KÖLN PARKSTADT SÜD

O&O

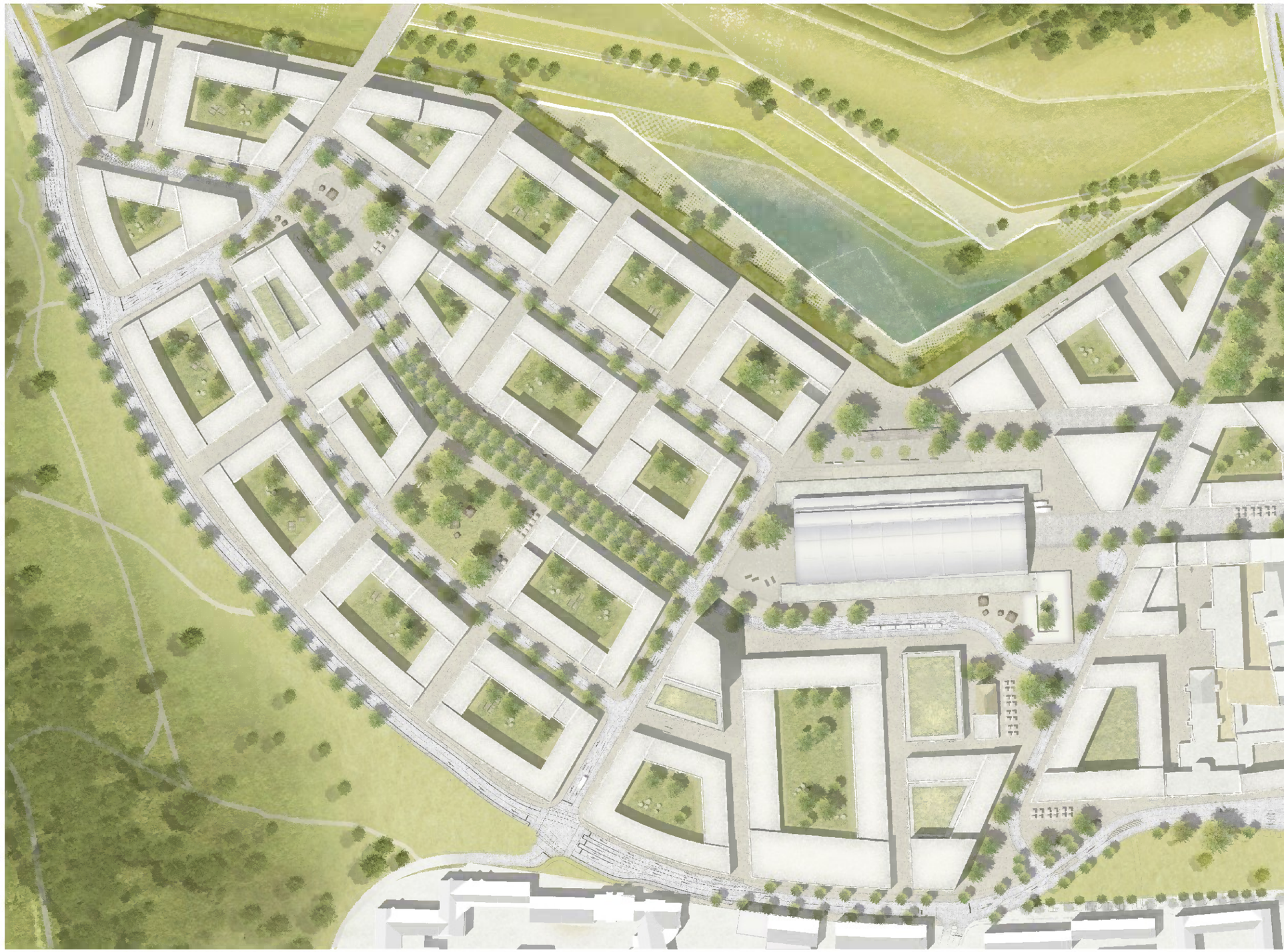
K Ö L N P A R K S T A D T S Ü D



Eine Maßnahme des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln

INHALT

1.	**INTEGRIERTE PLANUNG**	**9**
1.1.	Kooperatives Verfahren Parkstadt Süd	10
1.2.	Grundlagen und Ziele	14
1.3.	Bodendenkmäler	17
2.	**QUARTIERE**	**18**
2.1.	Quartier Parkstadt	22
2.2.	Quartier Marktstadt	24
2.3.	Quartier Entrée	26
2.4.	Quartier Bildungslandschaft	28
2.5.	Grüngürtel	30
3.	**NUTZUNGSKONZEPTE**	**35**
3.1.	Nutzungen Erdgeschoss	36
3.2.	Nutzungen Obergeschosse	37
3.3.	Nutzungen Gesamt	38
3.4.	Bildungsinfrastruktur	39
3.5.	Flächenbilanzierung	40
4.	**STÄDTEBAU UND FREIFLÄCHEN**	**41**
4.1.	Bausteine	42
4.2.	Geschossigkeit	43
4.3.	Abstandsflächen	45
4.4.	Feuerwehrerschließung	46
4.5.	Grünflächen	48
4.6.	Dachbegrünung	50
4.7.	Spielflächen	51
4.8.	Platzräume	52
4.9.	Integriertes Regenwassermanagement	54
4.10.	Stadtklimatische Untersuchung	56
5.	**MOBILITÄTSKONZEPT (AUSZUG)**	**59**
5.1.	Rad- und Fußgängerverkehr	61
5.2.	ÖPNV	62
5.3.	MIV	66
5.4.	Ruhender Verkehr	67
5.5.	Mobilitätshaus	69
5.6.	Straßenräume	70
6.	**REGELWERK**	**75**
6.1.	Gestalterische Vorgaben	76
6.2.	Räumliche Darstellungen	82
6.3.	Testentwurf Baustein 33	88
6.4.	Testentwurf Baustein 5 & 9	102
7.	**PLANUNGSBETEILIGTE**	120
8.	**IMPRESSUM**	**121**





1. INTEGRIERTE PLANUNG

1.1. Kooperatives Verfahren Parkstadt Süd 10
1.2. Grundlagen und Ziele 14
1.3. Bodendenkmäler 17

Ein neues Stadtquartier zwischen Rhein und Universität

Die Parkstadt Süd ist Kölns größtes Stadtentwicklungsprojekt der kommenden Jahre. Südlich des linksrheinischen Eisenbahnrings wird zwischen Luxemburger Straße und Rheinufer der historische Innere Grüngürtel vollendet. Köln gewinnt damit eine weitere attraktive Grünanlage hinzu. Sie wird nach ökologischen, klimatischen und freiraumplanerischen Kriterien gestaltet.

Es wird ein neues urbanes Quartier zum Wohnen, Arbeiten und Leben geschaffen. Ein neuer Stadtteil mit Wohnraum für etwa 10.000 Menschen und mehr als 4.000 Arbeitsplätzen entsteht. Das Herz des Quartiers ist die denkmalgeschützte Großmarkthalle.

Die Integrierte Planung verbindet die für die heutige Stadtentwicklung wichtigen Themen Städtebau, Architektur, Freiraumplanung, Umwelt und Verkehr. Für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts, für das Regenwassermanagement und für die stadtklimatischen Untersuchungen wurden Fachplaner beauftragt. Zudem fanden zahlreiche Vorschläge aus dem Ideenmarkt des Kooperativen Verfahrens Berücksichtigung in der Planung. Die Integrierte Planung ist das Ergebnis eines intensiven Prozesses, der mit Beteiligung aller Bürgerinnen und Bürger der Stadt Köln stattgefunden hat.



Stand: 2015

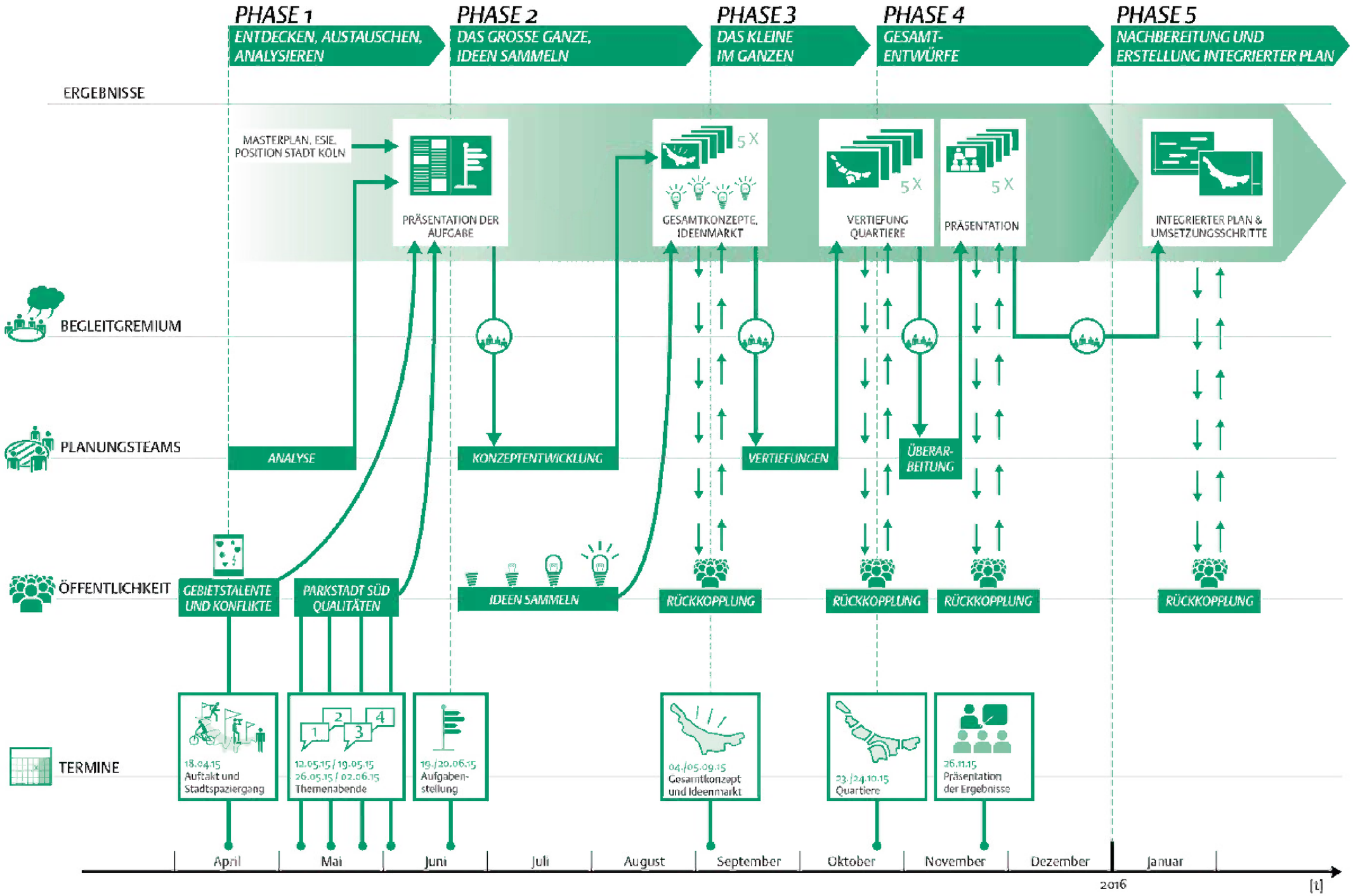
1.1. KOOPERATIVES VERFAHREN PARKSTADT SÜD

KOOPERATIVES VERFAHREN

Im internationalen Kooperativen Verfahren Parkstadt Süd Köln beschäftigten sich fünf Teams mit der Vollendung des historischen Inneren Grüngürtels in Köln und der Stadterweiterung im Bereich des Großmarktes. Durch die geplante Verlagerung des Großmarktareals werden im Kölner Süden Flächen von insgesamt 110 Hektar in bester Innenstadtlage frei. Die Stadt Köln legte bei der städtebaulichen Entwicklung des Areals besonderes Augenmerk auf die Kooperation zwischen den Fachdisziplinen. Darüber hinaus war der Planungsprozess in ein intensives Beteiligungsprogramm mit der Öffentlichkeit eingebettet. Das Kooperative Verfahren sollte neben den fünf eingeladenen interdisziplinären Teams aus Stadt- und Landschaftsplanerinnen und -planern auch möglichst viele Akteurinnen und Akteure der Stadtgesellschaft ermutigen, ihre Interessen und Vorstellungen einzubringen. Über den Zeitraum des Verfahrens boten daher verschiedene Veranstaltungen wie Stadtteilspaziergänge, Themenabende oder der Ideenmarkt die Möglichkeit, sich mit den Gegebenheiten zu befassen. Unter der Leitung von Prof. Klaus Overmeyer übernahm das Büro Urban Catalyst Studio die Moderation des Planungsverfahrens. So wurde der direkte Austausch zwischen der Stadtgesellschaft, den Planungsteams, dem Begleitgremium sowie Politik und Verwaltung gefördert. Gemeinsame Ideen für die Parkstadt Süd wurden schrittweise entwickelt und in die Planung integriert – ein gutes Beispiel für demokratische Entscheidungsprozesse, die eine Chancengleichheit für unterschiedliche Alters- und Sozialgruppen gewährleisten.
Im Kooperativen Verfahren konnten die Ideen der Arbeitsgemeinschaft aus RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, O&O Baukunst, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung und BCE Björnsen Beratende Ingenieure das Begleitgremium und die Stadtgesellschaft überzeugen. Mit den Ergebnissen des Kooperativen Verfahrens Parkstadt Süd wurden wichtige Meilensteine für den bevorstehenden Planungsprozess gesetzt.

