

Die Aussicht auf den Park

Gesamtkonzept Parkstadt Süd – Team West 8

1. Der Innere Grüngürtel - Endlosgrün oder eine Reihe schöner Parkanlagen?

Der heutige Gürtel ist kein gleichmäßig durchlaufender Endlospark. Er besteht aus einer Reihe unterschiedlicher Parkräume. Bei der Universität ist der Grüngürtel anders als am Aachener Weiher, am nördlichen Eisenbahnknoten anders als am Fernsehturm oder am Neusser Wall. Bahntrassen und Hauptstraßen zertrennen den Grüngürtel in einzelne Teilgebiete. Von der 20er-Jahreplanung unter Bürgermeister Adenauer sind vor allem Parkflächen realisiert aber kaum ein Gebäude, das die Grünflächen begrenzt. Die Ausnahme bilden die Ungebäude an der Universitätsstraße. In Anlehnung an die 20er-Jahreplanung besteht unser Entwurf aus einzelnen Stadtparks, die miteinander verbunden werden. Die Parks unterscheiden sich deutlich voneinander in ihren Größen und in ihren Angeboten wie Spielplätzen, Liegewiesen, Sporteinrichtungen und naturnahen Bereichen. Die Angebote im Park richten sich nach den Bedürfnissen der angrenzenden Veedel. Bayenthal, Zollstock, Raderberg und die Südstadt bekommen auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Quartierparks:

- Am Rhein entsteht der Alteburger Park. Er ist der Park für Bayenthal und der südliche Anfang des Grüngürtels am Rhein. Neben Freizeitangeboten hat er auch eine Teilfunktion als Überschwemmungsgebiet am Gustav-Heinemann Ufer und Freibereich für die angrenzenden Schulen.
- Zwischen den Lagerhallen am Bonntor und der Großmarkthalle befindet sich der Rayonpark Süd. Er ist die Grünfläche mit der größten Weite und markiert den zentralen Bereich der Parkstadt. Er besteht aus Liege- und Veranstaltungswiesen, Spielplätzen und Spazierwegen. Der Park dient sowohl den Bewohnern der Südstadt als auch den Bürgern von Raderberg, Zollstock und allen Besuchern des Großmarktgeländes. Spuren des früheren Forts Nikolaus II des südlichen Verteidigungsrayons werden in der Parkgestalt abgebildet.
- Die Fläche zwischen dem Vorgebirgsglaciweg und der Vorgebirgstraße beim nordöstlichen Stadioneingang der Fortuna wird zum öffentlichen Herz des Sportparkgeländes. Von der Parkfläche aus erreicht man das Fortuna Stadion, einen Kletterberg, die Streetballanlage und einen Gebäudekomplex im Westen in Richtung Höningerweg. Hier entsteht das Bahnwerkquartier mit seinen alten Lagerhallen, die im Ensemble erhalten bleiben. In dem Quartier werden Betriebe angesiedelt, die sich mit dem Thema Sport, Bewegung, Körperkultur, Freizeit, Tanz und Theater befassen. Vom öffentlichen Teil des Sportparks aus wird eine Verbindung unter den Bahngleisen hindurch zum Volksgarten angelegt. Die Verbindung schafft den direkten Zugang von Zollstock über den Grüngürtel zum Volksgarten.
- Der Höninger Weg ist eine sinnvolle Verbindung im Inneren Grüngürtel für Fahrradfahrer und Fußgänger. Über die bestehende Straßenführung lässt sich der Eifelwall mit dem Vorgebirgsglaciweg verbinden. Die heutige Bebauung im Gleisdreieck (Tankstelle, Swingerclub, Autohändler, etc.) erzeugt keine dem Inneren Gürtel angemessene Atmosphäre. Wir schlagen vor, die Bebauung längerfristig zu entfernen und das Gleisdreieck als grüne Parkoase zu gestalten. Die Schrebergärten sowie die Moschee bleiben erhalten und

werden über eine Wiese mit der Straße verbunden. Dadurch, dass das Gleisdreieck Teil der Parkanlage wird, wird der Höningerweg zur Parkstraße aufgewertet.

