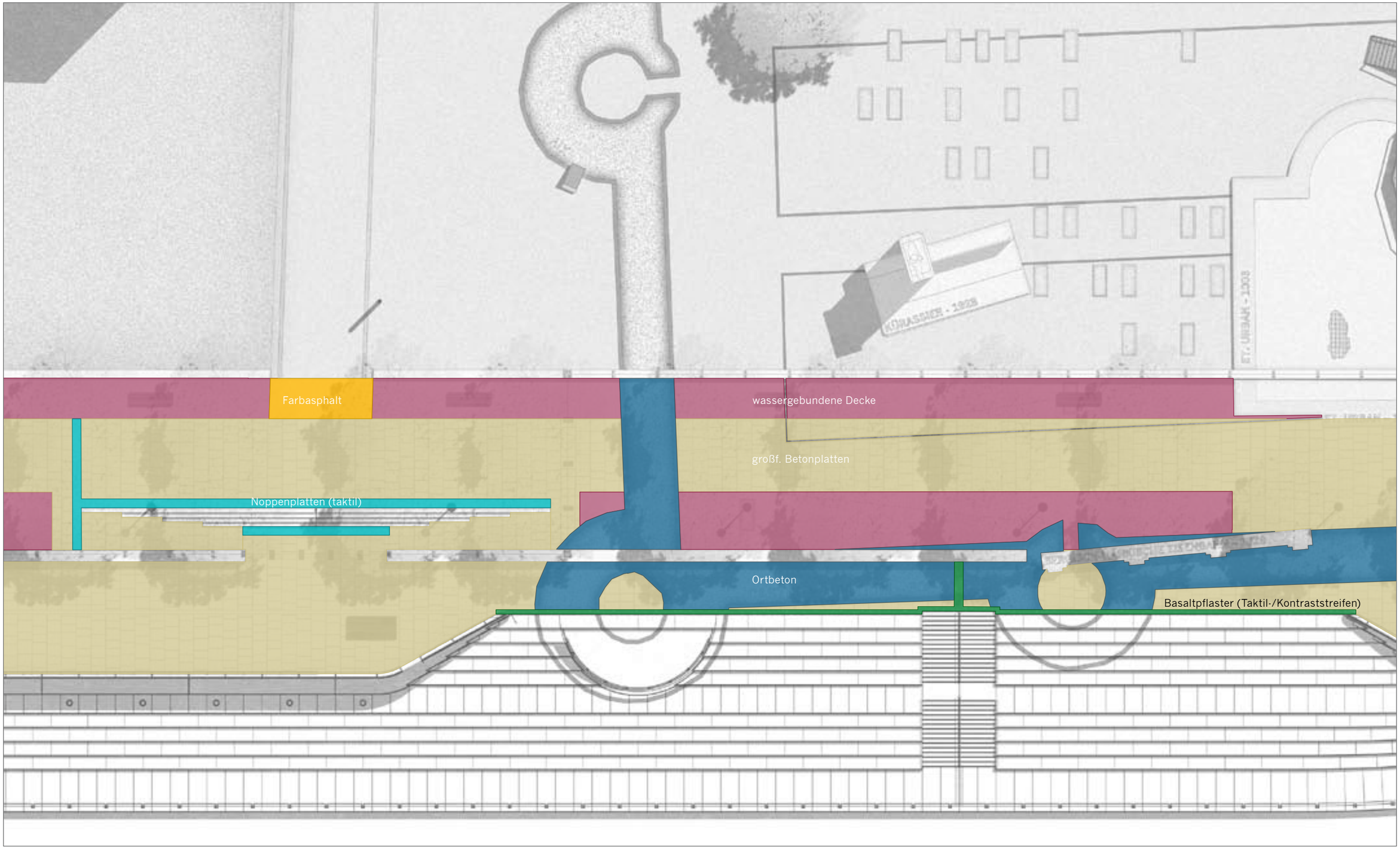
MATERIALITÄT

Materialitäten Historischer Park



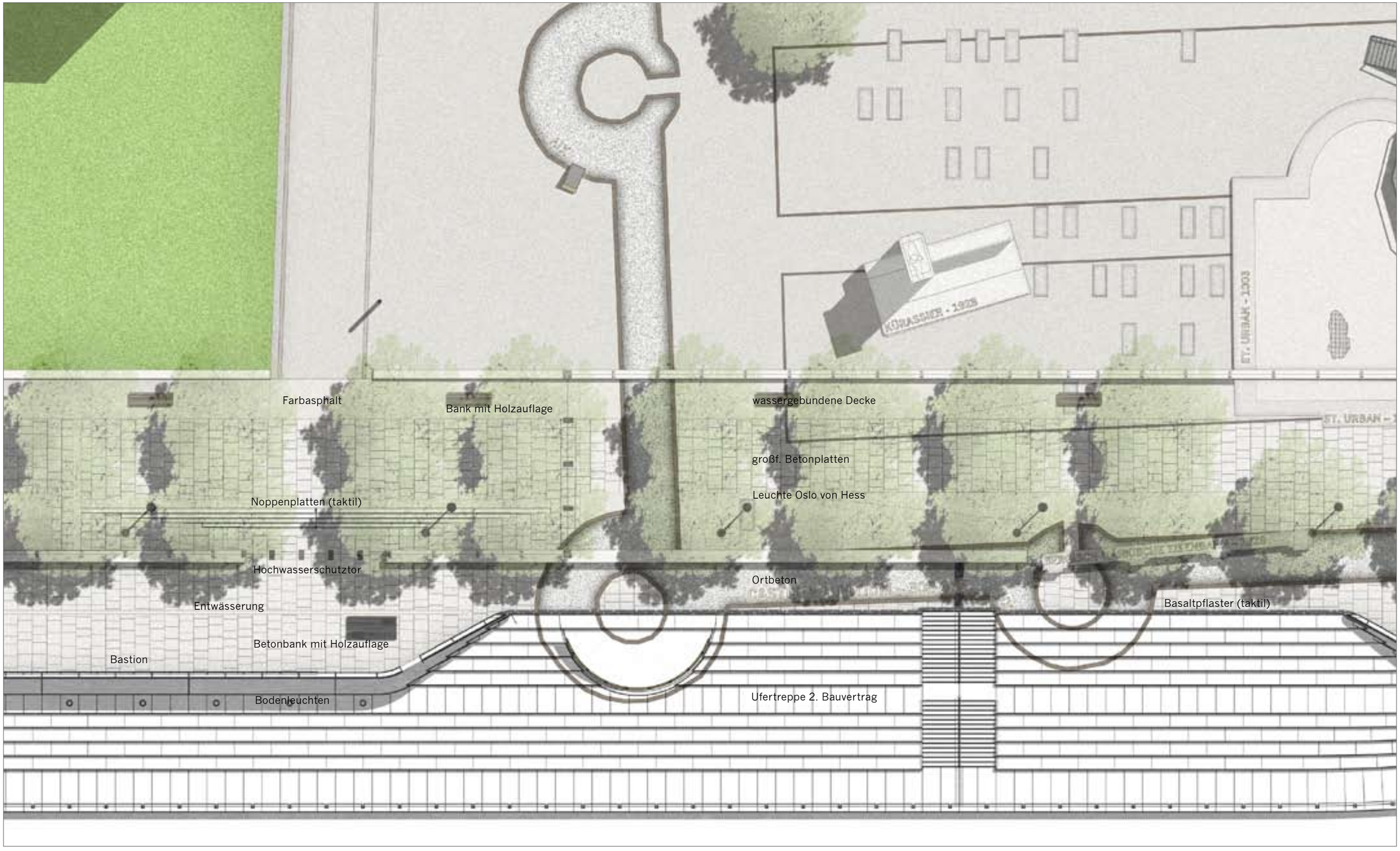
MATERIALITÄT

Materialitäten Boulevard



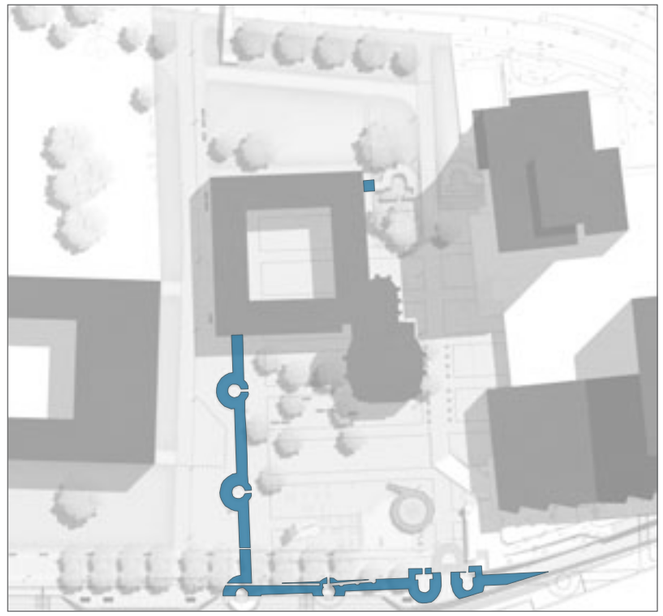
MATERIALITÄT