Würdigung durch das Begleitgremium
„O&O Baukunst sind Bildhauer, die eine neue Stadtsilhouette inmitten der Stadt schaffen."
Franz-Josef Höing, Baudezernent der Stadt Köln, 2016

Das Grundkonzept zeichnet sich durch eine geschickte Geste aus, die dem Grünzug die nötige Kraft, zusammenhängende Durchlässigkeit und eine angemessene Dimension verleiht: Auf eine Bebauung entlang der Bahntrasse wird entschieden verzichtet. Die großzügige Verlängerung des übergeordneten Inneren Grüngürtels ist konsequent. Gleichermaßen bietet sich ein städtebaulich robustes und prägnantes Erscheinungsbild mit klarer Stadtstruktur und dezidiertem Erschließungssystem – ein „neues Stück Stadt" bauen ist in diesem Entwurfskonzept eindeutig gelungen.
Das zentrale Marktquartier bildet durch die dichte und kompakte Bebauungsstruktur ein eigenständiges Quartier. Die Markthalle wird als klare Mitte herausgestellt. Die städtebauliche Fassung der Halle durch markante Hochpunkte schafft ein attraktives, urbanes Umfeld mit großer Anziehungskraft weit über die Parkstadt hinaus.
Die vorgeschlagenen Blockstrukturen, deren Größenordnungen und Höhen besitzen eine angemessene Dimension, die unterschiedlich und flexibel (Wohnmodelle und Nutzungen) ausformuliert werden können. Auch die stadtstrukturelle Kopfbildung an der Sechtemer Straße zur Bonner Straße kann überzeugen. Sie ist ein Beispiel für eine angemessene Betonung besonderer Orte an Eingängen und Quartiersplätzen durch markante bauliche Hochpunkte des Entwurfskonzeptes. Die Varianz von weiteren öffentlichen Räumen – u. a. vom Pocketpark und von Quartiersplätzen im westlichen Bereich des Marktquartiers – ist plausibel und im Hinblick auf Größe und Anordnung ausreichend strukturiert. Die Lage und Anordnung der weiterführenden Schullandschaft wird als positiv gesehen. Die Querungen und Durchgänge in den Quartieren, insbesondere die Wiederherstellung der Verbindung Sechtemer Straße zur Raderberger Straße, funktionieren. Das Erschließungssystem ist einfach strukturiert und erlaubt eine eindeutige Zuordnung von gewerblicher Erdgeschossnutzung. Der Boulevard für Fußgänger- und Langsamverkehr bietet das Rückgrat des neuen Quartiers mit dem Potenzial, die Buslinie im Quartier entlang zu führen.



1.1. KOOPERATIVES VERFAHREN PLANUNGSPROZESS PARKSTADT SÜD

IDEENMARKT ALS RESSOURCE

In einem viel beachteten Planungs- und Beteiligungsverfahren, dem Kooperativen Verfahren Parkstadt Süd, wurde 2015 in Kooperation von fünf Planungsteams, der Stadtgesellschaft, Expertinnen und Experten sowie politischen Vertreterinnen und Vertretern ein freiraumplanerisches und städtebauliches Bild für die Entwicklung der Parkstadt Süd entworfen. Mit dem Beschluss zum Ergebnis des Kooperativen Verfahrens am 10.03.2016 (Vorlage Nr. 3832/2015) hat der Stadtentwicklungsausschuss die Bedeutung des Projektes unterstrichen und die Verwaltung beauftragt, eine integrierte Planung in der Detailschärfe einer Vorentwurfsplanung auf der Grundlage des Ergebnisses des Kooperativen Verfahrens Parkstadt Süd zu erstellen.

Ein wesentlicher Bestandteil des Kooperativen Verfahrens Parkstadt Süd war die Teilhabe der Stadtgesellschaft am Planungsprozess und dem intensiven Austausch mit den Planungsteams, den Experten und dem Begleitgremium. Hier wurden die maßgeblichen Themen der Parkstadt Süd erörtert. Mit dem Ziel, Stadtgestalt und Ökologie zukunftsweisend zu verbinden, soll ein tragfähiger Nutzungsmix aus innovativen und inklusiven Wohnformen, Kultur, Bildung, Sport und sozialer Infrastruktur sichergestellt werden. Ebenso wurde eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung unter Berücksichtigung von Freiraum und Klima gefordert.

Die Umsetzung der Ideen aus dem Ideenmarkt innerhalb des weiteren Planungsprozesses ist ein wichtiger Baustein einer qualitätsvollen Quartiersentwicklung.

Im Rahmen der Teilhabe wurden auch Starterprojekte und Zwischennutzungen sowie weitere Beteiligungsveranstaltungen thematisiert und gefordert.

Das breite Spektrum an Ideen und Projektvorschlägen (Entwicklung öffentlicher Räume und Grünflächen, essbare Stadt, barrierefreie umweltverträgliche Mobilität, Sport- und Freizeitmöglichkeiten, kinder- und familiengerechte Quartiere, Klima und Resilienz, Inklusion sowie quartiersverbundene Ökonomien) zeigt: Zwischennutzungen und temporäre Projekte in der Parkstadt Süd können viele gesellschaftliche Themen und Lebensbereiche betreffen. Die Ideen der Initiativen und die Projektvorschläge aus dem Ideenmarkt haben die Gesamtkonzeption der Planungsteams beeinflusst. Auf Wünsche nach alternativen Wohnformen, Gemeinschaftsräumen, Arbeitsräumen sowie sozialen Interaktionsflächen wurde vorausschauend mit flexiblen baulichen Typologien (in den Erdgeschosszonen), spezifischen Nutzungszonierungen und adaptiven Parkstrukturen reagiert. Aber auch in den ersten Entwicklungsphasen sind Flächen, Gebäude sowie insbesondere die Parkränder für temporäre und flexible Nutzungen als eine Chance für die mögliche Verortung vieler zwischennutzungsrelevanter Ideen aus dem Ideenmarkt identifiziert worden.

1.1. KOOPERATIVES VERFAHREN PARKSTADT SÜD



Planungsgebiet

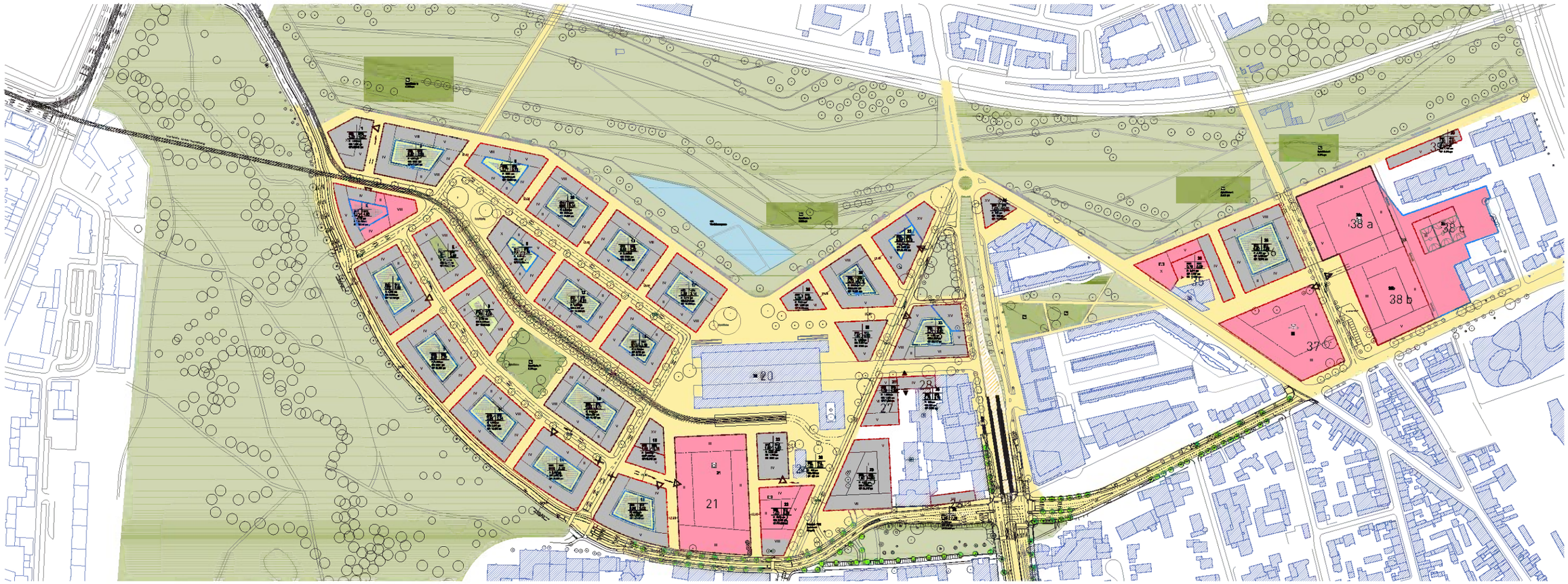
1.2. GRUNDLAGEN UND ZIELE

GRUNDLAGEN UND ZIELE

Grundlage der Integrierten Planung sind die Ergebnisse des Kooperativen Verfahrens Parkstadt Süd. Das Plangebiet umfasst eine Größe von ca. 43 Hektar. Die Integrierte Planung betrachtet die Teilbereiche zwischen Bischofsweg, Markthalle und Bonner Straße bis zum Rhein. Im Plangebiet ist eine Funktionsmischung aus bezahlbarem Wohnraum, quartiersbezogenen Schulbauten und Kitaflächen vorgesehen. Des Weiteren werden innovative Bürokonzepte für mehr als 4.000 Mitarbeiter sowie attraktive Handels- und Verkaufsflächen in den Erdgeschosszonen mit Kulturbauten kombiniert. Die Nutzung der Großmarkthalle und ein Mobilitätshaus tragen zur Belebung des Quartiers bei. Diesen Nutzungen stehen Freiflächen und Grünräume in angemessener Größe gegenüber. Die Integrierte Planung definiert die Dichte und die Durchmischung des Quartiers. Auf Grundlage der gesetzlichen Möglichkeiten soll ein attraktives urbanes Quartier im Süden Kölns entstehen. Die Integrierte Planung verbindet die für die Stadtentwicklung wichtigen Themen Städtebau, Architektur, Freiraumplanung, Umwelt und Verkehr. Westentliches Augenmerk wurde hierbei ebenso auf die soziale Wohnraumförderung und die Schaffung eines (ausreichenden) Angebotes von Arbeitsplätzen wie auch auf die zukunftsfähige Organisation von Mobilität und die Sicherung von Daseinsvorsorge (Schule, Schutz zentraler Orte) gelegt. Für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts, für das Regenwassermanagement und für die stadtklimatischen Untersuchungen wurden Fachplaner beauftragt. Die Ergebnisse sind in der Integrierten Planung berücksichtigt und werden auszugsweise dargestellt. Zudem fanden zahlreiche Vorschläge aus dem Ideenmarkt des Kooperativen Verfahrens Berücksichtigung in der Planung. So etwa der Wunsch nach mehr Grün im Quartier und Baugruppen, die Möglichkeiten für kulturelles Engagement und Inklusion bieten. Diese Ideen werden in späteren Qualifizierungsverfahren aufgenommen und vertieft.