- Das westlichste Teilgebiet der Parkstadt befindet sich zwischen Eifelwall und Hans-Carl-Nipperdey Straße. Dieser Quartierspark wird dem Veedel am Eifelwall mit dem Stadtarchiv und dem Gelände rund um das Justizzentrum zur Verfügung stehen. Hier wird der Duffesbach offengelegt und erlebbar gemacht. Der durchgängige Weg des Grüngürtels wird an den Eifelwall angeschlossen, der im Bereich der Eisenbahnbrücken für den Autoverkehr gesperrt wird und ausschließlich Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung steht. Für sie wird die Durchquerung des südlichen Bahnknotens hier eindrucksvoll erlebbar.

Die Promenade

Ein durchgängiger Weg für Fußgänger und Radfahrer bildet den roten Faden des Inneren Grüngürtels, der alle Stadtparks miteinander verbindet. Diese Promenade am Inneren Grüngürtel wird durch speziell entworfene Möbel, Bänke, Laternen und Pflasterung hervorgehoben. Das tägliche Spazieren und Radfahren wird zum Parkerlebnis: wie in einem Roadmovie im Kino erlebt man entlang des durchgängigen Weges die Abfolge von kleinen gemütlichen Parks, weiten Rasenflächen, langen Alleen, grünen Bahndämmen und eindrucksvollen Brücken. Der durchgängige Weg beginnt an der Zoobrücke und endet an der Südbrücke.

Trittsteine über Radialstraßen

Der gesamte Innere Grüngürtel wird an vielen Stellen von vielbefahrenen Straßen zerschnitten. Die Überquerung dieser großen Straßen ist für Fußgänger und Radfahrer mühsam und gefährlich. Wir schlagen vor, die Kreuzungsbereiche vom Inneren Grüngürtel mit den Hauptstraßen wie beispielsweise Bonner Straße, Vorgebirgstraße oder Luxemburger Straße zu entschleunigen. Der Innere Grüngürtel bremst den Verkehr. Unter Entschleunigen verstehen wir, dass die Geschwindigkeiten von PKWs und Stadtbahnen an die von Radfahrern und Fußgängern angeglichen wird. In der Vertiefung widmen wir uns eingehend den Trittsteinen.

2. Wie bewegen wir uns künftig in der Parkstadt Süd?

Die Parkstadt Süd ist mit dem Auto gut erreichbar. Der Bischofsweg, die Bonner Straße, die Vorgebirgstraße, der Höningerweg und die Luxemburgerstraße sind viel befahrene Straßen. Die Zahl der Kölner Bürger wird auch durch die Parkstadt Süd weiter zunehmen. Wie kann man dafür sorgen, dass trotz neuer Bewohner die täglichen Staus in Köln nicht zunehmen?

Wir sehen die Lösung in der optimalen Erreichbarkeit der Parkstadt Süd mit Bahn, Bus, Fahrrad und zu Fuß. Wir schlagen Quartiere vor, in denen die Benutzung von Bus, Stadt- und S-Bahn dem PKW-Verkehr vorgezogen wird. Breite Geh- und Radwege werden so angelegt, dass man von der Haustüre aus die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel bequem erreicht ohne viele Autostraßen überqueren zu müssen. Im öffentlichen Raum der Wohnquartiere sind PKWs zu Gast; d.h. schmale Fahrbahnen, wenige öffentliche Parkstände und eine Untersagung des Durchgangsverkehrs. Straßen, Wege und Plätze sind in erster Linie für Radfahrer und Fußgänger entworfen. Die Parkstadt Süd wird autoarm, nicht aber autofrei.

Weniger PKW durch Mobilitätshäuser

In unserer Parkstadt wird es neben Tiefgaragen einige zentrale Parkhäuser, sogenannte Mobilitätshäuser, geben. In den Mobilitätshäusern werden alle privaten Fahrzeuge der Bewohner untergebracht. Diese befinden sich an Zufahrten von großen Straßen wie dem Bischofsweg, der Marktstraße oder der Schönhauser Straße. Auf den Dächern der Parkhäuser sind Solarzellen angebracht, an den Fassaden ranken grüne Pflanzen und in den Erdgeschossen befinden sich Fahrradwerkstätten, PKW- und Fahrrad- Leihstationen, Aufladeplätze für Elektrofahrzeuge.