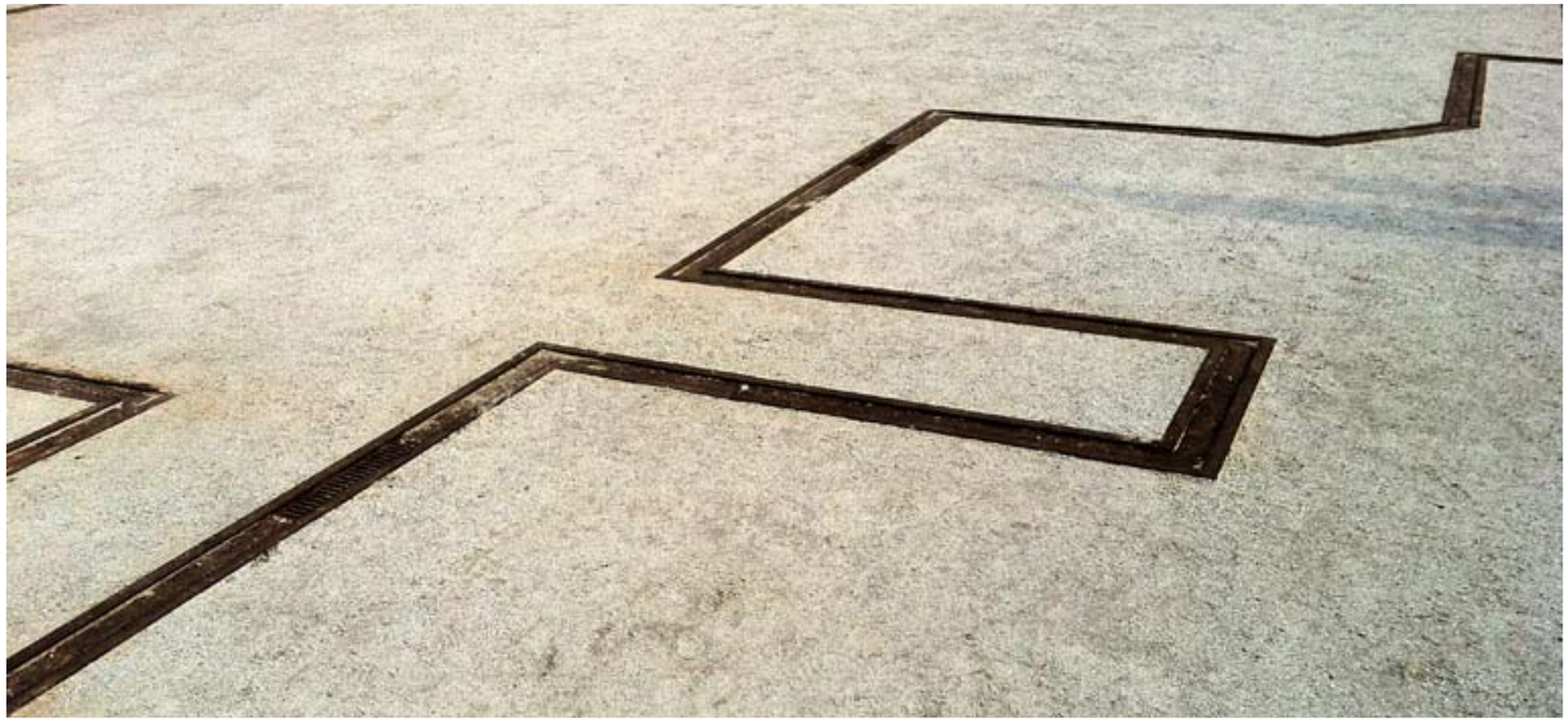
Materialitäten Boulevard



MATERIALITÄT

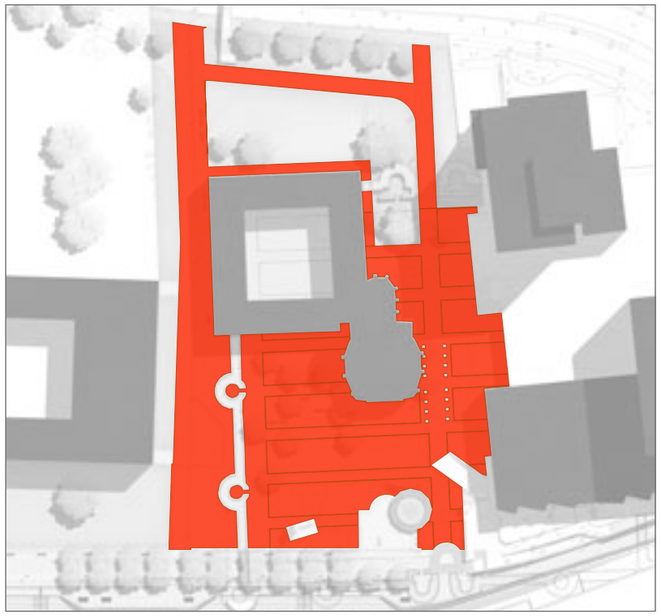
Ortbeton mit rauher Oberfläche und Einfassung aus Baubronze zur Betonung der Kastellmauer





