

Aussicht auf den Park

Pionierpfade in der Parkstadt Süd

Boris Sieverts und Frank Dommert,
Büro für Städtereisen

mit **WEST 8**

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 ausgebauter 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)

Parkflor (grüne Zebrastreifen)

Parkbrücke

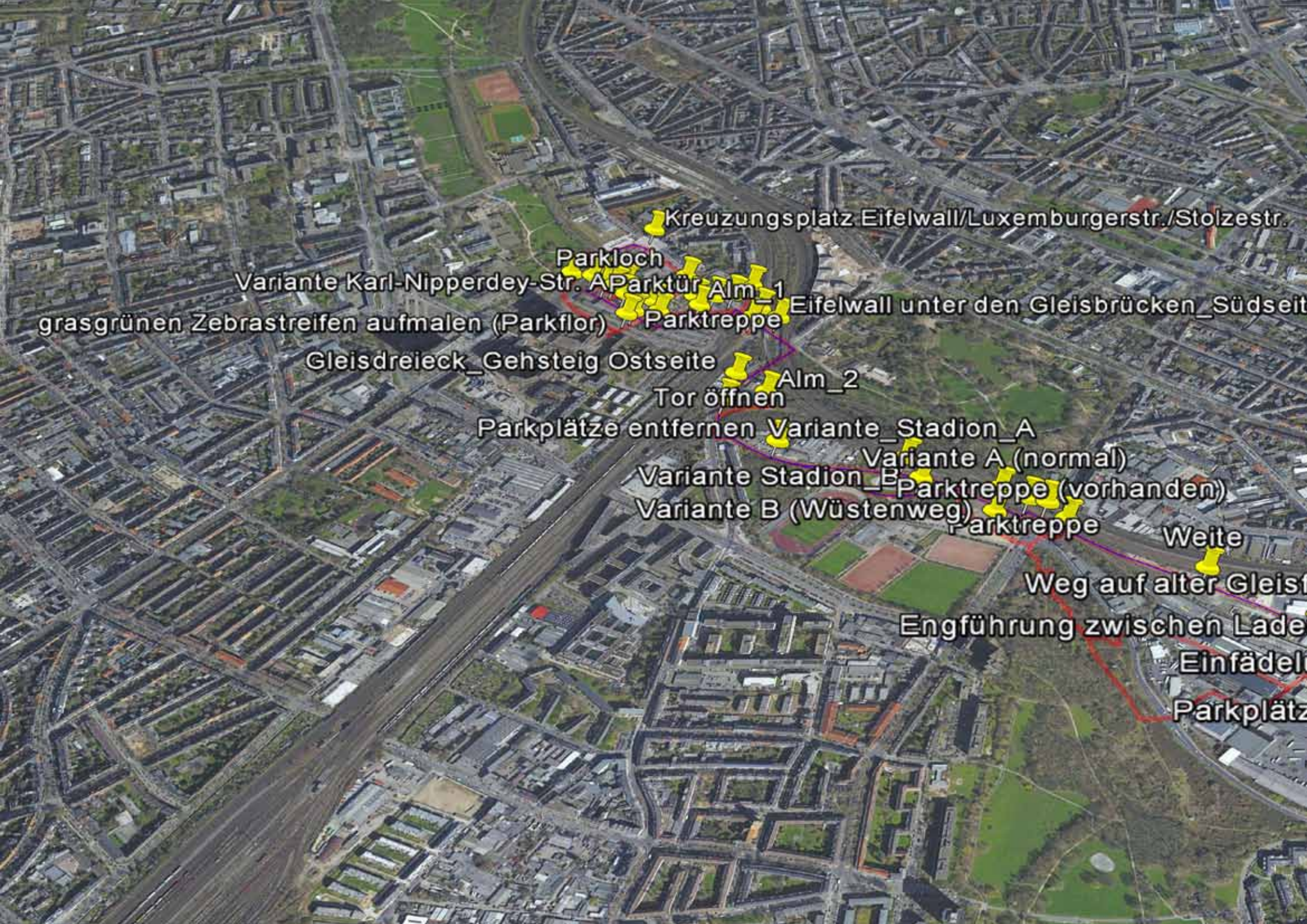
Parktunnel

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.

Die Wege sind nach Sequenzen und Varianten geordnet. Dabei bezeichnen die rot betitelten Varianten die für das Verständnis des Gebiets unverzichtbaren Verbindungen. Die grün beschrifteten Varianten stellen lediglich ergänzende Optionen dar.

Die in den zu diesem Text gehörenden Photomontagen eingezeichneten roten Flächen sind nicht “wörtlich” zu nehmen. Hier soll nichts rot gestrichen oder ausgelegt werden, sondern lediglich der den Pionieren sich öffnende Raum grafisch betont und sein Verlauf erläutert werden.



Kreuzungsplatz Eifelwall/Luxemburgerstr./Stolzeinstr.

Parkloch

Variante Karl-Nipperdey-Str. A Parktür Alm_1

grasgrünen Zebrastrifen aufmalen (Parkflor)

Parktreppe

Eifelwall unter den Gleisbrücken_Südseite

Gleisdreieck_Gehsteig Ostseite

Alm_2

Tor öffnen

Parkplätze entfernen Variante_Stadion_A

Variante A (normal)

Variante Stadion_B

Parktreppe (vorhanden)

Variante B (Wüstenweg)