3. Was macht das Leben in der Parkstadt aus?

Ziel unserer Planung ist es, die hohe Lebensqualität im Kölner Süden zu erhalten und zu erweitern. Leben in der Parkstadt bedeutet Leben im lärmfreien Park und in der autoarmen Stadt zugleich. Bei der Anordnung der Gebäude spielt die Aussicht auf den Park und die Freiräume eine besondere Rolle. Die Kölner Lebensqualität zeichnet sich durch eine reiche Vielfalt unterschiedlicher Bewohner und Lebensformen aus. Darum ist es uns wichtig, Gebäude mit unterschiedlichen Grundrissen, in unterschiedlichen Größen, aber immer mit dem Bezug zu den Menschen anzubieten. Die beiden Wohnquartiere unserer Parkstadt haben eine starke Verbindung mit ihrer Umgebung. Das eine Quartier entwickelt ein bestehendes Veedel weiter, das andere wird ein selbstständiges Veedel.

Die beiden Quartiere der Parkstadt

1. Quartier am Alteburger Park

Auf dem Gelände der ehemaligen Küppersbrauerei entsteht ein Veedel mit zwei Schulen, Wohngebäuden und kleinmaßstäblichen Ladenlokalen. Die Aufteilung der Grundstücke ist so gewählt, dass die künftigen Gebäude die markanten Straßen von Bayenthal in Richtung Grüngürtel auf natürliche Weise erweitern. Die Grundstücke eignen sich insbesondere für Baugruppen und private Einfamilienhausbauherren.

2. Marktstadt mit Rayonpark Süd

Das Herz der Marktstadt bildet der Rayonpark Süd. Dieser wird im Norden von den Bonntorhallen und im Süden von der Großmarkthalle begrenzt. Die Markthalle und ihre Umgebung machen das Großmarktgelände zu einem Quartier mit einem ganz besonderen Flair, welches Besucher aus ganz Köln und darüber hinaus anziehen wird. Die Markthalle wird zur Multifunktionshalle für Veranstaltungen, Ausstellungen, Aufführungen, Festivals und Märkte. Rund um die Halle entsteht ein eher innerstädtischer Teil mit Zentrumsfunktionen. In der Marktstadt erlauben Mobilitätshäuser, in denen an einem Ort viele Fahrzeuge untergebracht werden, eine freie Einteilung von Baugrundstücken. Durch die freie Einteilung können sehr unterschiedliche, nicht standardisierte Gebäude entstehen.

Die Lagerhallen am Bonntor werden erhalten. In ihrer Umgebung wird, auch aus Lärmschutzgründen ein Sonderquartier zum Wohnen und Arbeiten erstellt, das sehr gut erreichbar ist. Hier befinden sich eine unterirdische Stadtbahnhalte, künftig eine oberirdische S-Bahnhalte und die Bonner Straße mit ihren Zentrumsfunktionen.

4. Wodurch wird das Konzept der Parkstadt Süd geprägt?

Umgang mit Altem

Der Erhalt von Gebäuden und altem Baumbestand ist ein gutes Mittel um neuen Quartieren von Anfang an eigenes Leben zu ermöglichen. Ebenso gut geeignet sind bestehende Funktionen wie der Sportverein Fortuna Köln, und das Konrad-Adenauer Tierheim.

Wir denken beim Erhalt von Gebäuden nicht nur an Denkmäler, sondern auch an auffällige und nützliche Gebäude. Die abgebildete Auswahl der Gebäude entspricht unserem heutigen Kenntnisstand. Die Planung lässt aber zu, dass im Austausch mit Eigentümern und Nutzern auch andere Gebäude erhalten werden können.