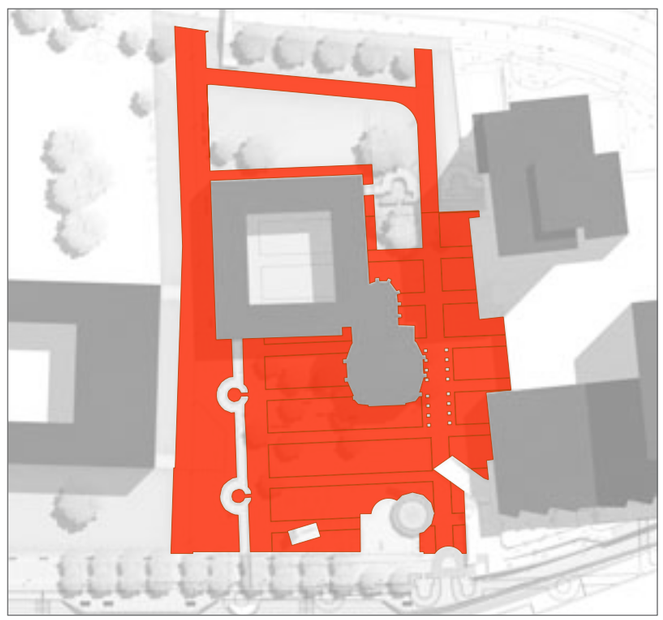
MATERIALITÄT

Platzbelag aus Splitt-Mastix-Asphalt



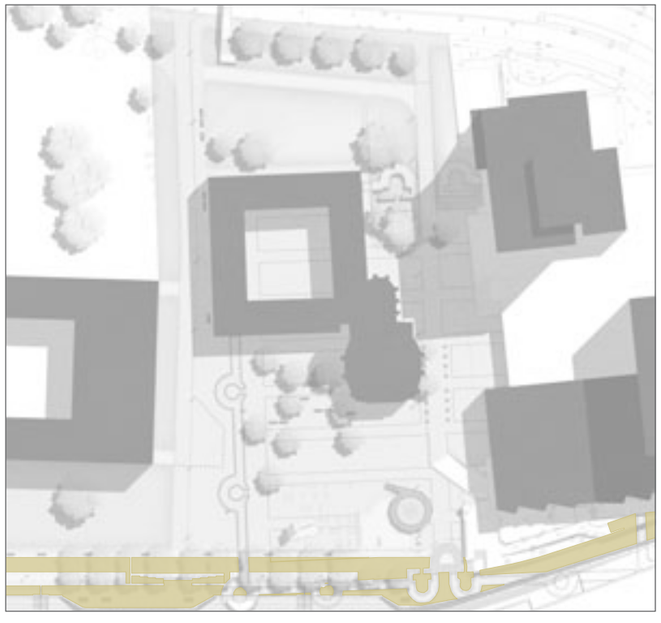
MATERIALITÄT

Beschriftung der archäologischen Funde im
Asphalt mit eingelassenen Metallbuchstaben