Parktreppe

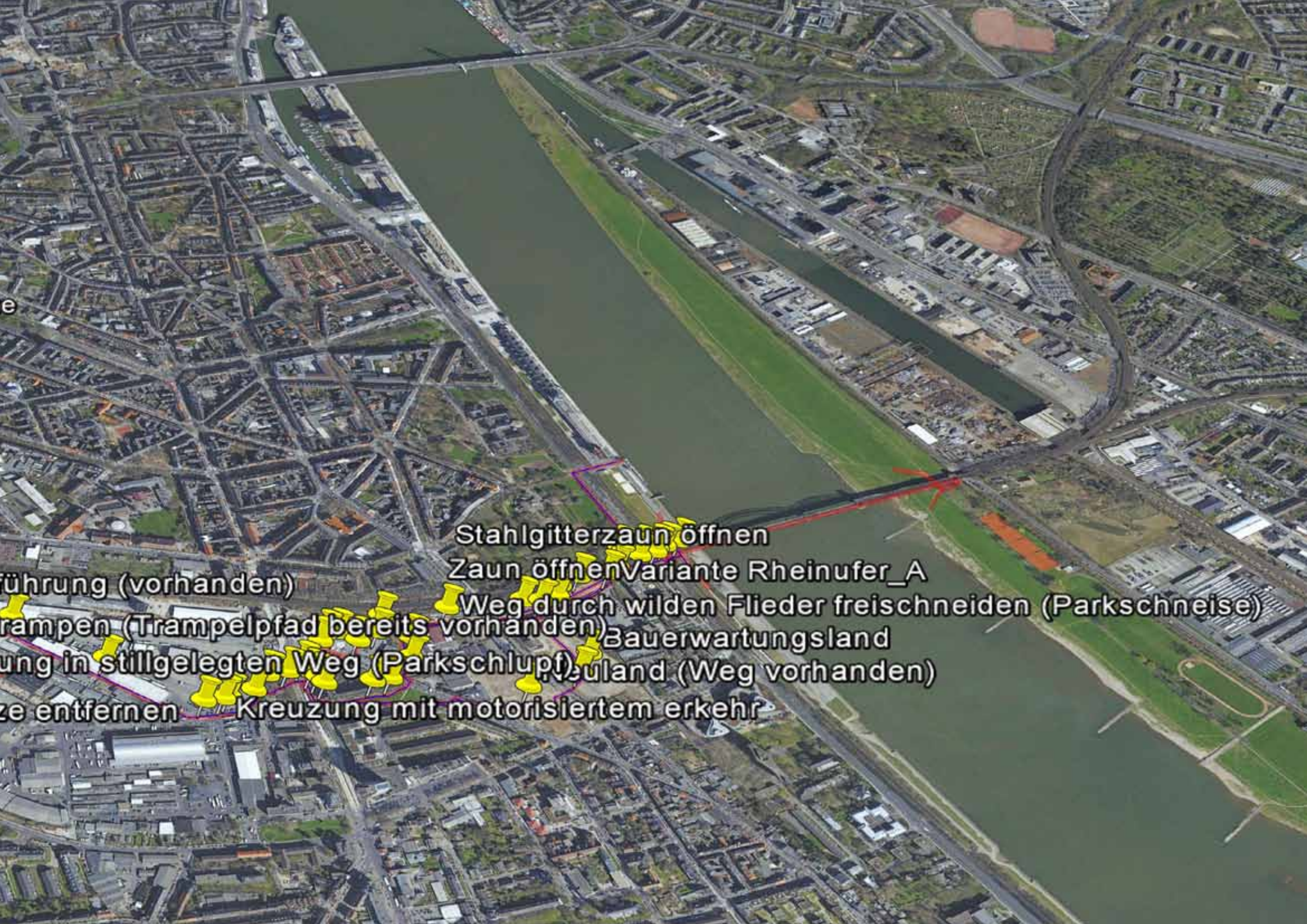
Weite

Weg auf alter Gleis

Engführung zwischen Lade

Einfädel

Parkplätze



Stahlgitterzaun öffnen

Zaun öffnen Variante Rheinufer_A

Weg durch wilden Flieder freischneiden (Parkschneise)

Bauerwartungsland

Weg vorhanden

Kreuzung mit motorisiertem Verkehr

Führung (vorhanden)

Rampen (Trampelpfad bereits vorhanden)

Kreuzung in stillgelegten Weg (Parkschlupf)

Grünfläche entfernen





Auftakt: Kreuzungsplatz Eifelwall/Luxemburgerstr./Stolzestr.

Diese Kreuzung ist zwar sehr verkehrsbelastet und mit der KVB-Trasse auch etwas kompliziert, aber rein räumlich hat sie Potential durch die Sternform und besonders durch die Aufweitungen vor den Enden der jeweiligen Häuserreihen. Ausserdem ist glaube ein kleiner Vorplatz vor dem Neubau des Stadtarchivs vorgesehen. Der gegenüber gerade fertiggestellte Neubau der Uni hat ebenfalls eine größere Vorzone. Wenn man es schafft, diese 5 (!) kleineren und größeren "Gehsteigaufweitungen" irgendwie in Kommunikation zueinander zu bringen, könnte das ein kleines Bermudadreieck werden.



Sequenz Eifelwall: Variante A - Parklücke (im Zaun)

Blick von der Luxemburger Str. nach Osten. Hier trennt momentan ein Maschendrahtzaun die große Wiese von der Luxemburger Straße. Man könnte natürlich auch einfach den Zaun wegnehmen, aber das wäre im jetzigen Stadium eher langweilig. Poetischer wäre, eine schmale Lücke in den Zaun zu schneiden, die von zwei einfachen Zaunpfählen begrenzt wird.



Sequenz Eifelwall: Variante A

Blick von der Luxemburger Str. nach Osten. Ein lediglich durch Maht markierter Weg lädt zum Betreten der Fläche ein. Von links kommt Variante C vom Hof des Autonomen Zentrums hinzu. Nach rechts geht es zur ersten Parktreppe, die den Anschluss ans Quartier rund um das Justizzentrum darstellt.



Sequenz Eifelwall: Variante A

Blick nach Westen zur Luxemburger Str. Nach links geht es zur Parktreppe an der Geländestützwand entlang der **Karl-Nipperdey-Str. Nach rechts zweigt Variante C ab, die entlang des Baustellenzauns des Stadtarchivs zum Eifelwall führt.**



Sequenz Eifelwall: Variante A

Blick nach Westen. Im Hintergrund das erste Parkloch, das in die Hofwand des AZ geschlagen wurde (Variante B)



Sequenz Eifelwall: Alternative zur Parklücke - Zauntor öffnen

Die dritte (und am einfachsten zu realisierende) Variante eines Zugangs von der Luxemburger Str. (nach der Parklücke und der Überquerung des AZ-Hofs) wäre, einfach das Tor zu öffnen, das hier bereits vorhanden ist, aber von der Perspektive der Wegführung her nicht ganz so ideal liegt.



Sequenz Eifelwall: Variante B

Zufahrtstor des AZ offen halten



LUX

93



Sequenz Eifelwall: Variante B 2:

Rückwärtiges Tor des AZ offen halten



Sequenz Eifelwall: Variante C

Diese zusätzliche Möglichkeit soll hinter den Bauzäunen des Stadtarchivs von der Wiese an der Karl-Nipperdey-Str. zum Eifelwall führen.



Sequenz Eifelwall: Variante C

Blick vom Eifelwall Richtung Justizzentrum/Karl-Nipperdey-Str.



Sequenz Eifelwall: Tunnelvariante (Abenteuervariante)

Der Tunnel ist sehr breit ausgebaut und kaum genutzt. Er ist aber unverzichtbar, weil die Justiz bei manchen Prozessen Angeklagte und Zeugen mit jeder Menge Begleitschutz anliefern muss. Dafür wird der Tunnel gebraucht. Trotzdem könnte man alltags vielleicht eine Fahrspur für Fußgänger und Radfahrer frei machen. Ist eine sehr spezielle Variante, aber auch eine Überlegung wert, natürlich nur als Ergänzung



Sequenz Eifelwall: Tunnelvariante



Sequenz Eifelwall: Parktreppe 1

Die Parktreppe stellt den Anschluss vom Quartier rund um das Justizzentrum über die Karl-Nipperdey-Str. hinweg an die Wegsequenz Eifelwall dar.



Sequenz Eifelwall: Parktreppe 1



Sequenz Eifelwall: Variante A - Parktür 1

Die Parktür führt von der Wiese an der Karl-Nipperdey-Str. auf den vorhandenen Fußweg auf der Abdeckung des Duffesbachs.



Sequenz Eifelwall: Variante A

vorhandenen Fußweg auf der Abdeckung des Duffesbachs.