Eine Reduzierung des gesamten motorisierten Individualverkehrs (MIV) soll durch ein maßgeschneidertes integriertes Mobilitätskonzept erreicht werden. Die baurechtlichen Parameter wie Abstandsflächen, Feuerwehrerschließung, der Bedarf nach Stellplätzen für Pkw und Fahrräder sowie die Grundstücksausnutzung münden in ein Regelwerk (Kapitel 6). Die baulichen Qualitäten des Quartiers werden anhand von räumlichen Darstellungen gezeigt. Anhand von Testentwürfen werden die Bausteine 5, 9 und 33 planerisch überprüft.

Die Planung für den Grüngürtel wird in einem separaten Planungsverfahren vertieft. Die vorliegende Intergierte Planung definiert für dieses Verfahren die Rahmenbedingungen, die Parkkante und die Profile der Übergänge, den Versickerungsbereich und die durch die neue Bebauungsstruktur benötigten Grünflächen.



neue Bausteine

Bestandsgebäude

Straßen / Wege

öffentliche Nutzung

Grünflächen

1.2. GRUNDLAGEN UND ZIELE ARBEITSPLAN



Gräber

Jüdischer Friedhof
(n. Kartierung 1922)

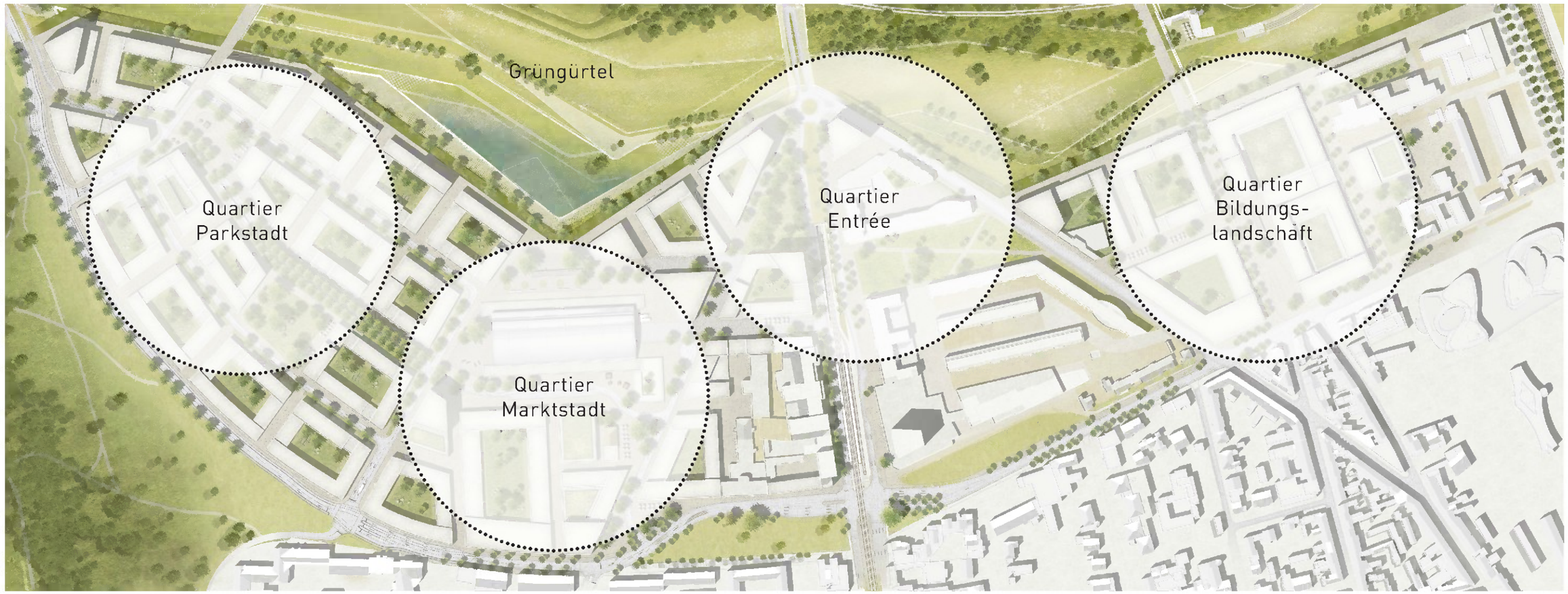
Eisenzeitlich

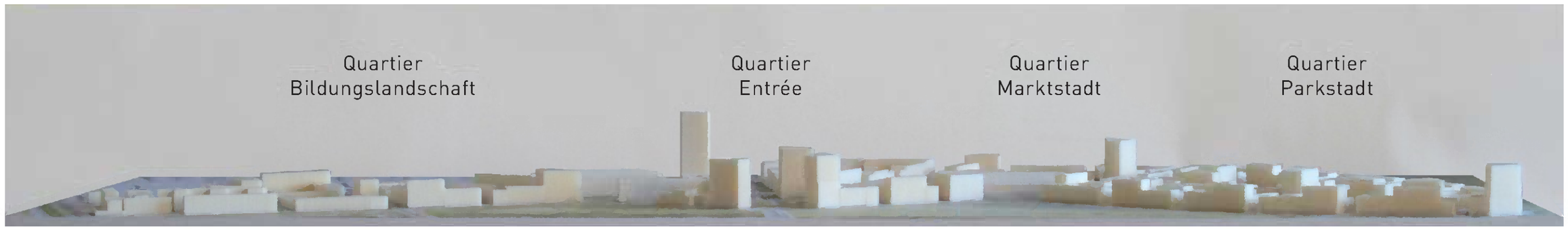
Römisch

Mittelalterlich

Neuzeitlich

1.3. BODENDENKMÄLER





Blick vom Grüngürtel

2. **QUARTIERE** ÜBERSICHT

2. QUARTIERE

2.1. Quartier Parkstadt 22
2.2. Quartier Marktstadt 24
2.3. Quartier Entrée 26
2.4. Quartier Bildungslandschaft 28
2.5. Grüngürtel 30

IDEENMARKT ALS RESSOURCE

Die in der Integrierten Planung vorgeschlagenen Zonierungen in die Bereiche Quartier Parkstadt, Quartier Marktstadt, Quartier Entrée und Quartier Bildungslandschaft ermöglichen die zeitliche und räumliche Integration der zahlreichen Ideen aus der Stadtgesellschaft. Die im Ideenmarkt von den Bürgern gewünschten Punkte, die in den folgenden Unterkapiteln näher aufgeführt werden, und die prozessuale Umsetzung der Ideen sollen realisiert werden. Eine ökologisch zukunftsweisende Stadtgestaltung sowie die Integration der inklusiven Kultur werden dabei berücksichtigt. Die detaillierte Verortung einzelner Ideen wird in den weiteren Planungsschritten geschehen.

Die Integrierte Planung ist in vier städtebauliche Quartiere gegliedert: das Quartier Parkstadt im Westen, das Quartier Marktstadt als Herz der Stadtentwicklung um die historische Großmarkthalle, das Quartier Entrée mit dem Hochpunktensemble an der Bonner Straße und das Quartier Bildungslandschaft im östlichen Bereich.
Die einzelnen Quartiere können unabhängig voneinander entwickelt werden. Die Planungs- und Umsetzungsintervalle können auf die jeweilige Entwicklung und die Ressourcen abgestimmt werden.
Für die zukünftigen Planungen im Bereich Grüngürtel vom Eifelwall bis zum Rhein ist ein unabhängiges landschaftsplanerisches Auswahlverfahren vorgesehen. Im vorliegenden Gesamtplan wurde informatorisch der Stand des Kooperativen Verfahrens Parkstadt Süd des Grüngürtels eingeblendet.



Pocketpark und Boulevard

2. QUARTIERE



Promenade am Grüngürtel

QUARTIER PARKSTADT

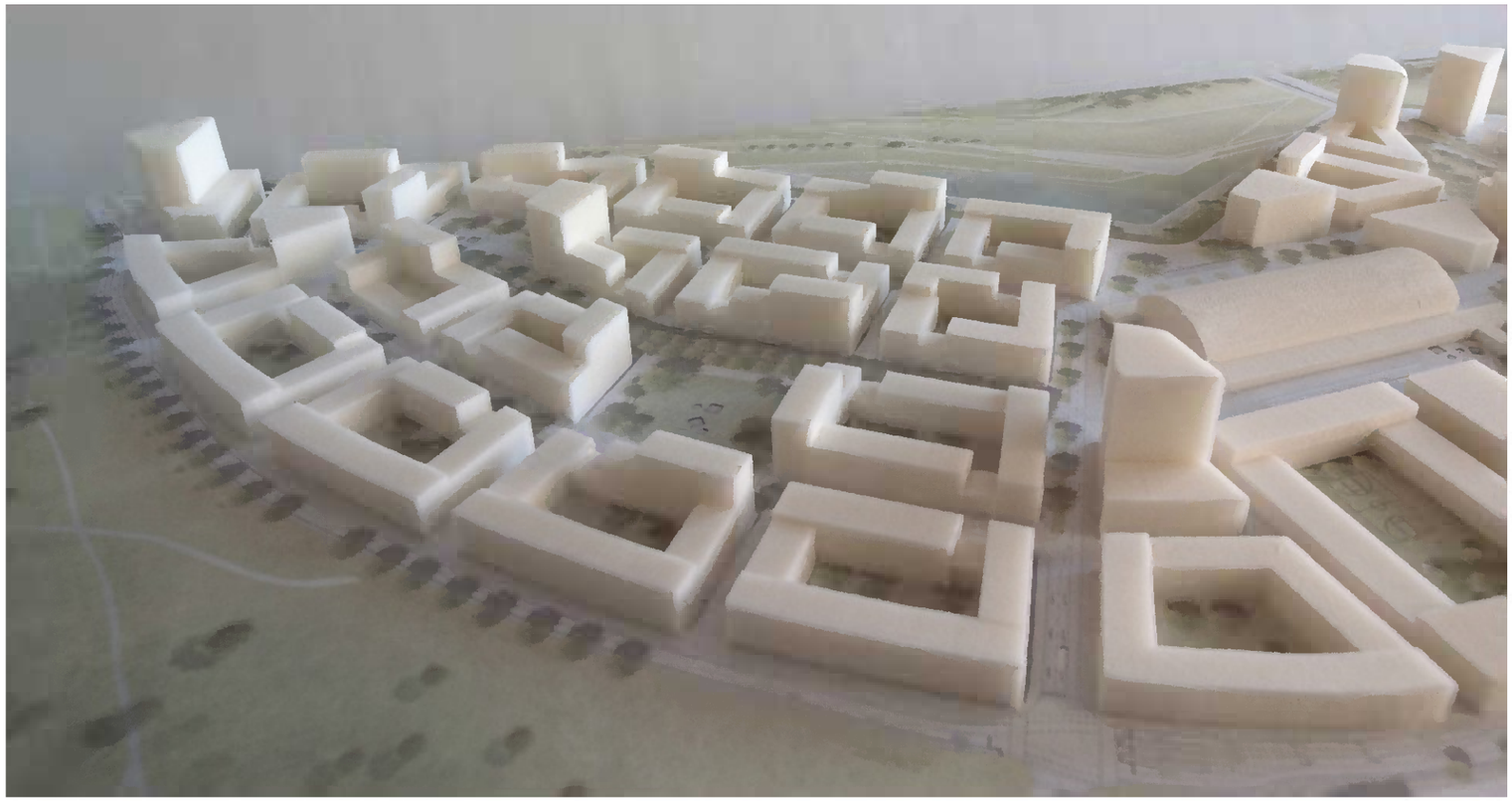
Vier Blockreihen und die unterschiedlichen Straßenräume strukturieren den Bereich. Es werden einfache Bautypologien vorgeschlagen. Sie gliedern den Stadtraum und schaffen unterschiedliche maßstäbliche Raumzusammenhänge. Es entstehen klare Raumkanten, die öffentliche und private Bereiche voneinander trennen. Zum Grüngürtel im Norden stehen die Blöcke kompakt an der Parkkante. Eine vorgelagerte Promenade unterstreicht den Übergang zum Naturraum. In die Blockstruktur sind Platzräume eingestreut. Am neu zu schaffenden Übergang zur Südstadt entsteht ein Stadtplatz. Dieser soll durch einen Nutzungsmix belebt werden. Südlich des Boulevards befindet sich ein grüner Pocketpark als Mittelpunkt des Quartiers.