MATERIALITÄT

großformatige Betonplatten auf dem Boulevard



MATERIALITÄT

Kleinformatige Betonplatten auf dem Boulevard

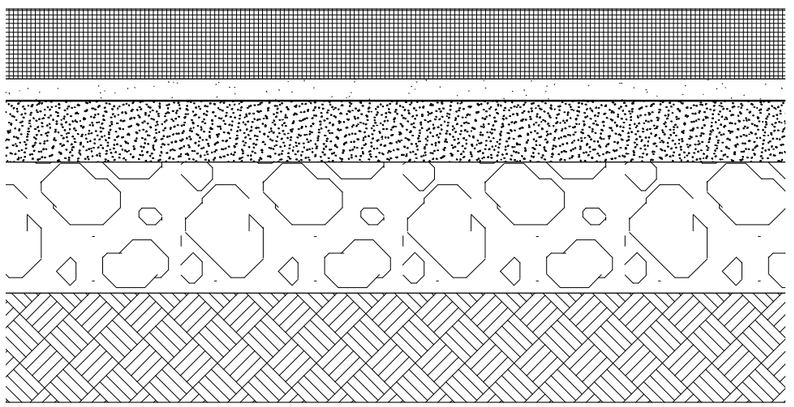
Variante 2:

drei Plattenformate

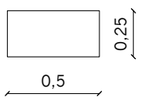
50x25 cm

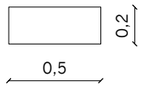
50x20 cm

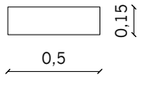
50x15 cm

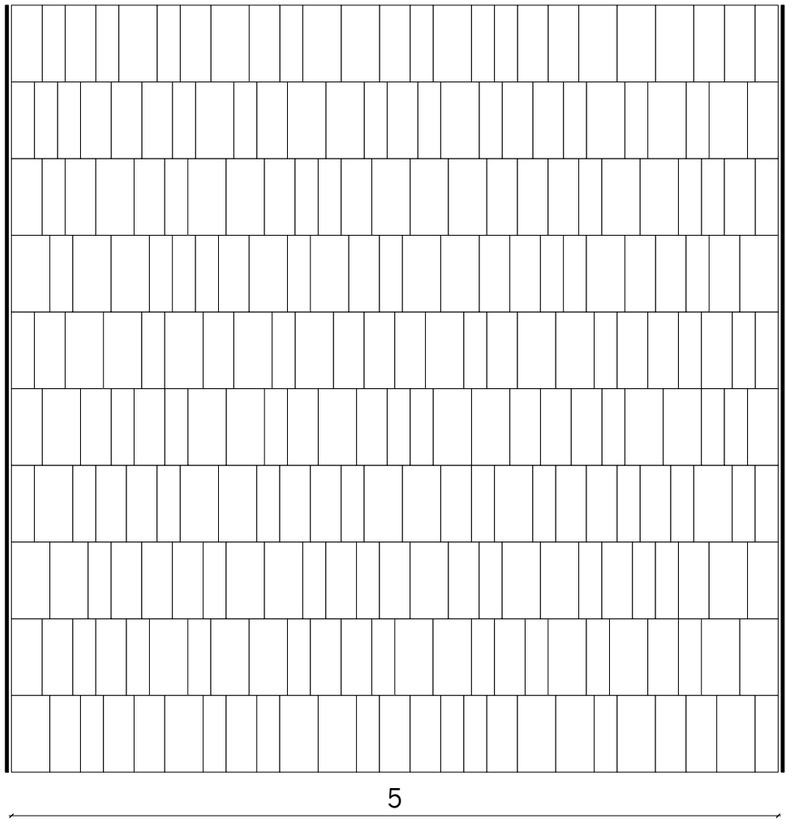


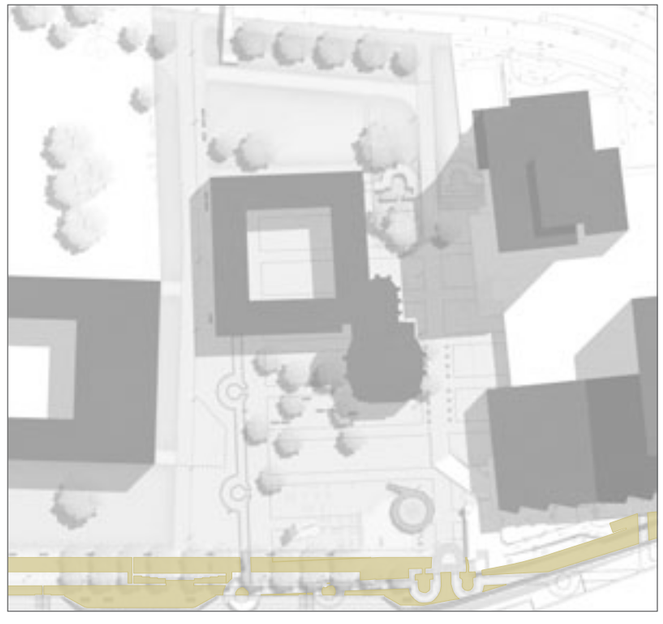
Sonderbauweise · Anlehnung an Bauklasse III RstO