Sequenz Eifelwall: Variante D

Diese Wegvariante führt, von der Wiese an der Karl-Nipperdey-Str. kommend, über das ehemalige „Paradies“-Gelände, durch die Grundstücksmauer des Atelierhauses am Eifelwall zur Kreuzung Eifelwall/Gabelsberger Str.



Sequenz Eifelwall: Variante D



Sequenz Eifelwall: Variante D - Passage durch Blechschuppen

An der Kreuzung Rudolf-Amelunxen-Straße/ Eifelwall/ Gabelsbergerstr. steht ein grüner Blechschuppen, der seit langem ungenutzt ist und einen Zugang vom Hof des Künstlerhauses hat. Wenn man das Tor dieses Schuppens öffnet und zusätzlich zur Kreuzung hin eine Öffnung hinein schneidet, erhält man einen sehr schönen Zugang durchgang zu der Kreuzung, wo der Weg wieder auf Variante A trifft.



Sequenz Eifelwall: Variante D - Passage durch Blechschuppen



Sequenz Eifelwall - Anschluss Gabelsberger Straße

Entlang des Bahndamms an der Gabelsberger Straße führt ein ganz schöner Fußweg unter Bäumen auf den Eifelwall zu. Im Moment ist das eher ein Hundekackweg, aber das müsste nicht so bleiben. Ein schöner „Nebenanschluss“.



Sequenz Eifelwall/Gleisdreieck

An der Kreuzung Eifelwall/Rudolf-Amelunxen-Str./
Gabelsberger Str. treffen die Wegvarianten A und D der
Sequenz Eifelwall aufeinander und gehen entlang der
Nordseite des Eifelwalls in die Sequenz Gleisdreieck über.



Sequenz Gleisdreieck

Blick von der Kreuzung Eifelwall/Rudolf-Amelunxen-Str./
Gabelsberger Str. nach Osten



Sequenz Gleisdreieck

Blick entlang des Eifelwalls nach Osten. Wenn man die Parkplätze auf dieser Straßenseite entfernt, erhält man eine Gehwegbreite von 4,50 Metern. Das wäre als Passage schon wesentlich entspannter als der jetzige Zustand und schnell umzusetzen.



Sequenz Gleisdreieck: Alm 1

Die Almen sind unbesetzte Orte, die darauf warten, entdeckt zu werden. Kleine Bühnen- oder Aussichtsorte, an denen sich von einer Parkbank bis zu einer kleinen Gartengastronomie vieles vorstellen lässt. Auf jeden Fall nette Überraschungen für diejenigen, die sich dorthin begeben.



Sequenz Gleisdreieck

Blick entlang des Höniger Wegs nach Norden. Wenn man die Parkplätze innerhalb des Gleisdreiecks auf dieser Straßenseite aufhebt und die Radspur von der Straße auf die gemeinsame Fuß- und Radwegebene verlegt, bekommt diese eine Breite von 6,50m. Das würde sich dann schon richtig entspannt anfühlen, wie eine Promenade.



Sequenz Gleisdreieck: Alm_2

In der Mitte von Alm 2 steht ein Stromhäuschen der DB. Alle Anschlüsse verlaufen aber unterirdisch. Vielleicht lässt sich mit der Bahn über eine Öffnung des Geländes sprechen.
Vorteil für die Bahn: Mehr soziale Kontrolle (im Moment viele Sprayer).



RETTUNGSWEGE
FÜR DIE
FEUERWEHR
FREIHALTEN

Sequenz Sportpark

Blick vom Höniger Weg in den Vorgebirgsglaciweg. Wenn man hier das Parken verbietet, entsteht genügend Raum für alle Verkehrsteilnehmer



Sequenz Sportpark

Blick zurück vom Vorgebirgsglaciweg auf den Höniger Weg



Sequenz Sportpark

Hier führt der Weg über den „Todesstreifen“ zwischen der Böschung der Senke, in der das Tierheim liegt und der Tierheimmauer. Natürlich kann man auf diesem Abschnitt stattdessen auch einfach dem ausgebauten Fuß- und Radweg entlang des Bahndamms folgen (nicht abgebildet). Im Fluchtpunkt dieses Bildes treffen sich beide Wege und verlaufen dann gemeinsam am Bahndamm entlang weiter bis zur Parltreppe 2.



Sequenz Sportpark: Wüstenweg

Diese Wegvariante überquert die große Schotterfläche, die sich bis an die Vorgebirgsstraße erstreckt, um die Vorgebirgsstraße anschließend ebenerdig zu kreuzen und dann entweder Parktreppe 3 zu erreichen oder ins Dickicht der Raderrberger Brache abzutauchen.



Sequenz Sprotpark: Parktreppe 2

Blick vom östlichen Ende des Vorgebirgsglaciwegs auf den Bahndamm. Hier wäre eine Treppe, die auf den Bahndamm führt, um das tote Gleis zu erreichen, das einen dann kreuzungsfrei über die Vorgebirgsstraße bringt, ein großartiger Moment.



Tuffi ist die Milch von



KISS THE TRICKS
NEW ALBUM OUT NOW



REA VE
NEUE ALBUM
48 JUNI



KEITH RICHARDS THE BOULEVARD
SATURDAY DAS NEUE ALBUM



Sequenz Sportpark/Großmarkt: Parktreppe 3 (vorhanden)

Blick über den Bischofsweg auf das Gelände der DB Netz.
Der Betriebsweg des Stellwärterhauses könnte hier als
Parktreppe fungieren. Das Tor des Stellwärterhäuschens
steht bereits jetzt Tag und nacht offen und an den Trittspuren
auf dem toten Gleis erkennt man, dass bereits jetzt einige
Leute diese Treppe als Zugang zum toten Gleisanschluss des
Großmarktgeländes benutzen (siehe Seite 76)



Sequenz Sportpark/Großmarkt: Parktreppe 3



Sequenz Sportpark/ Großmarkt

Trampelpfad von Parktreppe 3 zum toten Gleisanschluss des Großmarkts



Sequenz Großmarkt

Dieser Weg ist das Kernstück des Pionierwegs durch die Parkstadt. Er ist bis auf eine Stelle vollkommen autofrei und folgt von Westen nach Osten einer wunderschönen Choreografie, indem sich der Raum zunächst entlang der Gleisharfe weit öffnet, sich dann verengt und zwischen zwei Laderampen hindurch führt, um dann kurz die "Vorderseite" des Großmarktgeländes zu kreuzen und dann gleich wieder auf einem stillgelegten Zufahrtsweg zu verschwinden. Dabei durchquert und erfährt man das Areal in seiner vollen Tiefe, profitiert von seinen Maßstabssprüngen und seiner räumlichen Dynamik und meidet zugleich die durch (LKW)-Verkehr und langweilige Gebäudekonstellationen unwirtschaftlichen und banalen Raumsequenzen. Ein echter Glücksfall!