Eine bautypologische Mischung aus Block und Einzelhaus bildet urbane Baublöcke. Auf einem durchgängigen verbindenden Sockel stehen einzelne Häuser. Sie sind in der Höhe gestaffelt. Die städtebauliche Struktur aus zwei- bis achtgeschossigen Parzellen ermöglicht eine differenzierte Vergabe von Grundstücken und eine pragmatische Durchmischung unterschiedlichster Funktionen. Durch diesen Mix entsteht ein selbstverständliches Angebot vielfältigster Formen des Wohnungsbaus. Investoren, Baugruppen, Genossenschaften, Einzelpersonen und die öffentliche Hand können gleichermaßen als Bauherren fungieren.

Die drei Straßenräume der Parkstadt sind unterschiedlich ausformuliert. Der 30 Meter breite grüne Boulevard ist als autofreier Bewegungsraum des Quartiers vorgesehen. Er wird zunächst als Mobilitätstrasse mit Busanbindung ausgebaut. Später sind die Anbindung an das Stadtbahnliniennetz sowie ein autonomer Bus-Shuttle-Service mit Anbindung an die zukünftige S-Bahnhaltestelle Bonner Wall geplant. Die 20 Meter breite Ringstraße mit lockerem Baumbestand fungiert als zweistreifige Erschließungsstraße. Daneben gibt es autofreie 12 Meter breite Wohnwege ohne Bepflanzung. Sie sollen an die mittelalterlichen Gassenräume in Köln erinnern.

IDEENMARKT ALS RESSOURCE

Das Quartier Parkstadt ist überwiegend für das neue Wohnen vorgesehen. Die überhöhte Erdgeschosszone der Bebauung kann attraktiv Konzepte des Wohnens, der Inklusion, und der Kultur aufnehmen. Der Stadtplatz im Westen mit optimaler Anbindung an den Grüngürtel und die Südstadt, der Pocketpark im Osten und die Mobilitätstrasse bieten Möglichkeiten der Integration der Bürgerideen in den Außenraum. Am Stadtplatz ist der Baustein 5 für kreative Nutzungen, quartiersbezogenen Nutzungen und für die Büronutzung vorgesehen.



2.1. QUARTIER PARKSTADT



2.1. QUARTIER PARKSTADT

QUARTIER MARKTSTADT

Die 1920 erbaute denkmalgeschützte Großmarkthalle ist das Herz des Quartiers. Hier sammeln sich die für die Identität der Parkstadt Süd wichtigen kulturellen und sozialen Funktionen: Eine vierzügige Grundschule, das Mobilitätshaus sowie Büro- und Wohnhäuser bestimmen die Freiräume. Im Süden der Großmarkthalle entsteht in Fortsetzung zur Haltestelle das zentrale Mobilitätshaus. An der denkmalgeschützten Alten Versteigerungshalle bildet sich ein lebendiger Mobilitätsplatz. Im Norden der Großmarkthalle entsteht ein Marktplatz mit Blick auf den neuen See und auf den Grüngürtel. Die Großmarkthalle eignet sich für zahlreiche Nutzungskonzepte. Kleinteilige quartiersbezogene Nutzungen, Geschäfte, Bäckereien, Bars/Cafés/Restaurants können neben größeren kulturellen Einrichtungen wie Galerien, Musik- oder Tanzschulen und einem Bürgerzentrum bestehen. Die Alltagstauglichkeit des Gebäudes ist damit garantiert und das denkmalgeschützte Gebäudeensemble wird als Zentrum des Quartiers ausgebaut. Die eingeschossigen Seitenbauten haben jeweils acht markant eingefasste Zugänge. Das Marktamt umschließt einen kleinen begrünten Innenhof. Er könnte als Jugendclub ausgebaut werden. In Teilen des Marktamtes wird ein Stadtteilbüro eingerichtet, das während des gesamten Planungs- und Bauprozesses als Informationszentrum genutzt werden kann. Zum Grüngürtel hin können sich verschiedene Gastronomiekonzepte aneinanderreihen. Sie öffnen sich zur großen Freifläche. Von den Schmalseiten im Westen und Osten kann man die Markthalle erschließen. Über kleine Platzräume wie von der Sechtemer Straße betritt man den frei überspannten Hallenraum. Hier könnten Nutzungen in frei eingestellten Kuben angeboten werden. Mögliche Nutzungen reichen von kulturellen Nutzungen bis hin zu Sportflächen und sollen sich aus der Ideensammlung der Bürger speisen. Unter anderem wäre in historischer Anlehnung an den ehemaligen Großmarkt die Nutzung in Form eines Naschmarktes nach Wiener Vorbild vorstellbar. Es könnte eine Mischung aus gastronomischen Verkaufsangeboten, kleineren Bars und Gaststätten sowie kleinerer Kulturangebote vorgesehen werden. Für eine vertiefende Planung innerhalb einer Konzeptvergabe zur Hallennutzung sollte man aus feuerwehrtechnischer Sicht von einer Veranstaltungshalle für ca. 4.000 Besucher ausgehen. Die benötigten Fahrradstellplätze könnten im Untergeschoss der Halle vorgesehen werden. Die benötigten Pkw-Stellplätze für eine Hallennutzung werden in den umliegenden Parkhäusern angeboten und sind Teil der Berechnung des Stellplatzbedarfes des Mobilitätskonzeptes.

IDEENMARKT ALS RESSOURCE

Das Quartier Marktstadt ist geprägt durch eine vielfältige Durchmischung der Nutzungen. Im Zentrum der Marktstadt steht die Großmarkthalle, die mit den umgebenen Platzräumen attraktive Flächen für Ideen und Wünsche der Bürger aus der Ideenwerkstatt anbieten kann. Kulturelle, inklusive und sozialverträgliche Nutzungen sind in allen Bausteinen temporär und längerfristig möglich. Unterschiedliche Ideen zur Großmarkthalle wie z. B. ein Naschmarkt nach Wiener Vorbild oder einer Markt für „gutes Essen" sowie Räume für darstellende Künste, eine Bühne und Proberäume sowie Räume zur Aus- und Weiterbildung sind wünschenswert. Unterschiedliche Wohnangebote wie inklusive Wohnateliers, Galerien und Kulturcafés können in die weitere Planungsschritte integriert werden. Im Marktamt der Großmarkthalle wird als ein Starterprojekt ein Stadtteilbüro als Anlaufstelle für die Parkstadt Süd eingerichtet.