ORIGINALGRÖSSE DIN A3

MATERIALITÄT

Kleinformatige Betonplatten auf dem Boulevard

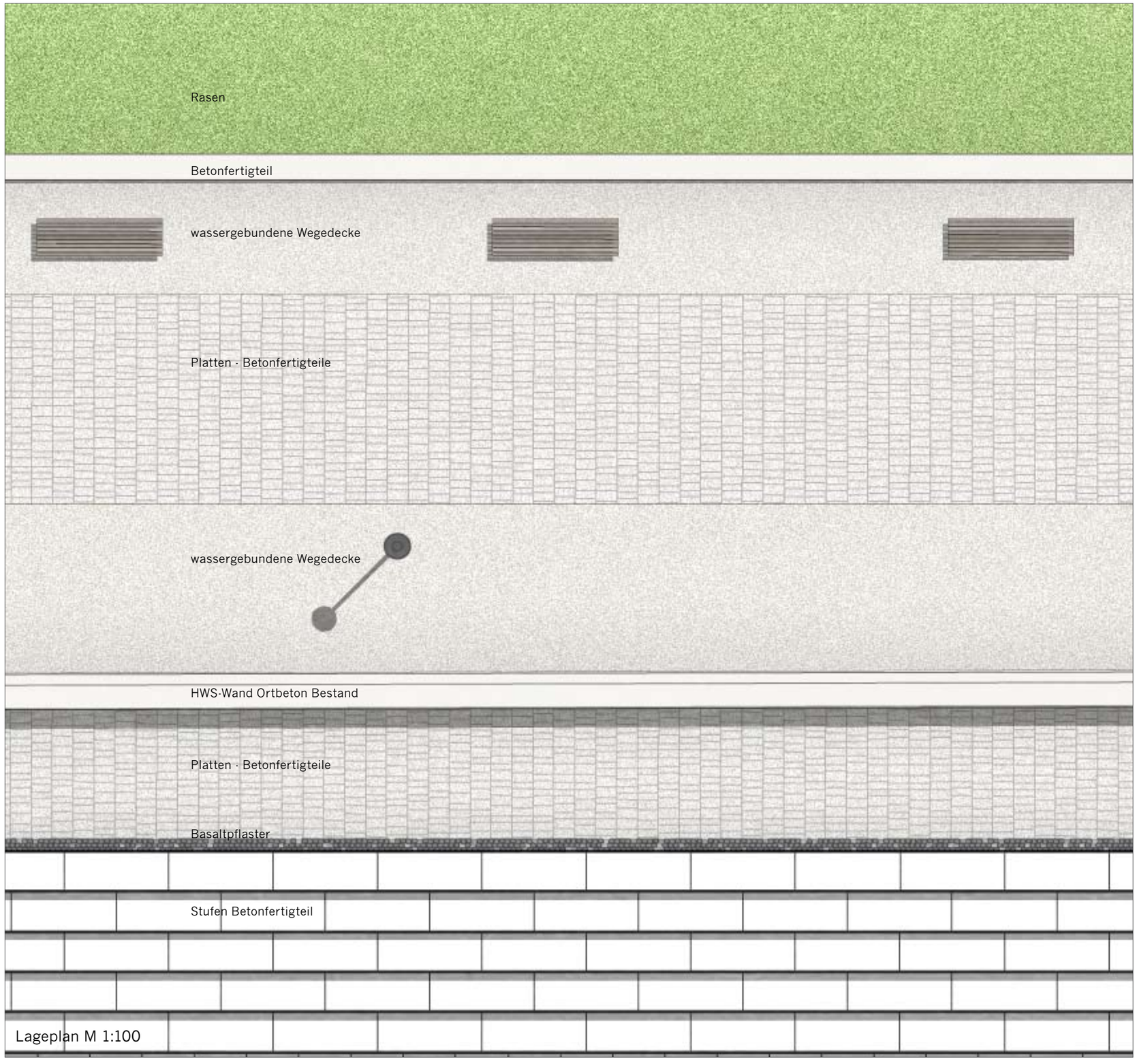
Variante 2:

drei Plattenformate

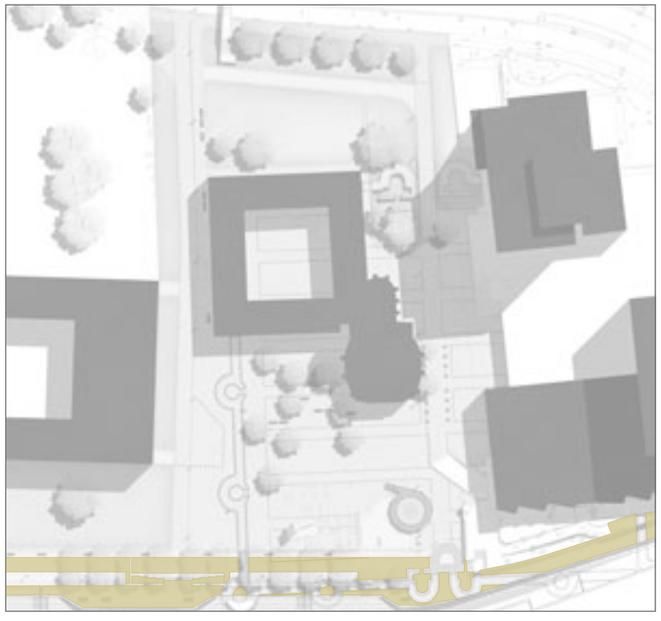
50x25 cm

50x20 cm

50x15 cm

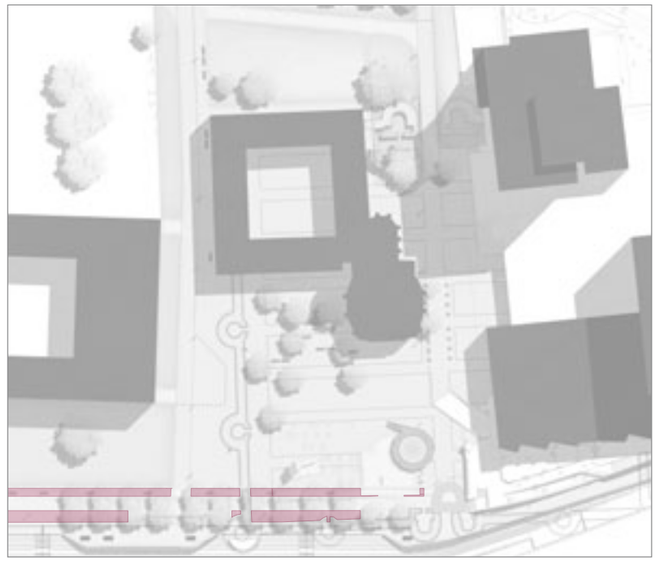


Lageplan M 1:100

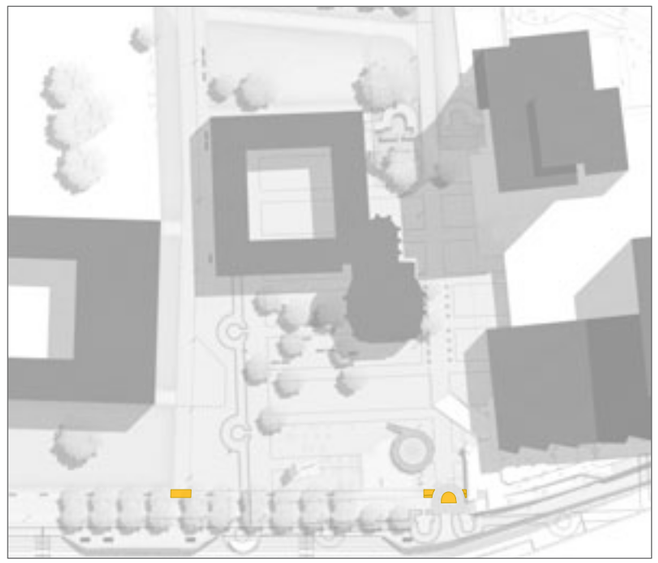


MATERIALITÄT

Wassergebundene Wegedecke auf den Baumpflanzstreifen am Boulevard

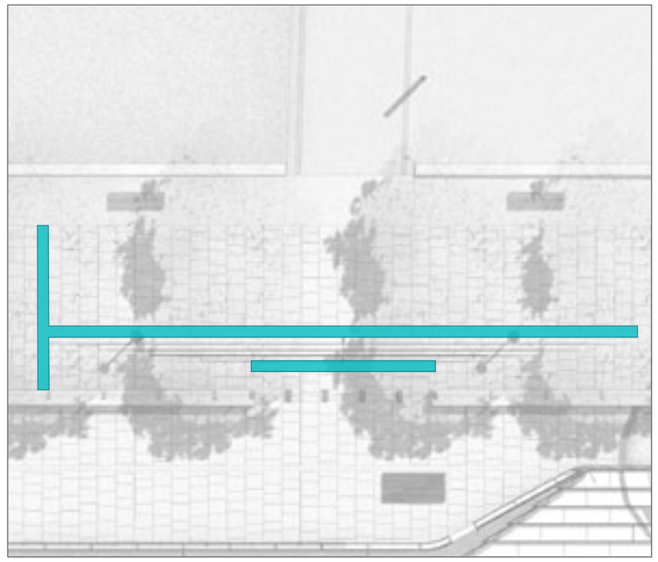


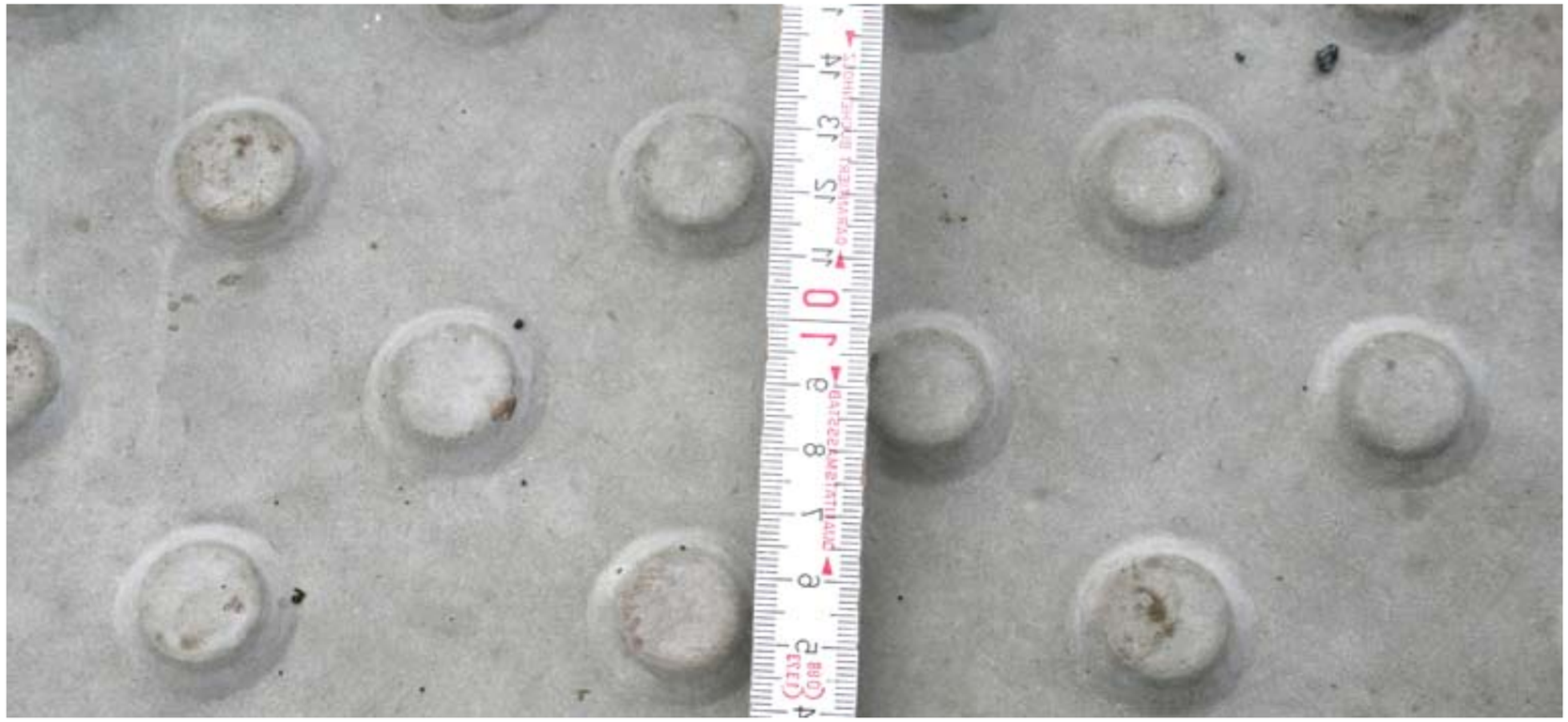
Farbasphalt in Sandoptik an den Zugängen zum Boulevard