Sequenz Großmarkt

Öffnung der Gleisharfe



Sequenz Großmarkt

Öffnung der Gleisharfe



Sequenz Großmarkt

Engführung zwischen Laderampen (Trampelpfad bereits vorhanden)



Sequenz Großmarkt

Engführung zwischen Laderampen (Trampelpfad bereits vorhanden)



Sequenz Großmarkt

Engführung zwischen Laderampen (Trampelpfad bereits vorhanden)



Sequenz Großmarkt

Engführung zwischen Laderampen (Trampelpfad bereits vorhanden)



Sequenz Großmarkt

Engführung zwischen Laderampen (Trampelpfad bereits vorhanden)



Sequenz Großmarkt

Engführung zwischen Laderampen (Trampelpfad bereits vorhanden)



Sequenz Großmarkt

Engführung zwischen Laderampen (Trampelpfad bereits vorhanden)



Sequenz Großmarkt

Einfädeltung in stillgelegten Zufahrtsweg
(Parkschlupf)

CAN
GmbH
Cash & Carry
Holmarkt
Coca-Cola

CAN



Sequenz Großmarkt

Einfädeltung in stillgelegten Zufahrtsweg
(Parkschlupf)



Sequenz Großmarkt

Stillgelegter Zufahrtsweg. Blick nach Osten



Sequenz Großmarkt

Stillgelegter Zufahrtsweg. Blick nach Westen



Sequenz Großmarkt: Parklücke oder Parktür 2

An der Grenze zwischen dem stillgelegten Zufahrtsweg und der Sechtemer Str. versperrt ein massiver Eisenzaun den Durchgang. Angesichts der Tatsache, dass das Großmarktgelände sowieso an mehreren Stellen jederzeit durch jedermann betretbar ist, sollte es aber kein Problem sein, hier zwei Streben durchzuflexen und so eine Verbindung zwischen der dreieckigen Grünfläche zwischen Sechtemer Straße und Bonner Straße und dem tollen Weg übers Großmarktgelände zu schaffen. Auch der Einsatz einer Parktür in den Zaun wäre hier denkbar.



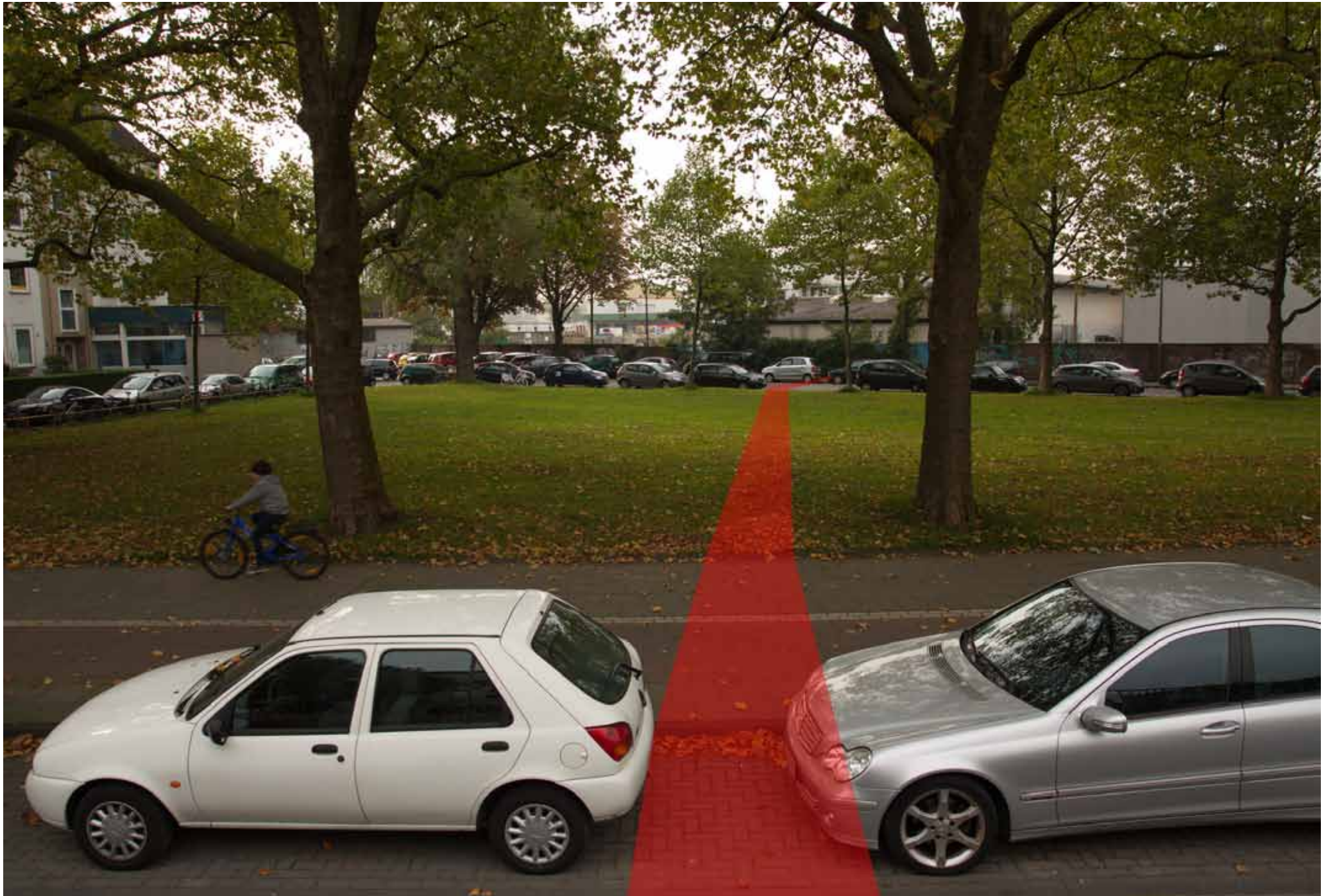
Sequenz Bonner Straße: Variante A

Blick von der Sechtemer Straße zur Bonner Straße. Die gar nicht so kleine, dreieckige Grünfläche zwischen Sechtemer Straße und Bonner Straße ist von hohen Platanen umstellt. Seitdem die Stromumspannhäuschen (?), die darauf standen, abgerissen wurden, füllt eine durchgängige Rasenfläche das Dreieck aus. Weg in die Wiese mähen (Parkschneise)



Sequenz Bonner Straße: Variante A

Blick von der Bonner Straße über dreieckige Grünfläche auf die Sechtemer Straße. Im Hintergrund der (zu schaffende) Zugang auf das Großmarktgelände. Im Vordergrund wäre ein grüner Zebrastreifen aufzumalen (Parkflor).



Sequenz Bonner Straße: Variante A - Alm 3

Blick nach Norden. Der mit Rasen eingesähte „Balkon“ über der Tunneleinfahrt der KVB bietet in beide Richtungen interessante Perspektiven, also sowohl auf die Gleise als auch auf die Grünfläche und den begrünten Kreisel. Kein wirklich spektakulärer Ort, aber eine ungewohnte Perspektive, in aller Ruhe in der Mitte einer solchen Achse stehen zu können. Der Blick über den breiten Grünstreifen, den Verkehrskreisel und die Bahnbrücke hinweg auf die „Stadt“ hat auch etwas von einer Vedoute. Weg in die Wiese mähen (Parkschneise)



Sequenz Bonner Straße: Variante A - Alm 3

Blick vom Verkehrskreisel nach Süden. Rechts im Bild die dreieckige Grünfläche zwischen Bonner Straße und Sechtemer Straße, links der Übergang zur grünen Schneise hinüber zur Koblenzer Straße. Weg in die Wiese mähen (Parkschneise)



Sequenz Bonner Straße: Variante A

Blick von der grünen Abdeckung des U-Bahnschachts nach Süden.