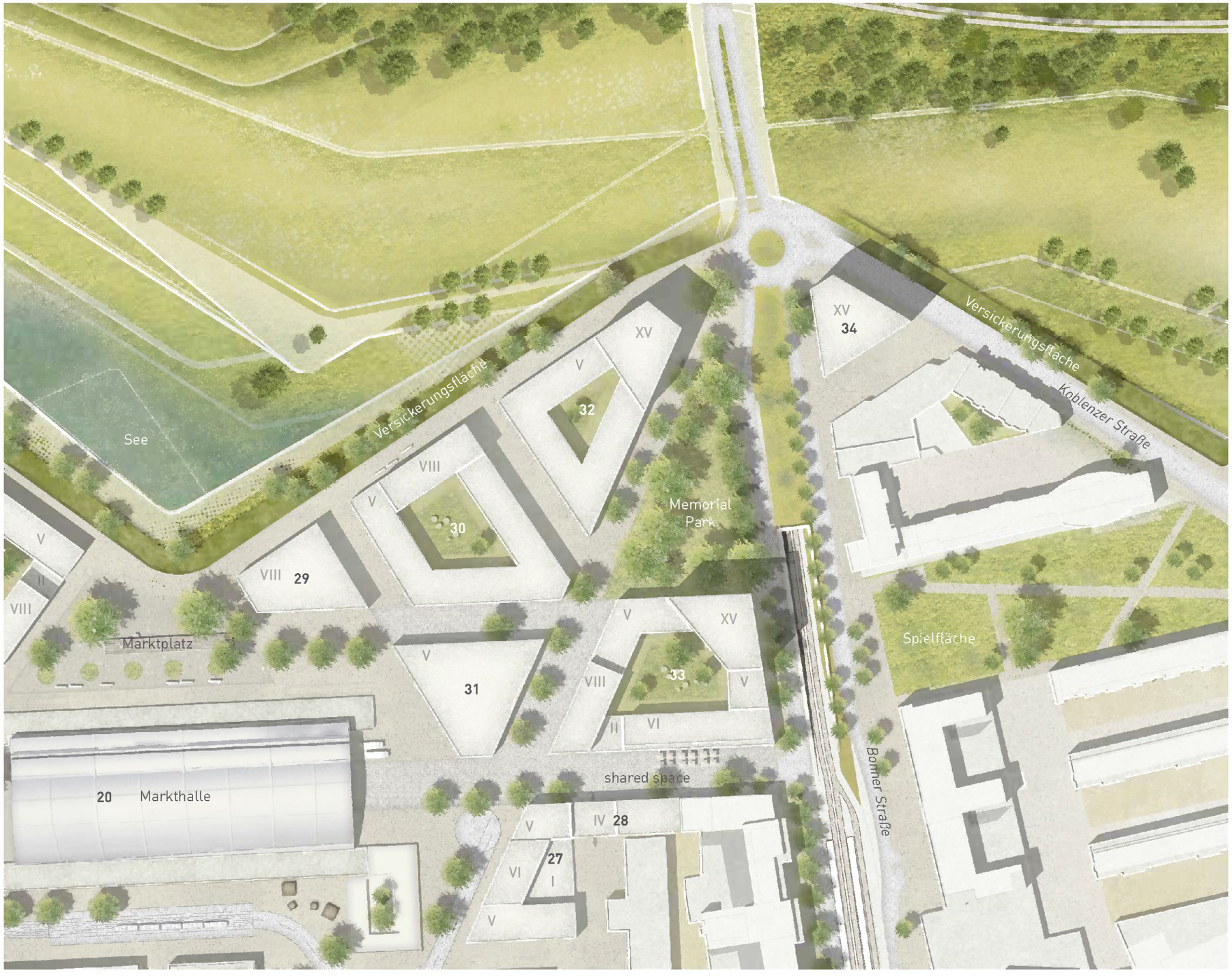
2.2. QUARTIER MARKTSTADT

QUARTIER ENTRÉE

Das Quartier befindet sich am Übergang der Bonner Straße zum Großmarktgelände im Kölner Süden und soll den Auftakt für das entwickelte Bebauungskonzept der Parkstadt Süd als innerstädtische Entwicklungsfläche bilden. Das Quartier wird durch die Bausteine 29–34 als einfache Gebäudekanten räumlich gefasst. Unterschiedliche Bauhöhen und Baukörper ermöglichen dabei die städtebauliche und architektonische Ausdifferenzierung des gesamten Quartiers. Die Bebauung orientiert sich an den Höhen der Blöcke im geplanten Quartier, die übergreifend eine fünf- bis sechsgeschossige Mantelbebauung mit zweigeschossigen Einschnitten und ausgewählten Hochpunkten vorsieht. Diese architektonischen Akzente artikulieren wichtige städtebauliche Blickrichtungen und Bezüge zur Umgebung. Die Überhöhung der Baukörper an der Bonner Straße ist städtebaulich präzise gewählt. Die fünfzehngeschossigen Hochpunkte bilden eine neue Formation an der Bonner Straße. Diese Dreierformation nimmt den vorhandenen grünen Parkraum in ihre Mitte. In Richtung Südstadt entsteht ein Stadteingang, der den Verlauf der Bonner Straße als wichtige Verkehrsachse aufwertet. Die achtgeschossige Bebauung an der Sechtemer Straße in Nähe der Großmarkthalle ist Fluchtpunkt der unterschiedlichen Richtungen in der Parkstadt Süd. Sie stärkt die neue städtebauliche Sichtachse von der Bonner Straße nach Köln-Raderberg und den fußläufigen Weg entlang der Sechtemer Straße. Im Norden wird das Quartier von einer Grünfläche mit schützenswertem Baumbestand begrenzt, im Westen verläuft die Bebauung an der neuen Achse von der Bonner Straße über das Großmarktgelände nach Köln-Raderberg. Im Osten wird das Grundstück von der Bonner Straße, im Süden von der bestehenden Sechtemer Straße gefasst. Das Quartier ist fußläufig und per Fahrrad über die Sechtemer Straße und die Bonner Straße sehr gut erreichbar. Über die Bonner Straße ist ein sehr guter Anschluss an das ÖPNV-Netz der Stadt Köln möglich. Die einzelnen Nutzungen der Bausteine richten sich nach dem mit der Stadt Köln abgestimmten Nutzungskonzept. Wohn-, Büro- und Einzelhandelsflächen ermöglichen eine urbane Mischung.



2.3. QUARTIER ENTRÉE



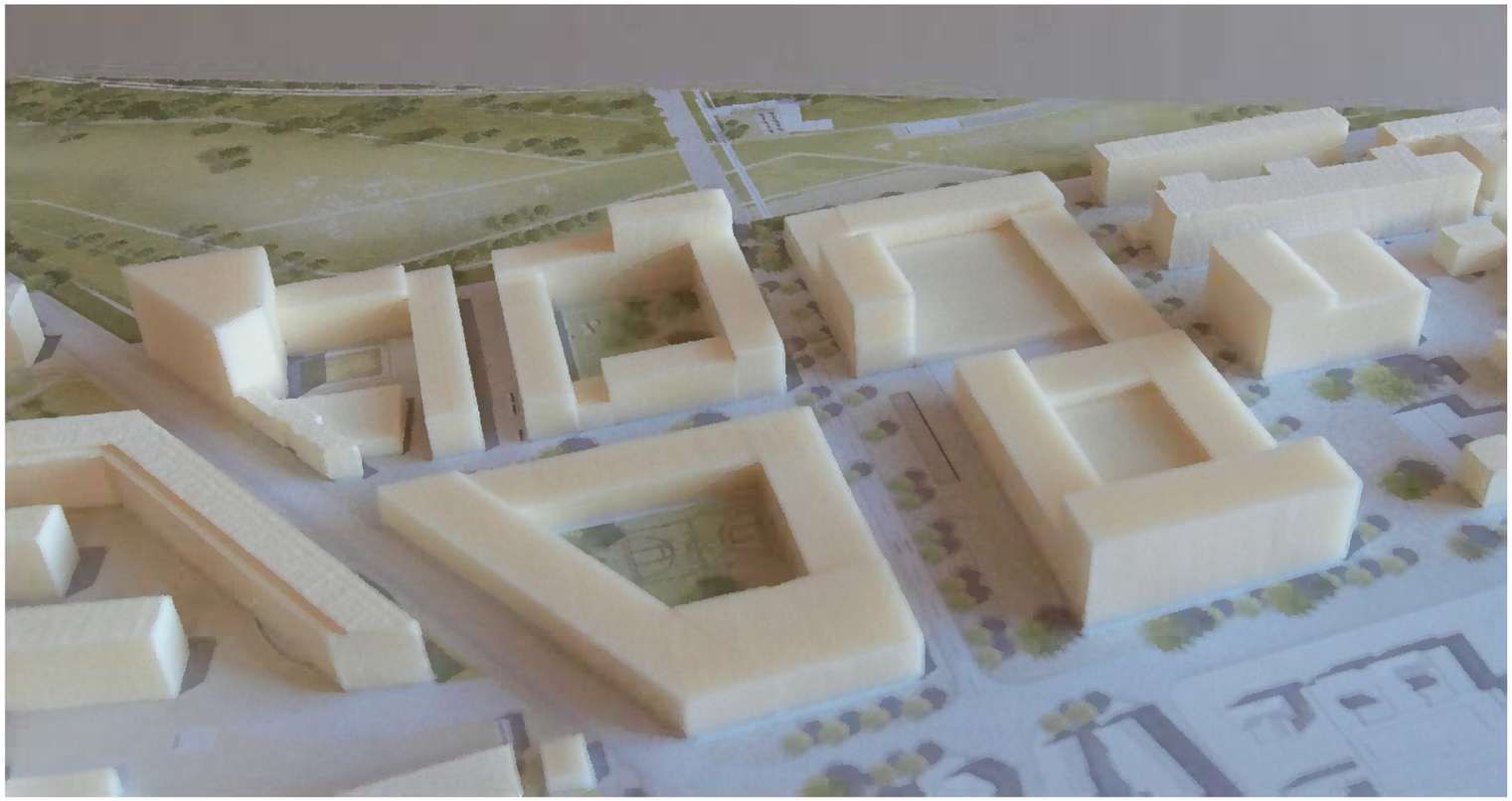
2.3. QUARTIER ENTRÉE

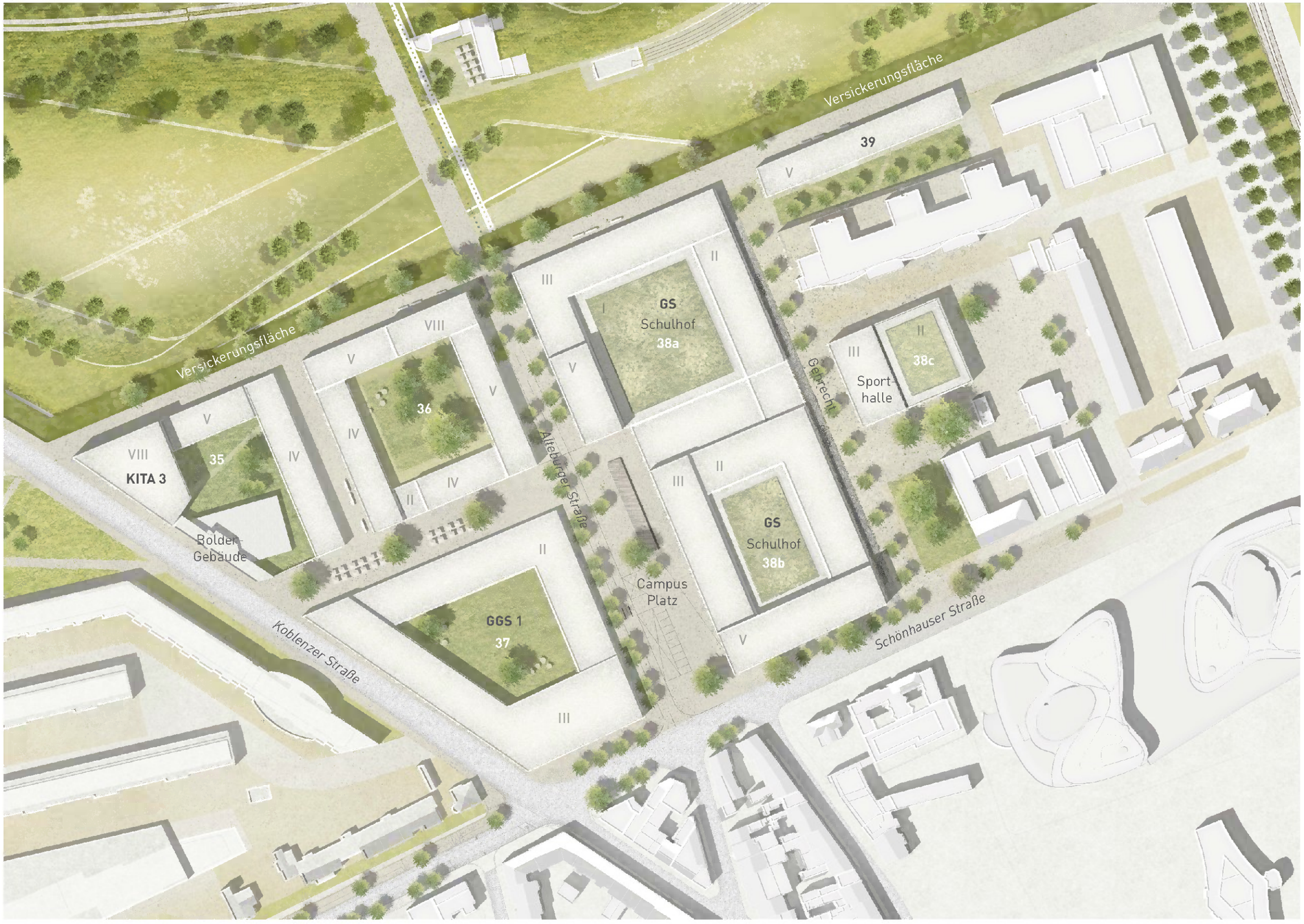
QUARTIER BILDUNGSLANDSCHAFT

Eine weiterführende Gesamtschule mit Sechsfachsporthalle befindet sich im Osten des Areals. Um einen zentralen Bereich liegen die notwendigen, dreigeschossigen Schulbauten. In Verbindung mit den grünen Pausen- und Sportbereichen und der Sechsfachsporthalle entsteht ein lebendiger öffentlicher Schulcampus auf einer Grundstücksfläche von 25.000 Quadratmeter. Die gemeinsame Mensa, die Aulen und die Bibliotheken könnten für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden. Die vierzügige Grundschule orientiert sich mit der Schmalseite zur Schönhauser Straße. Um einen Pausenhofbereich gruppieren sich die zwei- bis dreigeschossigen Gebäudeteile auf einer Grundstücksfläche von 8.000 Quadratmeter. Eine städtebauliche Stärkung wird an den Randbereichen der Schule durch die Dreigeschossigkeit erreicht.
Das denkmalgeschützte Bolder-Gebäude an der Koblenzer Straße und der dahinter liegende Hallenraum werden durch den neuen Baustein 35 architektonisch eingebunden. Eine Kita ist in diesem Bereich vorgesehen. Der Baustein 36 ist als Wohnblock konzipiert und könnte Raum für Studierende und Senioren bieten. Die Grundschule und die Gesamtschule gruppieren sich als Campus um einen gemeinsamen Platzraum. Die Alteburger Straße wird als Umwelttrasse ausgebaut und soll nur durch den ÖPNV befahrbar sein, eine Befahrung durch den motorisierter Individualverkehr ist nicht vorgesehen.

IDEENMARKT ALS RESSOURCE

Das Quartier Bildungslandschaft sieht eine Verdichtung von Bildungseinrichtungen vor. Dadurch werden kurze Wege und Synergien geschaffen. Eine Grundschule, eine weiterführenden Schule, Kitas und Wohnungen für Studierende gruppieren sich um einen Campusplatz. Die aus dem Ideenmarkt stammende Idee der Erweiterung der Inklusiven Bildungslandschaft Süd wird in weiteren Planungsschritten berücksichtigt.