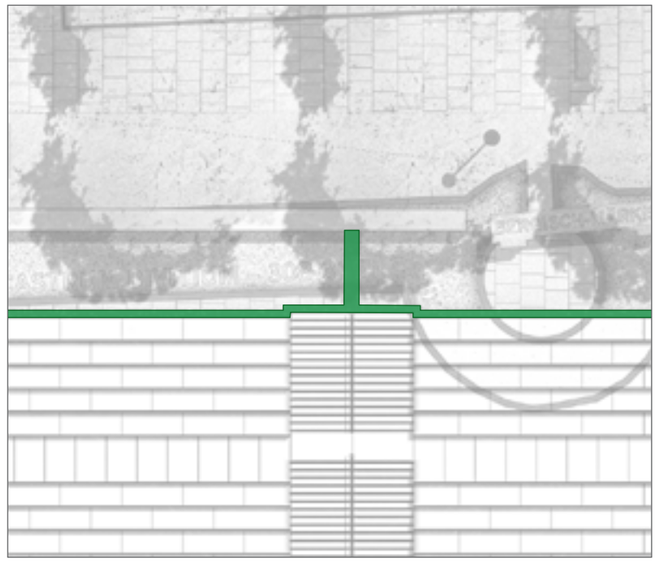
MATERIALITÄT
BARRIEREFREIHEIT

Noppenplatten an den Treppen (Abstimmung bereits erfolgt)