Es handelt sich bei unserer momentanen Auswahl um:

- die Lagerhallen am Bonntor
- zwei Lagerhallen auf dem Großmarktgelände westlich der Markthalle
- die ungenutzte Bahnbrücke über die Vorgebirgstraße
- den Hallenkomplex des Bahnwerkes am Vorgebirgsglaciweg
- Erhalt des Konrad Adenauer Tierheims am heutigen Standort

Wieder sichtbar machen

Auf dem Großmarktgelände befinden sich momentan viele Lagerhallen und Gleisanlagen. Wir entwickeln die Baufelder der neuen Gebäude und die Raumkanten der Parks anhand der alten Grundstückslinien. Die Linien der Gleise zeichnen sich auch im Wohnquartier westlich der Markthalle ab. Der Erhalt der Straßenräume aus dem Gewerbeareal erlaubt es, ausgewachsene Bäume zu erhalten. Ihre unverwechselbare Erscheinung schafft schöne Plätze und besondere Wohnumgebungen.

Dort, wo sich einst Fort Nikolaus II befand wird der Fußabdruck der alten Anlage im Park sichtbar gemacht. Das Fort soll nicht wiederaufgebaut werden, sondern die ursprünglichen Dimensionen und die Lage soll erlebbar gemacht werden. Der Fußabdruck des Forts sowie die Abbildung der Parzellen der Hallen und Gleisanlagen sind die Grundlage für die Gestaltung des angrenzenden Wohnquartiers um die Markthalle.

Gebäudetypen

In der Parkstadt Süd wird es eine Vielfalt von Gebäudetypen geben. Beispielhaft stellen wir hier einige besondere Typen vor:

Hochhäuser bilden die Ausnahme, ihre Lage ist in Bezug auf Aussicht und Sichtbarkeit aus verschiedenen Richtungen bewusst gewählt. Die Hochhäuser sind Landmarken. Sie herbergen viele unterschiedliche Wohnungstypen und haben ein kommerziell genutztes Sockelgeschoss.

Die Gebäude an der Raderberger Straße zählen fünf bis sieben Geschosse, haben ein kommerziell genutztes Sockelgeschoss und orientieren sich auf den städtischen Marktplatz. Die Gebäude erfüllen eine Zentrumsfunktion rund um die Markthalle.

Hofgebäude sind gut geeignet für den Gemeinschaftssinn der Bewohner. Der Innenbereich und die Laubengänge erlauben Kommunikation. In den Erdgeschossbereichen können Gruppenräume und Gastronomie untergebracht werden.

Der Bereich an den Bonntorhallen erlaubt die parallele Nutzung von Bestandsgebäuden und Neubau. Wegen seiner guten Erreichbarkeit mit Bus, Bahn und Fahrrad eignet sich dieser Bereich besonders gut für soziale Einrichtungen und Initiativen mit Publikumsverkehr.

Im Bereich des Alteburger Parks bietet es sich an die Gebäudestruktur von Bayenthal aufzugreifen. Das bedeutet drei bis vier geschossige Gebäude auf relativ schmalen Grundstücken anzusiedeln. Das Quartier am Alteburger Park ist gut für Baugruppen und Eigenheimbauer geeignet. Das Veedel ist relativ niedrig, aber relativ städtisch dicht bebaut.

Schrittweiser Aufbau

Phase 0 - Pionierphase

Pionierwege durch die Parkstadt Süd (operativer Urbanismus)

Die Pionierwege durch die zukünftige Parkstadt Süd sind ein System von Pfaden und Wegen. Sie sind nicht identisch mit dem späteren Wegesystem der Parkstadt (auch wenn sie hier und da übereinstimmen), sondern sie sollen das Terrain, so wie es jetzt ist, auf die spannendste Weise erfahrbar machen und gleichzeitig unkompliziert und sofort realisierbar sein. Wenn dennoch hier und da auf kleinere bis mittelgroße Bau- oder andere Maßnahmen zurückgegriffen wird, dann an Stellen, an denen es besonders lohnenswert und deshalb auch für eine Pionierphase interessant ist. Einige dieser Maßnahmen könnten auch langfristig bestehen bleiben.