Sequenz Bonner Straße: Variante A

Wegführung auf der begrünten Abdeckung des
U-Bahnschachts nach Süden. Weg in die Wiese mähen.



Sequenz Bonner Straße: Variante A

Überquerung der Bonner Straße in Richtung Koblenzer Straße.
Aufmalen eines grünen Zebrastreifens (Parkflor)



...anders Küchen kaufen!

Advertisement for Penkler & Ondre, featuring a kitchen scene and a price tag of 599.

PENKLER & ONDRE

Sequenz Bonner Straße: Variante B

Überquerung der Bonner Straße auf dem vorhandenen Überweg in Höhe des Mac-Donald's-Parkplatzes



Sequenz Bonner Straße: Variante B

Zufahrt MC Drive als Shared Space nutzen ;-)



Sequenz Bonner Straße: Variante B

Nach Überquerung des Mc Donald´s-Parkplatzes führt der Weg ein kurzes Stück auf der Koblenzer Straße stadtauswärts, um dann auf eine Abstellfläche für Altkleidercontainer einzubiegen, deren Tor meistens oder immer offen steht. Auch die sonstige Einfriedung ist sehr provisorisch und eher „symbolisch“. Den Weg hier drüber zu führen würde keinen großen Eingriff darstellen. Im Anschluss trifft diese Wegevariante mit der Sequenz Koblenzer Straße, Variante A zusammen.



Sequenz Koblenzer Straße: Varianten A und B

nach der Überquerung der Bonner Straße in Variante A teilt sich der Weg in die Sequenz Koblenzer Straße, Varianten A und B. Variante A führt anschließend an dem Flüchtlingsheim an der Koblenzer Straße vorbei auf die Abdeckung der U-Bahnverbindung zwischen Rheinufer und Bonner Straße. Variante B überquert das Neuland.



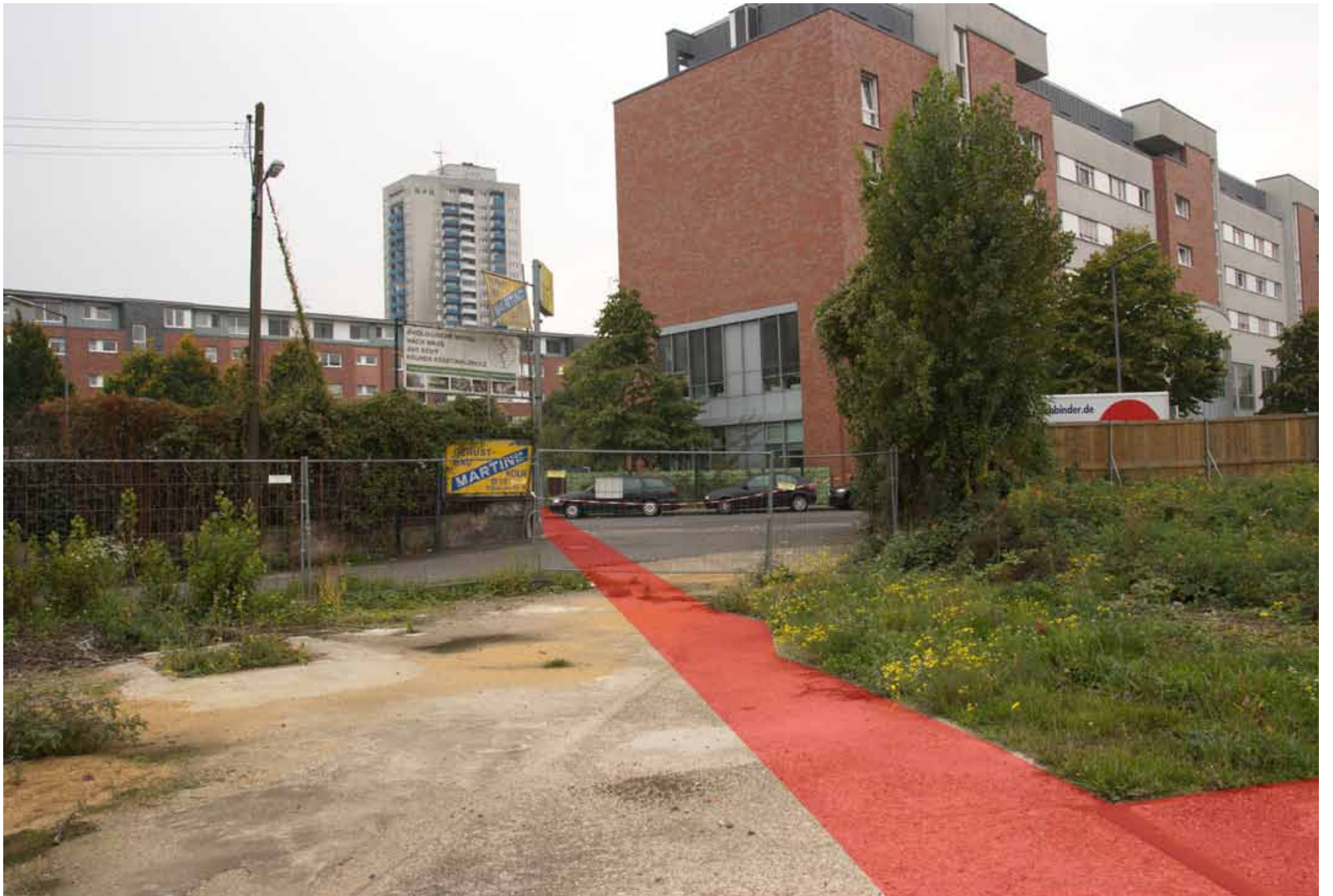
Sequenz Koblenzer Str.: Variante A

Auf Trampelpfad warten



Sequenz Koblenzer Str.: Variante A

Blick von der Brachfläche neben dem Flüchtlingsheim an der Koblenzer Straße über die Koblenzer Straße hinweg nach Südwesten. Bauzaun öffnen. Eventuell Parktür bauen.



Sequenz Koblenzer Str.: Variante A

Blick von der Brachfläche neben dem Flüchtlingsheim an der Koblenzer Straße über die Koblenzer Straße hinweg nach Südwesten. Weg mähen (Parkschneise)



Sequenz Koblenzer Str.: Variante A

Hier erreicht der Weg die Abdeckung der U-Bahnverbindung zwischen Bonner Straße und Rheinufer. Auf der ehemaligen Baustelle und an ihren Rändern hat sich ein dichtes Fliederdickicht gebildet. Die Parkschneise besteht hier mal aus einem breiten Kiesbett, mal aus einem schmalen, beiderseits von Flieder gesäumten Weg.