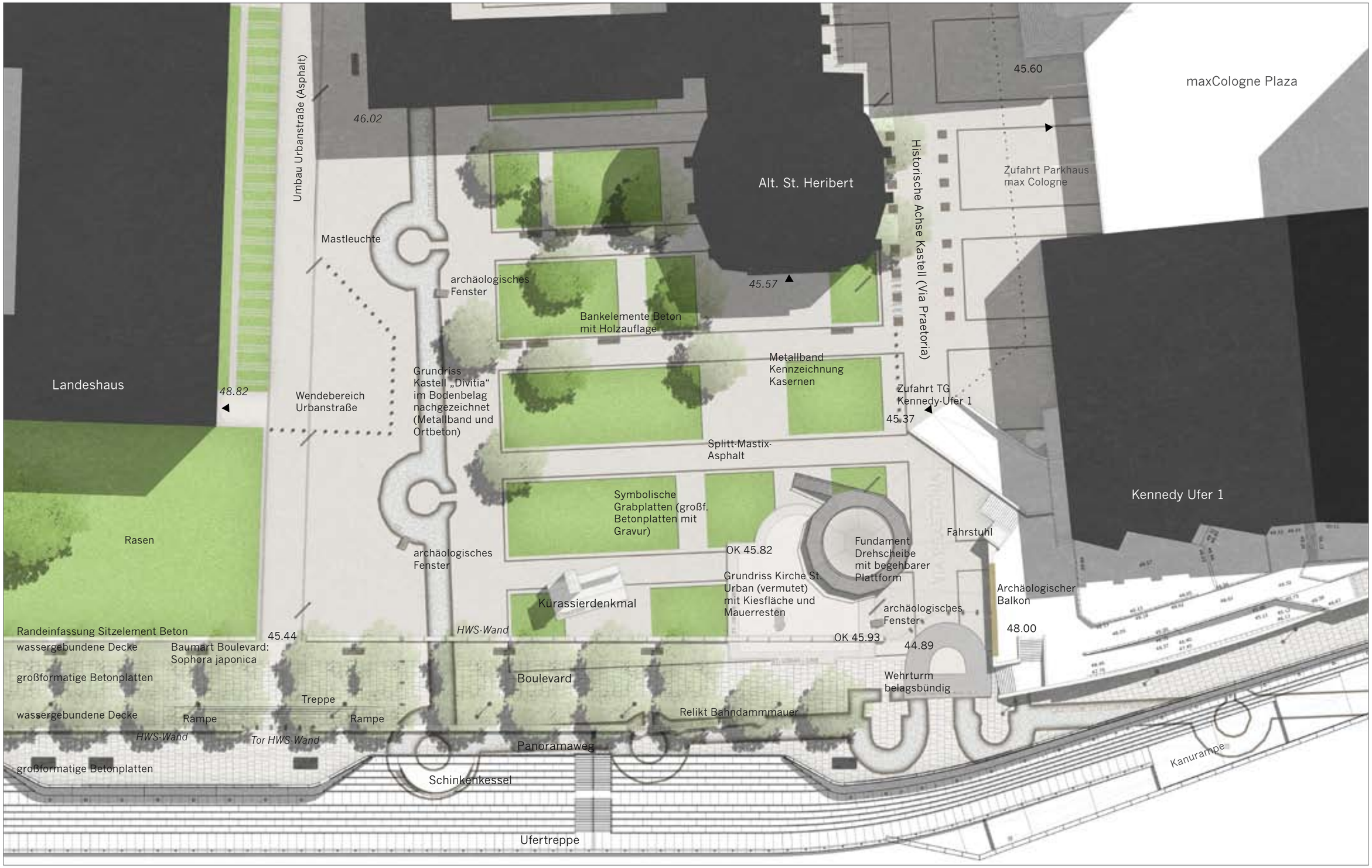


Basaltpflaster als taktiler und Kontraststreifen vor oberster Stufe Ufertreppe



VARIANTE HISTORISCHER PARK MIT GRÖSSEREM GRÜNANTEIL

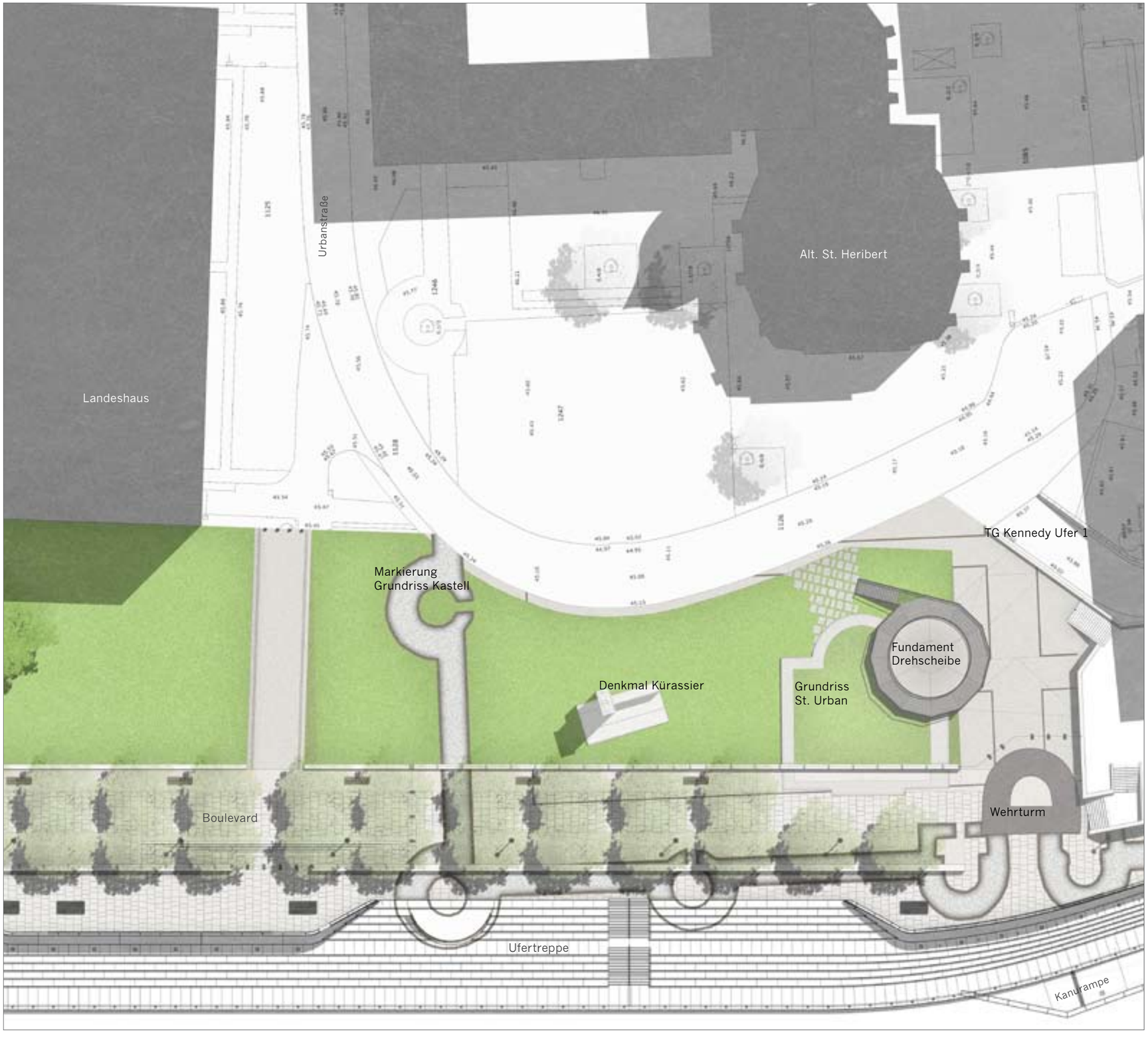
M 1:500



REDUZIERTE VARIANTE HISTORISCHER PARK

HPD im 1. Bauabschnitt als temporäre Rasenfläche mit Integrierung der Denkmale jedoch ohne Friedhof.

Realisierung der vollständigen Planung HPD im 2. BA.



M 1:500

MINIMALVARIANTE HISTORISCHER PARK

Integration der folgenden Denkmale:
+ Schinkenkessel
+ Wehrturm
+ Kürassierdenkmal
+ Drehscheibe ohne Plattform
+ Bahndammmauer

Nicht berücksichtigt werden:
· St. Urban
· Friedhof
· Markierung Kastell
· Infosystem
· Archäologischer Balkon

M 1:500