2.4. QUARTIER BILDUNGSLANDSCHAFT

GRÜNGÜRTEL

Die Idee, den Parkraum entlang des Bahndamms vorzusehen, ist die einfachste Verlängerung des historischen Grüngürtels. Der Verzicht auf Bebauungsstrukturen am Bahndamm ermöglicht die gewünschte Durchgängigkeit des Freiraums bis zum Rhein. Das 2-Zonenmodell würdigt in besonderer Weise die Ablesbarkeit der stadthistorischen Strukturen der ehemaligen Befestigungsanlagen Kölns. Die Landschaftsterrassen des Entwurfes ermöglichen es, den Bahnkörper, der sich über eine Breite von fast 50 Meter erstreckt, angemessen in den neuen Park zu integrieren. Im Dialog mit dem Grünzug steht der kompakte Stadtraum der Parkstadt Süd. Die Großzügigkeit des Parks sucht eine Kompaktheit in der Stadt. Stadt und Park reagieren an ihren Rändern aufeinander. Die Gestaltung des Parks verdichtet sich zur Stadt hin, ohne seine übergeordnete Idee des offenen und nutzungsvielfältigen durchgängigen Parkraums zu verlieren. Um das Herz der Großmarkthalle entstehen moderat extrovertierte Freiräume für die Öffentlichkeit. Querungen werden aus dem Stadtgefüge aufgenommen, vorhandene Grünpotenziale wie das ehemalige Friedhofsareal an der Sechtemer Straße integriert. Einen besonderen Aspekt bildet die Schaffung des Grünbereichs entlang des Bischofsweges und der Marktstraße. Dieser Bereich bildet einerseits einen privaten südorientierten Freiraum für die Bebauung. Andererseits übernimmt er auch Vernetzungs- und Verbindungsaufgaben für Raderberg. Der Grünbereich an der Marktstraße, Ecke Bonner Straße ist ein landschaftsgeschützter Bereich. Er wird von jeglicher Bebauung freigehalten. Durch die neue Verkehrsführung wird der Bezug zur südlichen Bebauung gestärkt.

In die Integrierte Planung werden die Ergebnisse des Kooperativen Verfahrens informatorisch eingebunden. Die vorliegende Integrierte Planung definiert den geometrischen Übergang der Parkkante im Norden zwischen Grüngürtel und den einzelnen Quartieren. Die geometrische Baugrenze zum Bischofsweg und zur Raderberger Brache wird in Abstimmung mit dem Verkehrskonzept festgelegt. Die aus der jeweiligen Flächenbilanzierung der Quartiere benötigten Freiflächen wie z. B. die Kinderspielflächen werden im Arbeitsplan nachrichtlich im Grüngürtel verortet. Die Umsetzung der zahlreichen Bürgeranregungen wird in den Planungen ausgewählter Bereiche des Grüngürtels berücksichtigt. Die bisherigen Planungen zum Pionierpark und zum Pionierweg im Bereich des Grüngürtels werden informatorisch dargestellt.

IDEENMARKT ALS RESSOURCE

Die Ideen der Stadtgesellschaft für den Grüngürtel werden in den weiteren Planungsprozessen berücksichtigt. Der Sportpark Süd wird als moderne Sportlandschaft ausgebaut. Es entsteht ein grünes Band als gewünschter Ort der Bewegung und Begegnung. Wichtige soziale Themen wie die Entschleunigung, der Umgang mit dem Freiraum und das Klima werden im Pionierpark und auf dem Pionierpfad exemplarisch ermöglicht. Der Innere Grüngürtel und der Volksgarten werden als zusammenhängende Grünfläche der Bevölkerung wieder zur Verfügung gestellt. Dabei ist die barrierefreie Grüngürtelfortführung an der Luxemburger Straße ein Fokusbereich. Im Zuge des Ideenmarkts wurde ein Radschnellweg im Grünzug neben der Bahnlinie erarbeitet. Auch die Idee eines Kulturgürtels in unterschiedlichen Abschnitten wird in der weiteren Planung verfolgt.



Pionierpark und Pionierweg

2.5. GRÜNGÜRTEL



2.5. GRÜNGÜRTEL



Rheinbalkon

2.5. GRÜNGÜRTEL



Blick über den neuen Grüngürtel auf die Parkstadt Süd

2.5. GRÜNGÜRTEL

3. NUTZUNGSKONZEPTE

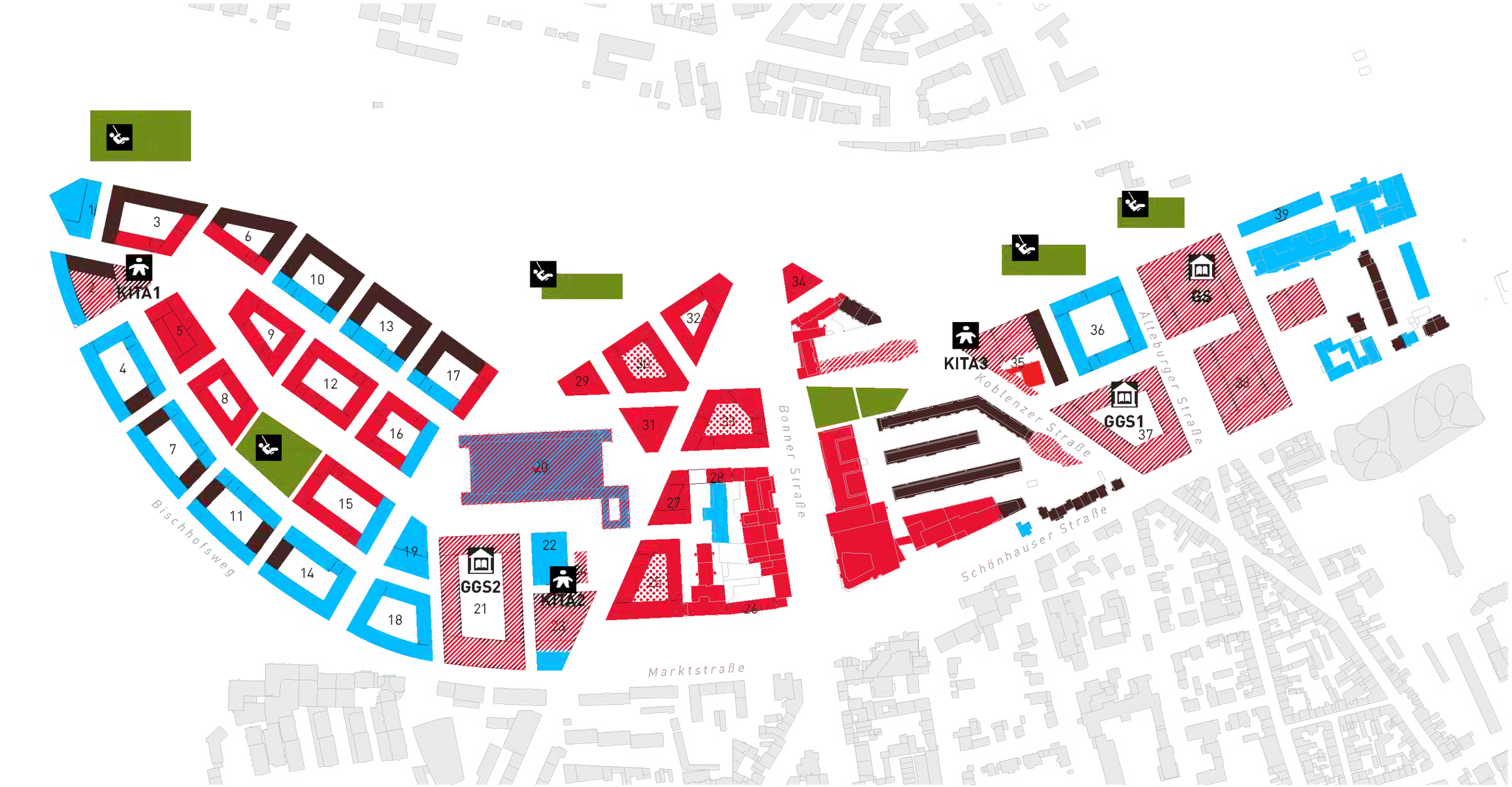
3.1. Erdgeschoss 36
3.2. Obergeschosse 37
3.3. Gesamt 38
3.4. Bildungsinfrastruktur 39
3.5. Flächenbilanzierung 40

IDEENMARKT ALS RESSOURCE

Die aus dem Ideenmarkt entstandenen Anregungen hinsichtlich der Nutzungskonzepte für Wohnen, Kultur und Arbeiten werden durch die kleinteilig parzellierte Bebauungsstruktur der Bausteine möglich gemacht. Die im Ideenmarkt geäußerten Wünsche nach Baugruppen, bezahlbarem Wohnen, Mehrgenerationenwohnen, inklusives Wohnen und Co-housing werden weiter verfolgt. Ein tragfähiger Nutzungsmix soll auf Grundlage des Ideenmarktes möglich gemacht werden. Das Nutzungskonzept sieht Flächen für Kultur, Bildung, Sport und Tanzveranstaltungen vor.

Die Nutzungskonzepte zeigen den gewünschten Nutzungsmix im gesamten Planungsraum und sind Grundlage der weiteren städtebaulichen Entscheidungen. In der Flächenbilanzierung werden das Maß und die Art der baulichen Nutzung jeweils auf die einzelnen Bausteine abgebildet. Aus dieser Gesamtschau ergeben sich die notwendigen Flächenbedarfe für die soziale und technische Infrastruktur wie Schulen, Kitas Fahrrad- und Pkw-Stellplätze. Die Nutzungsmischungen bilden die Grundlage für das Regelwerk und werden in den Testentwürfen vertieft untersucht.

Eine Erweiterung des zentralen Versorgungsbereichs insbesondere im Bereich Bonner Straße/Sechtemer Straße und auch innerhalb der Großmarkthalle ist dargestellt. In diesem Bereich ist zusätzlicher Einzelhandel in Ergänzung zum Stadtteilzentrum Bayenthal/Bonner Straße vorgesehen. Für den Bereich der Parkstadt westlich der Großmarkthalle sind kleinere Ladenlokale gewünscht, wie z. B. Bäckereien und Kioske. Entlang der Wohnwege und Gassenräume innerhalb des Quartiers Parkstadt besteht keine für die Ansiedlung von Einzelhandel notwendige städtebaulich integrierte Lage. Somit sollten bei der gewünschten Belebung der Erdgeschosszone vermehrt Gastronomie und Dienstleistung eingesetzt werden.