Sequenz Koblenzer Str.: Variante A



Sequenz Koblenzer Str.: Variante A



Sequenz Koblenzer Straße: Variante B

nach Überqueren der Koblenzer Straße führt diese Variante
mitten durch's Neuland



Sequenz Koblenzer Straße: Variante B

nach Überquerung der Alteburger Straße setzt sich diese Variante über das ehemalige Gelände der Dombrauerei fort. Hierfür muss an der Alteburgerstraße lediglich ein Bauzaun geöffnet werden (Parktür?). Die Querung der Einfahrt des Betriebsgeländes der Abfallwirtschaftsbetriebe wäre leicht zu organisieren, da sie noch ausserhalb des Tores liegt (prüfen!)



Sequenz Rheinuferanschluss: Variante A

Blick von der Alteburgerstraße nach Osten. Begleitgrün der KVB. Der Grünstreifen zwischen U-Bahn-Schacht und Betriebsgelände der Kölner Entsorgungsbetriebe bietet sich an, um zum Fußgängerüberweg über die Rheinuferstraße am Fuße der Südbrücke zu gelangen. Wegen des zur Seite etwas abschüssigen Geländes müsste der Weg hier wahrscheinlich etwas stürker befestigt werden als auf allen anderen Sequenzen. Am Ende des Grünstreifens trennt lediglich ein Stahlgitterzaun den Grünstreifen von der Feuerwehrezufahrt (?) des Bürogebäudes am Gustav-Heinemann-Ufer. Da diese Zufahrt bereits jetzt offen zugänglich und kaum befahren ist, ließe sich diese Wegeverbindung problemlos bis zur Rheinuferstraße verlängern. Zusammen mit Variante C ergäben sich so zwei schmale, direkte Anbindungen ans Rheinufer, die zwar nicht die Fortführung des Parks an sich bis an den Rhein ersetzen, aber gemeinsam die unbestimmte, aber in jedem Falle lange „Wartezeit“ bis zum Abriss des Bürogebäudes auf charmante Weise erleichtern.



Sequenz Rheinuferanschluss: Variante A

Grünstreifen zwischen U-Bahn-Schacht und Betriebsgelände
der AWB



Block
58

Sequenz Rheinuferanschluss: Variante A

Zugang zur Feuerwehrezufahrt des Bürogebäudes von der Rheinuferstraße



 **Rettungspunkt**
02 - Bau - 004
Bitte die Anweisung beachten und **Wachposten** 24h an
112 melden. Die hier angegebene Telefonnummer ist für
Notfälle zu verwenden. **Wachposten** 24h an
112 melden.

Sequenz Rheinuferanschluss: Variante B

Diese Variante ist zwar schon fertig gebaut und bietet eine schöne Verbindung zum Friedenspark, aber um zum Rheinufer zu gelangen ist sie nicht so praktisch.



Sequenz Rheinuferanschluss: Variante B



Sequenz Rheinuferanschluss: Variante B

Der Tunnel auf dem ehemaligen Bahngleis der Hafenbahn ist ein großartiges „Nadelöhr“ zum Erreichen des Friedensparks. Sein Profil und die diagonale Unterführung des darüber liegenden Gleises verleihen ihm eine reizvolle architektonische Spannung. Leider ist die Erreichbarkeit des Rheinufers vom Friedenspark aus nicht so toll. Die Kreuzung mit der Rheinuferstraße, der Einfahrt zur längsten Tiefgarage Europas und den Gleisen der Linie 16 machen hieraus ein mühseliges und gefährliches Unterfangen. Zum Erreichen des Rheins empfehlen wir daher die Varianten A und C, die nicht nur viel direkter sind, sondern bei denen auch lediglich die Rheinuferstraße zu überqueren ist.

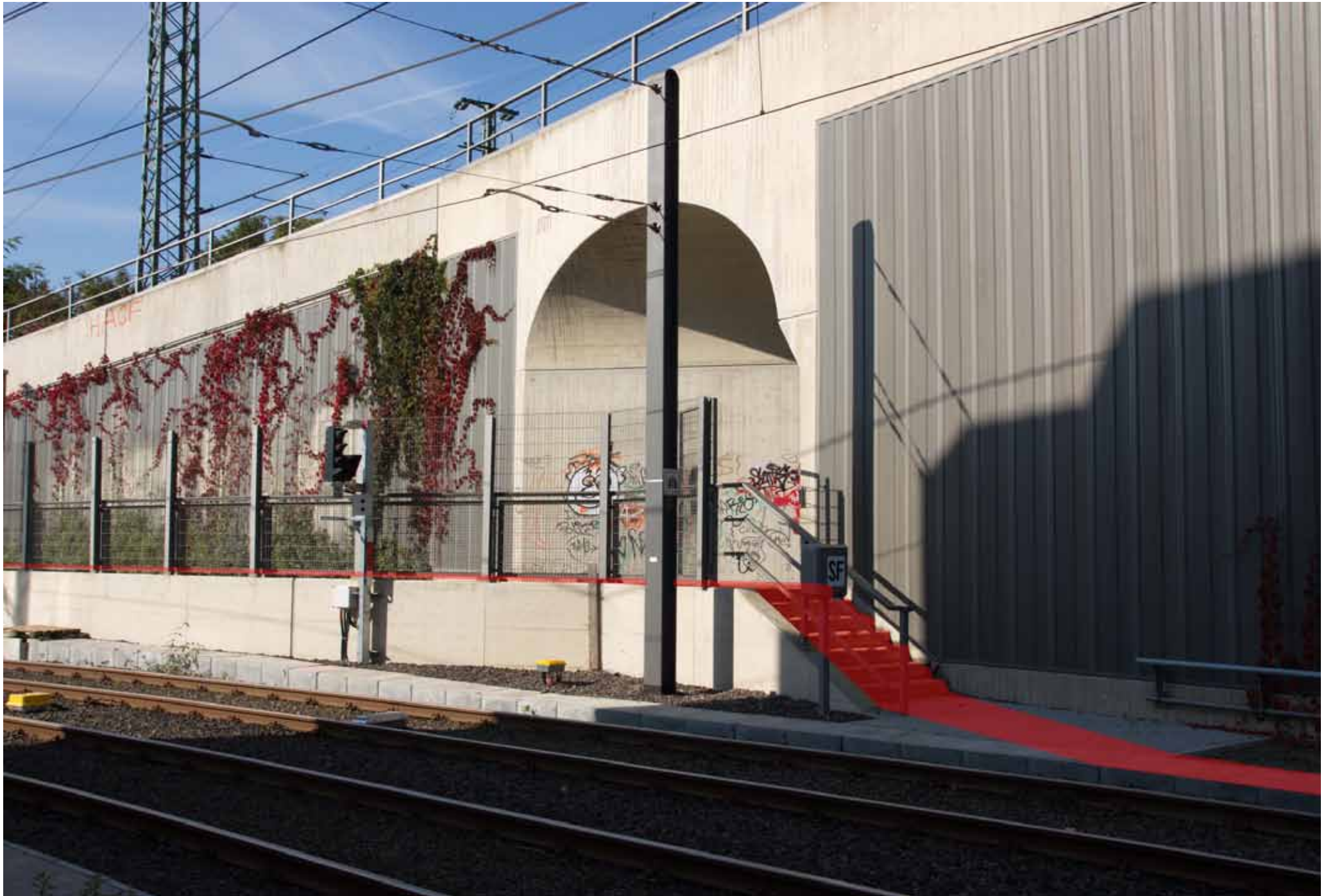


Sequenz Rheinuferanschluss: Varianten B und C

Vor Betreten des Fußgängertunnels führt rechter Hand ein Betriebsweg der KVB bis an die Rheinuferstraße (Variante C). Die Tür steht seit einiger Zeit offen. Solange die KVB hier noch nicht fährt (und das kann noch eine ganze Weile dauern), ist dieser Weg gefahrlos benutzbar (danach allerdings nicht mehr). Das Türchen sollte so lange offen stehen bleiben.