In der Pionierphase wird das Terrain der Parkstadt Süd den Stadtbewohnern geöffnet. Dabei soll ihnen aber nicht ein etablierter, nach städtischen Standards ausgebaute Weg präsentiert werden, sondern es werden in erster Linie die Schwellen markiert, über die das Gelände entweder bereits betretbar ist oder im Zuge der Pionierphase betretbar gemacht wird. Diese Schwellen sind vielfältig und so gewählt, dass sie in der jeweiligen Situation ein Maximum an "Charme" entfalten und Neugier wecken. Dabei gilt auch hier das Prinzip des kleinstmöglichen Eingriffs. Die Ausformulierung der Schwellenelemente in der konkreten Situation zum Zeitpunkt ihrer Realisierung ist noch nicht im Detail festzulegen, folgende Elemente bieten sich allerdings an:

Parktür (eine offene Tür ohne Anschluss von Zaun oder Wand), Parktreppe, Parkloch (in der Wand), Parklücke (im Zaun), Parkschlupf (im Dickicht), Parkschneise (Weg, der lediglich durch Freischneiden oder Mähen zustande kommt), Parkflur (grüne Zebrastrifen), Parkbrücke, Parktunnel

Einige der Schwellenelemente tragen dazu bei, die Grenzen zwischen der Umgebung der zukünftigen Parkstadt und dem Planungsareal bereits jetzt zu "perforieren", in Vorwegnahme ihrer späteren Verbindung und Bezogenheit aufeinander. In der Pionierphase besteht hier die Chance, eine Unmittelbarkeit des Übergangsmoments zu schaffen, die später nur noch mühselig zu erreichen wäre und womöglich auch nicht überall aufrecht erhalten werden kann und soll. Für eine aktivierende Wahrnehmung des Geländes ist diese Unmittelbarkeit des Übertritts aber wichtig. Eine von einem Tag auf den anderen gebaute Treppe, ein grob in die Wand gemeißeltes Loch, eine unerwartet freigeschnittene Schneise oder ein paar weggenommene Gitterstäbe, durch die ich aufgefordert bin, hindurch zu steigen, vermitteln diese Unmittelbarkeit. Die Schwellenelemente sind nicht immer

bierernst gemeint. Sie können durchaus praktisch und nützlich sein, aber auch mal albern, ironisch oder redundant, im besten Falle alles zugleich.

Die Schwellenelemente verbinden und laden zum Einstieg ein, sie grenzen aber auch die Sequenzen des Pionierwegs voneinander ab (hierin dem Duktus des späteren Grüngürtels ähnlich). Die Raumeindrücke dieser Sequenzen reichen von enormer Weite (z.B. beim Betreten des Großmarktgeländes von Westen) über nadelöhrartige Enge (z.B. beim Durchqueren des Tunnels vor dem Erreichen des Friedensparks oder auf dem alten Gleisbett zwischen zwei Lagerhallen des Großmarktgeländes) bis hin zum oasenartigen Garten. Dazwischen tauchen immer wieder Momente "normalen" städtischen Alltags auf, z.B. beim Überqueren der Straßen, wobei hier bereits in der Pionierphase mit einer Optimierung für Fußgänger und Radfahrer begonnen werden kann, wo es verkehrstechnisch unproblematisch ist und z.B. nur einige Parkplätze weggenommen werden müssen.

Phase 1 – Quartiermachen

Der Park und das Quartier an der Alteburger Straße können sofort erstellt werden. Dabei zieht die Initiative Neuland zeitlich in den neuen Park um und wird zum Quartiermacher. Der Eifelwall wird für den KFZ-Verkehr gesperrt und der Vorgebirgswall wird als durchgängiger Rad- und Fußweg aufgewertet.

Phase 2 – Zwischenphasen – zeitlich unabhängig

Sobald die Großmarktfunktion aufgegeben wird kann das Herzstück der Parkstadt Süd, der südliche Rayonpark realisiert werden. Die Parkgestaltung erlaubt dabei einen langsamen, schrittweisen Rückbau des Geländes. Gleichzeitig mit dem Park wird das Quartier an den Lagerhallen am Bonntor angelegt. Das Quartier am Bonntor dient auch dem Lärmschutz der Parkanlage. Die Entwicklung ist in kleinen Schritten möglich.