Wohnen

Büro / Dienstleistung / Kreative

Öffentliche Nutzungen

Ladengeschäfte, Gastronomie, gewerbliche Dienstleistung

mögliche Bebauung Erdgeschoss

Schule

Spielfläche

Kindertagesstätte

3.1. NUTZUNGEN ERDGESCHOSS



Wohnen

Büro / Dienstleistung / Kreative

Öffentliche Nutzungen

Ladengeschäfte, Gastronomie, gewerbliche Dienstleistung

3.2. NUTZUNGEN OBERGESCHOSSE



Einzelhandel / Büro / Wohnen

Büro / Dienstleistung / Kreative

Büro / Wohnen

Wohnen

überwiegend Wohnen

Öffentliche Einrichtung

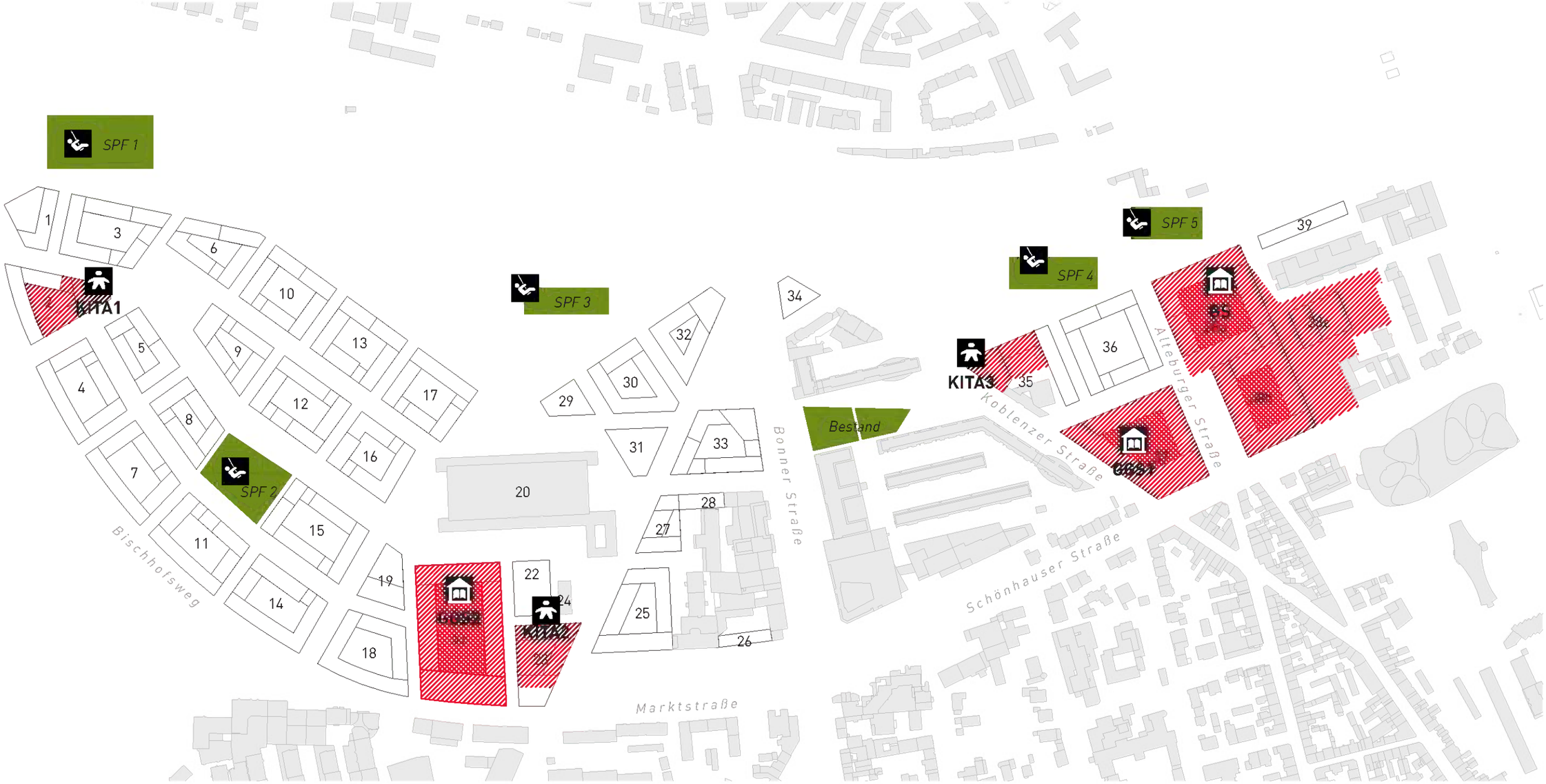
Öffentliche Grün- und Freifläche

Büro / Dienstleistung / Einzelhandel / Kreative Öffentliche Einrichtung

Kindertagesstätte

Spielfläche

3.3. NUTZUNGEN GESAMT



- Spielfläche
- Kindertagesstätte
- Schule
- öffentliche Nutzung
- Schulhofflächen

Stand: 20.02.2018	SOLL	IST
SCHULEN		
Grundstücksflächen		
Grundschule 4-zügig **GGS2**	10.500 m²	10.500 m²
Grundschule 3-zügig **GGS1**	8.000 m²	7.930 m²
Gesamtschule **GS**	25.000 m²	24.300 m²
6- und 5-zügig (inkl. 6-fach Sporthalle)		

	SOLL	IST
KINDERTAGESSTÄTTEN		
Grundstücksflächen		
6-gruppige Kita **KITA 1**	2.560 m²	2.340 m²
6-gruppige Kita **KITA 2**	2.560 m²	2.830 m²
5-gruppige Kita **KITA 3**	2.205 m²	2.350 m²

3.4. BILDUNGSINFRASTRUKTUR

Baufelder		Grundfläche			Geschossfläche		Nutzungen				Arbeitsplätze	Wohneinheiten / Einwohner				Spielflächen					
																Spielflächen innerhalb der Wohnblöcke				Spielflächen im öffentlichen Raum	
Bezeichnung der Fläche	Art der Nutzung	Grösse der Fläche (F)	Grundfläche (GR) gem. § 19 BauNVO	Grundfläche nzahl (GRZ) BauNVO	Geschossfläche (GF) Gesamt	Geschossf lächenzahl (GFZ)	- davon GF Wohnen	- davon Ladengeschäfte, Gastronomie, gewerbliche Dienstleistung	- davon Büro / Dienst- leistung / Kreative	- davon öffentliche Nutzungen		GF je Wohn-einheit	Anzahl Wohnein-heiten	Einwohner je WE	Einwohner je Baufeld	mind 45 m² (bis 5 Wohungen)	für jede weitere Wohung +5m²	Summe Größe Spielfläche SOLL	Größe Spielfläche IST	SOLL	IST
											30m²/ AP	90 m² /WE		2,3 EW/ WE						2 m² / EW	
Baufeld 1	M	1.990 m²	1.990 m²	1,00	20.040 m²	10,07	10.090 m²		9.950 m²		332	90	112	2,3	257,9	45 m²	536 m²	581 m²	0 m²	516 m²	
Baufeld 2	M	4.184 m²	3.150 m²	0,75	16.742 m²	4,00	14.186 m²		1.090 m²	1.466 m²	36	90	158	2,3	362,5	45 m²	763 m²	808 m²	0 m²	725 m²	
Baufeld 3	M	4.841 m²	3.220 m²	0,67	17.246 m²	3,56	15.949 m²	1.297 m²				90	177	2,3	407,6	45 m²	861 m²	906 m²	440 m²	815 m²	
Baufeld 4	M	4.599 m²	3.065 m²	0,67	13.729 m²	2,99	11.011 m²		2.718 m²		91	90	122	2,3	281,4	45 m²	587 m²	632 m²	814 m²	563 m²	
Baufeld 5	G	2.855 m²	2.855 m²	1,00	10.985 m²	3,85		2.855 m²	8.130 m²		271										
Baufeld 6	M	3.407 m²	2.616 m²	0,77	12.894 m²	3,78	11.876 m²	1.018 m²				90	132	2,3	303,5	45 m²	635 m²	680 m²	250 m²	607 m²	
Baufeld 7	M	4.503 m²	3.013 m²	0,67	13.386 m²	2,97	11.179 m²		2.207 m²		74	90	124	2,3	285,7	45 m²	596 m²	641 m²	790 m²	571 m²	
Baufeld 8	M	3.006 m²	2.379 m²	0,79	12.163 m²	4,05	9.784 m²	2.379 m²				90	109	2,3	250,0	45 m²	519 m²	564 m²	314 m²	500 m²	
Baufeld 9	M	3.143 m²	2.560 m²	0,81	15.230 m²	4,85	12.670 m²	2.560 m²				90	141	2,3	323,8	45 m²	679 m²	724 m²	154 m²	648 m²	
Baufeld 10	M	4.260 m²	2.884 m²	0,68	14.224 m²	3,34	13.230 m²		994 m²		33	90	147	2,3	338,1	45 m²	710 m²	755 m²	726 m²	676 m²	
Baufeld 11	M	4.639 m²	3.070 m²	0,66	15.478 m²	3,34	13.227 m²		2.251 m²		75	90	147	2,3	338,0	45 m²	710 m²	755 m²	848 m²	676 m²	
Baufeld 12	M	4.504 m²	3.020 m²	0,67	14.550 m²	3,23	11.530 m²	3.020 m²				90	128	2,3	294,7	45 m²	616 m²	661 m²	786 m²	589 m²	
Baufeld 13	M	4.260 m²	2.950 m²	0,69	14.554 m²	3,42	13.466 m²		1.088 m²		36	90	150	2,3	344,1	45 m²	723 m²	768 m²	726 m²	688 m²	
Baufeld 14	M	4.754 m²	3.213 m²	0,68	15.300 m²	3,22	7.655 m²		7.645 m²		255	90	85	2,3	195,6	45 m²	400 m²	445 m²	888 m²	391 m²	
Baufeld 15	M	5.103 m²	3.307 m²	0,65	16.197 m²	3,17	12.891 m²	2.492 m²	814 m²		27	90	143	2,3	329,4	45 m²	691 m²	736 m²	995 m²	659 m²	
Baufeld 16	M	3.765 m²	2.710 m²	0,72	12.000 m²	3,19	9.294 m²	1.897 m²	809 m²		27	90	103	2,3	237,5	45 m²	491 m²	536 m²	528 m²	475 m²	
Baufeld 17	M	4.170 m²	2.842 m²	0,68	14.238 m²	3,41	12.621 m²	840 m²	777 m²		26	90	140	2,3	322,5	45 m²	676 m²	721 m²	693 m²	645 m²	
Baufeld 18	M	4.668 m²	3.055 m²	0,65	14.116 m²	3,02	6.093 m²		8.023 m²		267	90	68	2,3	155,7	45 m²	314 m²	359 m²	900 m²	311 m²	
Baufeld 19	M	1.685 m²	1.685 m²	1,00	16.945 m²	10,06	8.520 m²		8.425 m²		281	90	95	2,3	217,7	45 m²	448 m²	493 m²	0 m²	435 m²	
Baufeld 20	G Markthalle	10.781 m²	2.257 m²	0,21	10.561 m²	0,98		5.281 m²	5.281 m²		176										
Baufeld 21	**GGS2**	10.500 m²																			
Baufeld 22	G	1.762 m²	1.762 m²	1,00	7.048 m²	4,00			7.048 m²		235										
Baufeld 23	M	3.344 m²	3.344 m²	1,00	17.602 m²	5,26	10.914 m²		3.858 m²	2.830 m²	129	90	121	2,3	278,9	45 m²	581 m²	626 m²	0 m²	558 m²	
Baufeld 24	G	420 m²	420 m²	1,00	840 m²	2,00				840 m²											
Baufeld 25	G	4.500 m²	4.500 m²	1,00	21.117 m²	4,69		4.500 m²	16.617 m²		554										
Baufeld 26	M	545 m²	545 m²	1,00	3.815 m²	7,00	3.270 m²	545 m²				90	36	2,3	83,6	45 m²	157 m²	202 m²	0 m²		
Baufeld 27	G	1.600 m²	1.600 m²	1,00	7.286 m²	4,55		1.600 m²	5.686 m²		190										
Baufeld 28	G	595 m²	455 m²	0,76	2.240 m²	3,76		343 m²	1.897 m²		63										
Baufeld 29	G	1.064 m²	1.064 m²	1,00	6.384 m²	6,00		1.064 m²	5.320 m²		177										
Baufeld 30	M	3.660 m²	2.661 m²	0,73	15.051 m²	4,11	12.390 m²	2.661 m²				90	138	2,3	316,6	45 m²	663 m²	708 m²	448 m²	633 m²	
Baufeld 31	G	1.627 m²	1.627 m²	1,00	8.135 m²	5,00		1.627 m²	6.508 m²		217										
Baufeld 32	M	3.032 m²	2.560 m²	0,84	20.400 m²	6,73	17.840 m²	2.560 m²			0	90	198	2,3	455,9	45 m²	966 m²	1.011 m²	94 m²	912 m²	
Baufeld 33	M	4.190 m²	2.988 m²	0,71	24.317 m²	5,80	21.329 m²	2.988 m²				90	237	2,3	545,1	45 m²	1.160 m²	1.205 m²	595 m²	1.090 m²	
Baufeld 34	G	848 m²	848 m²	1,00	12.720 m²	15,00		848 m²	11.872 m²		396										
Baufeld 35	M	3.411 m²	2.647 m²	0,78	17.364 m²	5,09	15.797 m²			1.567 m²		90	176	2,3	403,7	45 m²	853 m²	898 m²	0 m²	807 m²	
Baufeld 36	M	5.725 m²	3.460 m²	0,60	17.043 m²	2,98	13.583 m²		3.460 m²		115	90	151	2,3	347,1	45 m²	730 m²	775 m²	1.095 m²	694 m²	
Baufeld 37	**GGS1**	7.930 m²																			
Baufeld 38	**GS**	24.300 m²																			
Baufeld 39	G	1.138 m²	1.138 m²	1,00	5.690 m²	5,00			5.690 m²		190										
SPF 1	Spielfläche																				5.000 m²
SPF 2	Spielfläche																				3.695 m²
SPF 3	Spielfläche																				2.000 m²
SPF 4	Spielfläche																				2.500 m²
SPF 5	Spielfläche																				2.000 m²
Summe		**122.578 m²**	**87.460 m²**	**0,71**	**477.630 m²**	**3,90**	**300.395 m²**	**42.375 m²**	**128.158 m²**	**6.703 m²**	**4272**		**3.338**		**7.677**			**17.189 m²**	**12.084 m²**	**15.186 m²**	**15.195 m²**