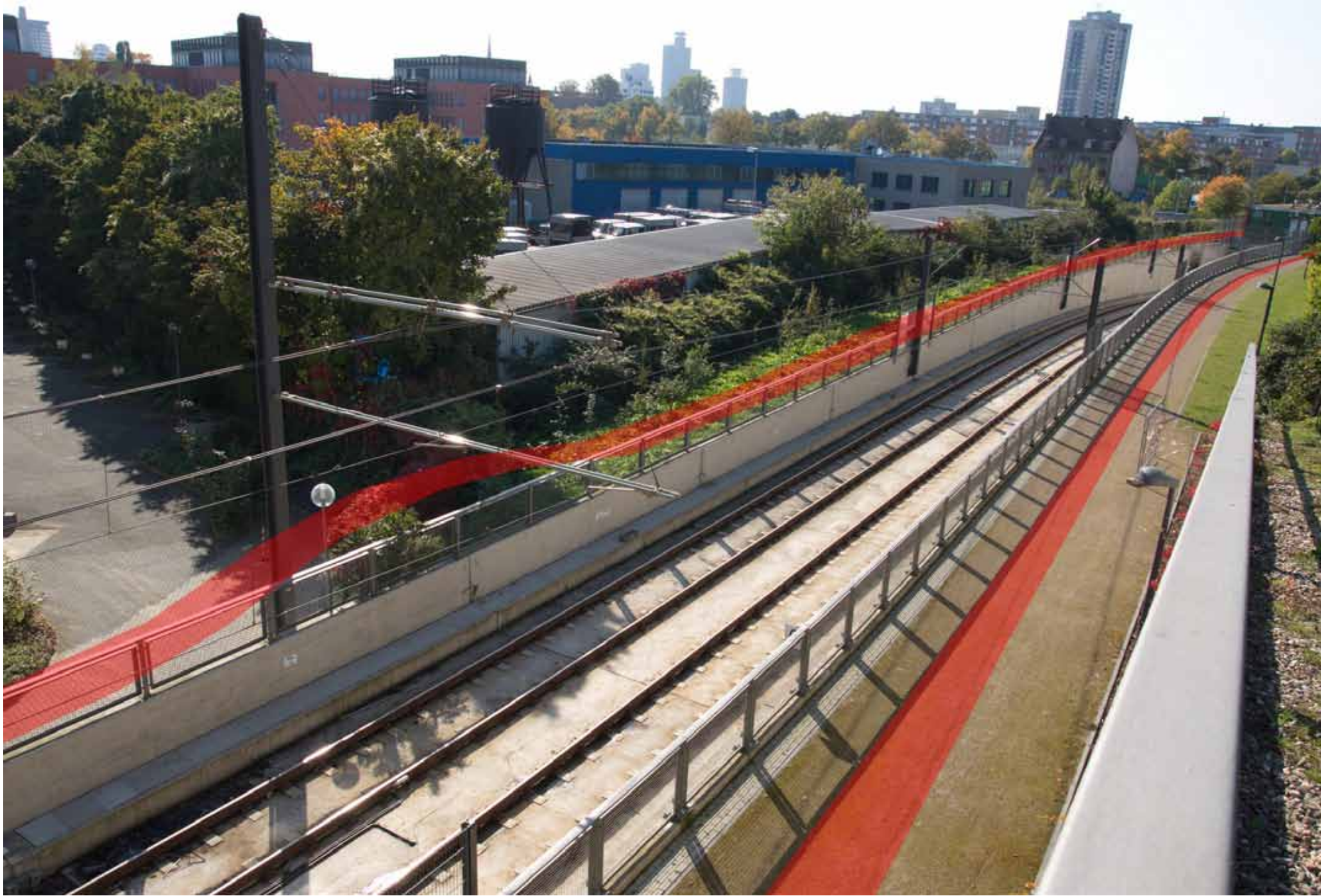
Sequenz Rheinuferanschluss: Variante C



Sequenz Rheinuferanschluss: Variante C



Sequenz Rheinuferanschluss: Varianten A und B

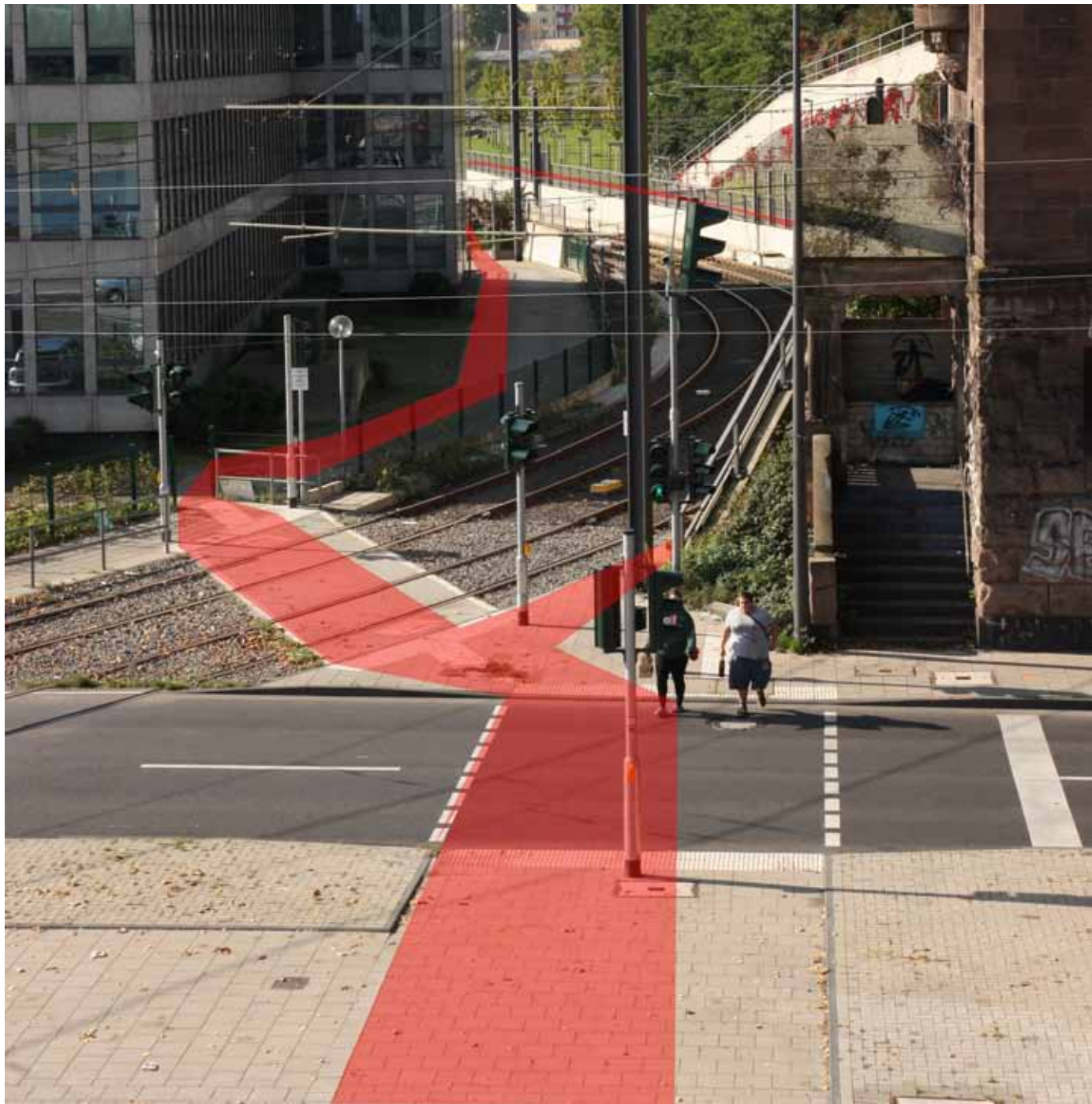


Sequenz Rheinuferanschluss: Varianten A und C



Sequenz Rheinuferanschluss: Varianten A und C

Vorhandene Fußgängerquerungen über Gleise und Rheinuferstraße



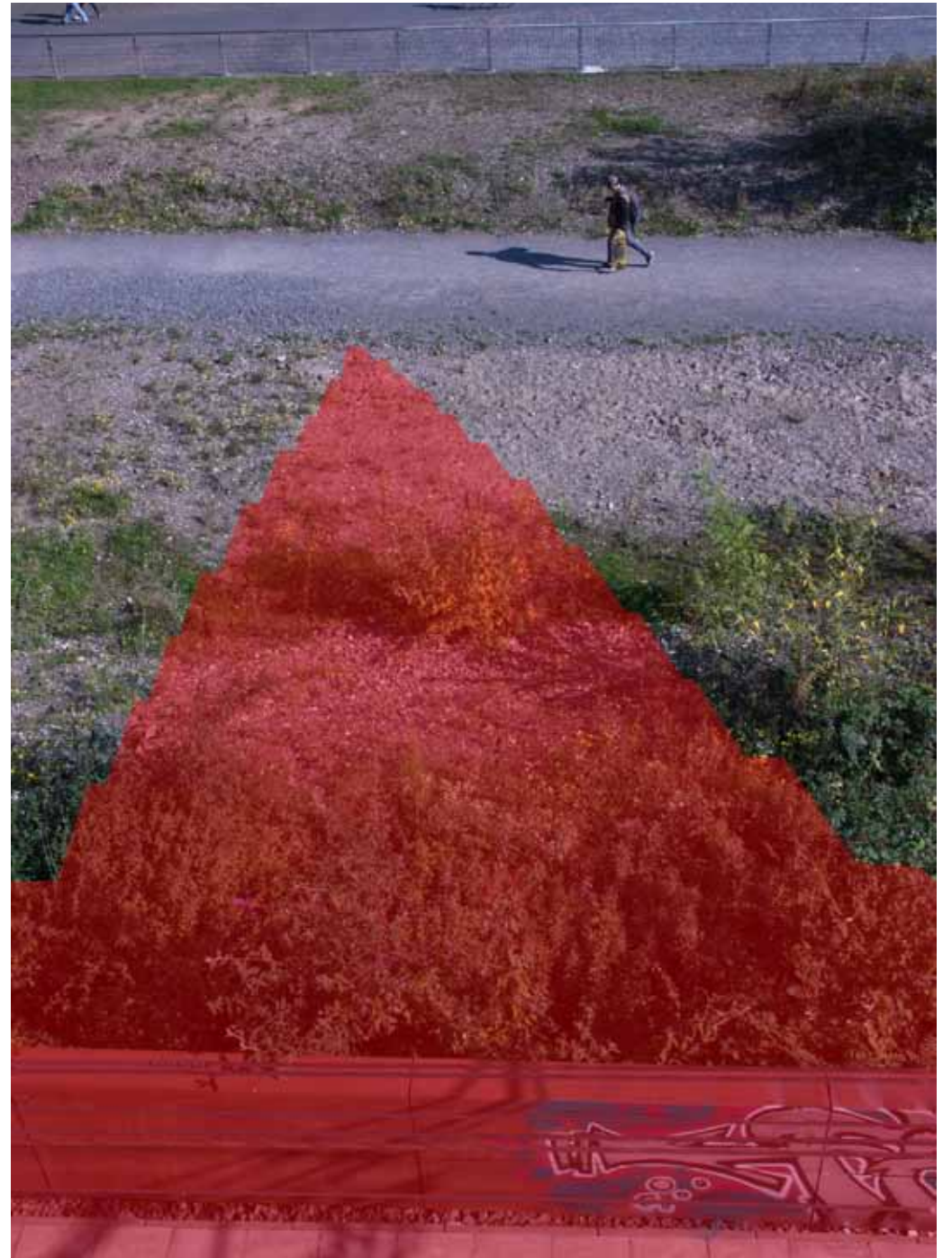
Sequenz Rheinuferanschluss: Varianten A und C (gemeinsamer Abschluss)

Vom zweiten Absatz der vorhandenen Treppe auf die Südbrücke ließe sich problemlos ein Treppenabgang zum Rheinufer bauen. Die Oberleitungen der KVB sind hier höhenmäßig längst überwunden, so dass sich auch deswegen keine Komplikationen ergeben würden. Natürlich ist so ein Übergang an den Rhein für diejenigen, die von der Rheinuferstraße kommen, nicht gerade elegant (Treppe rauf, Treppe runter), aber andererseits ist er auch sehr einfach herzustellen und für diejenigen, die von der Südbrücke kommen ist er auch gar nicht unelegant, sondern ein logischer und einfacher Zugang zum diesseitigen Rheinufer.



**Sequenz Rheinuferanschluss: Varianten A und C
(gemeinsamer Abschluss)**

Blick vom zweiten Absatz der vorhandenen Treppe auf die
Rheinuferpromenade



Angekommen am Rheinufer



Aussicht auf den Park
Pionierpfade in der Parkstadt Süd

Boris Sieverts und Frank Dommert,
Büro für Städtereisen

mit **WEST 8**

23.10.2015