Die Entwicklung der Marktstadt hängt von den freiwerdenden Flächen rundum die Großmarktfunktion ab. Auch in der Marktstadt ist eine schrittweise Entwicklung der Baublöcke möglich. Die Initiative Neuland erhält ihre definitive Position im Herzen des Quartiers. Das Bahnwerkquartier und der Sportpark am Fortunastadion kann zeitlich unabhängig errichtet werden. Ebenfalls sollten Maßnahmen zur Entschleunigung der Kreuzungsbereiche des Inneren Grüngürtels mit den großen Straßen (Luxemburger Straße, Höningerweg, Vorgebirgstraße, Bonner Straße und Alteburger Straße) vorgenommen werden.

Phase 3 – Schlusstücke

Die Schlusstücke der Parkstadt bestehen aus der Aufwertung des Gleisdreiecks, dem Umbau des Geländes am Bonntorcenter, und der Öffnung des Parks zum Rhein am Gustav-Heinemann Ufer. Auch die Durchquerung des Bahndamms zwischen dem Vorgebirgsglaciweg und dem Vorgebirgswall wird in der Schlussphase errichtet. Mit der Vollendung dieser Schritte ist der Kölner Innere Grüngürtel geschlossen.

Vertiefungsbereich

Trittsteine und Promenade: Entschleunigen

Wichtiger Bestandteil unseres Beitrages ist das in der ersten Phase durchgängig Begehbar-Machen der Parkstadt ohne große Baumaßnahmen wie Straßenverläufe anpassen, Verkehrslichtanlagen zu ändern, Brücken oder Tunnelbauwerke zu errichten. Viele, momentan existierende Initiativen erhalten dadurch die Möglichkeit erste Quartiermacher der Parkstadt Süd zu werden.

Wir sehen zusätzlich in den Übergangsbereichen der Parkanlage über die Radialstraßen einen wichtigen Bestandteil des Erlebnisses der Parkstadt Süd. Das Ziel der Umgestaltung der Übergänge ist es, dass man sich bequemer und lieber zu Fuß, mit Rad oder ÖPNV bewegt. Zudem achten Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer besser aufeinander. Dies wird erreicht, indem beim Übergang Fahrspuren verringert werden, Gleise der Stadtbahn wie über Stadtplätze geführt werden und ein Materialwechsel den Übergang markiert.

In diesem Vertiefungsschritt haben wir konkrete Möglichkeiten untersucht, wie man die Stadteingangssituationen, d.h. die Kreuzungsbereiche der Parkstadt mit den Radialstraßen vor und hinter dem Inneren Grüngürtel umgestalten kann. Wir haben untersucht, inwiefern Straßenquerschnitte verringert werden können, Materialwechsel angebracht werden können, und die Dimensionierung von Rad- und Fußwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen vergrößert werden kann.

Mit Hilfe von Trittsteinen Geschichte sichtbar machen

Der Kölner Grüngürtel und die ehemalige Preußische Stadtbefestigung sind eng miteinander verbunden. Der Parkgürtel erstreckt sich entlang der äußeren Befestigungsanlagen. Viele Bauwerke sind Sang- und Klanglos in den Eisenbahnerschließungsring Kölns eingeschlossen worden. Mit Hilfe der südlichen Gürtelerweiterung können die ehemaligen Toranlagen im Kölner Befestigungswall zwischen der Luxemburger Straße und dem Rheinufer wieder gut sichtbar gemacht werden. Dort, wo die Radialstraßen den Bahndamm durchstoßen befanden sich früher Tore in der Wallanlage. Die Trittsteine der Parkstadt Süd befinden sich genau hier und erhalten daher die Namen der historischen Tore. Innerhalb der Trittsteine ändern sich der Fahrbahnbelag und das Material der Geh- und Radwege in Anlehnung an die Festungsanlagen in rote Backsteinfarben. Es handelt sich um folgende Situationen:

- 1. Südbrücke**
- 2. Alteburger Tor**
- 3. Bonner Tor**
- 4. Vorgebirgstor**
- 5. Eifeltor**
- 6. Luxemburger Tor**