3.5. FLÄCHENBILANZIERUNG

4. STÄDTEBAU UND FREIFLÄCHEN

4.1. Bausteine 42
4.2. Geschossigkeit 43
4.3. Abstandsflächen 45
4.4. Feuerwehrerschließung 46
4.5. Grünflächen 48
4.6. Dachbegrünung 50
4.7. Spielflächen 51
4.8 Platzräume 52
4.9. Integriertes Regenwassermanagement 54
4.10. Stadtklimatische Untersuchung 56

IDEENMARKT ALS RESSOURCE

Die Ideen aus dem Ideenmarkt bezüglich der klimatischen und ökologischen Randbedingungen wie z. B. die Klimamatrix, Klimaanpassung durch Wasser-Risiko-bewusstes Bauen, Bäume mit Migrationshintergrund und das rechtzeitige Angehen von Baumpflanzungen wurden in der Planung berücksichtigt und in den Fachgutachten untersucht. Die Ideen zur Bewegung und Begegnung, Sport- und Spielplatzangeboten für Jugendliche und Kinder wurden in die Planung übernommen.

Die Parkstadt Süd soll als verdichteter, städtisch geprägter Stadtteil realisiert werden. Die daraus resultierende hohe Nutzungsdichte ist nicht nur den ökonomischen Anforderungen geschuldet, sondern wesentlich auch Ergebnis der Forderung nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden. In der Parkstadt Süd entsteht durch ein vernetztes Angebot an Grün- und Freiflächen ein attraktiver Freiraumverbund, der auch als Ausgleich für die hohe Dichte der Quartiere zu verstehen ist. Die Parkstadt Süd hat eine hohe städtebauliche Haltbarkeit. Die modularen Bauquartiere und die vorgesehene kleinteilige Bebauung ermöglichen eine an den Marktbedürfnissen orientierte Realisierung. Die Wärmeversorgung der Parkstadt Süd kann über den vorhandenen Fernwärmeanschluss erfolgen. Das geplante Straßen- und Wegenetz gewährleistet eine effiziente Führung der Fernwärmeleitungen im Straßenraum. Hierdurch ist auch bei energetisch hohen Gebäudestandards mit geringem Heizwärmebedarf ein effizienter und wirtschaftlicher Anschluss der Bauquartiere mit einer großen Wärmeabnahmemenge sichergestellt. Zur Deckung des Bedarfs an Elektrizität im Gebiet ist vorgesehen, die Dachflächen für Photovoltaik-Anlagen zu nutzen. Im Weiteren soll sichergestellt werden, dass alle Gebäude ein energetisch günstiges Verhältnis von Außenflächen zu Bauvolumen aufweisen. Dies ist insbesondere über ein hinreichend großes Gebäudevolumen sowie eine flächenoptimierte Ausformulierung der Außenflächen zu erreichen.

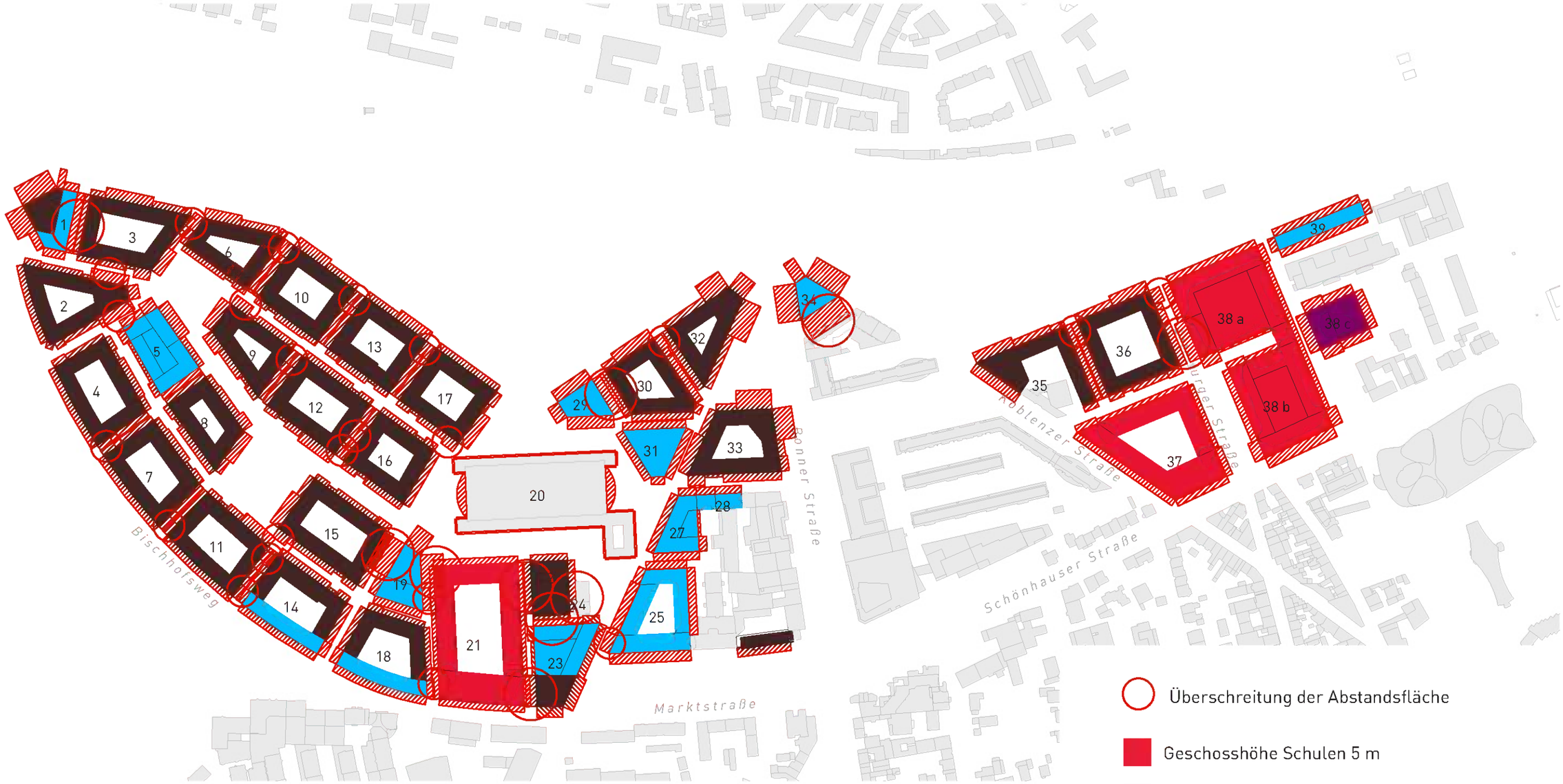
In den folgenden Piktogrammen werden die städtebaulich relevanten Themen anschaulich dargestellt und die unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Ergebnisse verdeutlicht.



4.1. BAUSTEINE



4.2. GESCHOSSIGKEIT



Überschreitung der Abstandsfläche

Geschosshöhe Schulen 5 m

Geschosshöhe Turnhalle 10 m (EG+ 1. OG)
5 m (2. OG)

Geschosshöhe Wohnen 3,00 m

Geschosshöhe Büro 3,50 m

durchgehende Erdgeschosshöhe 4,50 m

(5) Zu öffentlichen Verkehrsflächen, öffentlichen Grünflächen und öffentlichen Wasserflächen beträgt die Tiefe der Abstandfläche
- 0,4 H,
- 0,25 H in Kerngebieten, Gewerbegebieten und Industriegebieten.

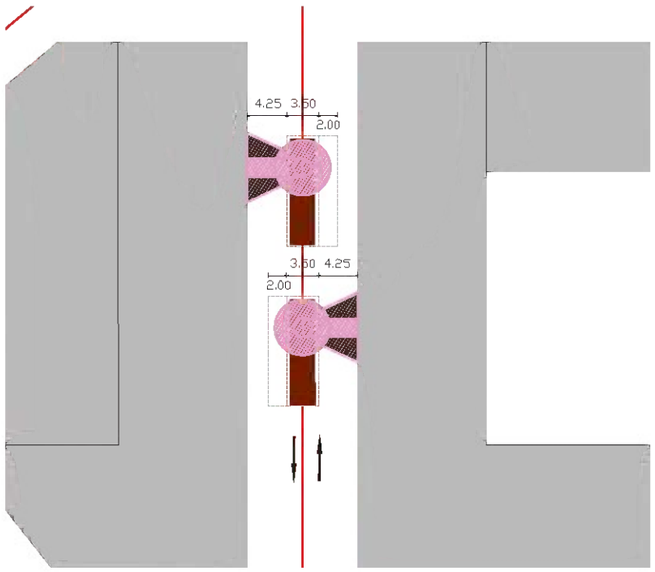
aus BauO NRW - Landesrecht NRW § 6 Abstandsflächen

Eine baurechtliche Festlegung über Abstandsflächen führt zu Baulastverfahren, die den Genehmigungs- und Bauprozess unkalkulierbar beeinflussen. Bei Erwerb eines Grundstücks sollte eine zivilrechtliche Einigung über den Verzicht der Einhaltung der Abstandsflächen in den Blockinnenbereich im städtebaulichen Vertrag festgelegt werden.

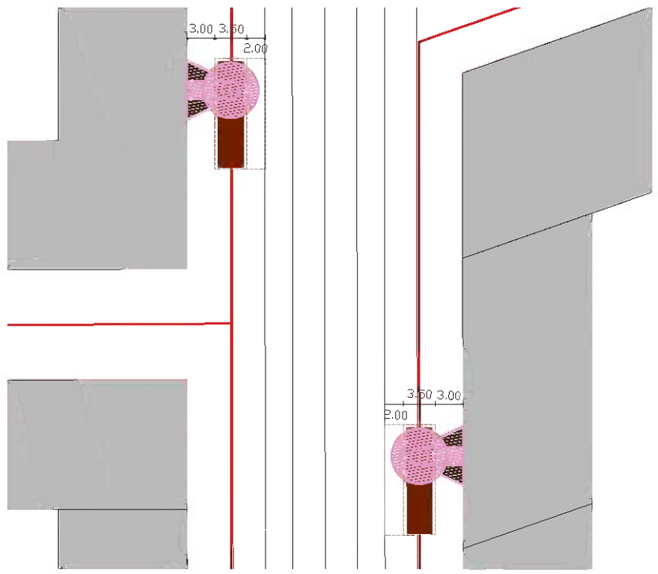
4.3. ABSTANDSFLÄCHEN 0.4h

FEUERWEHRERSCHLIESSUNG

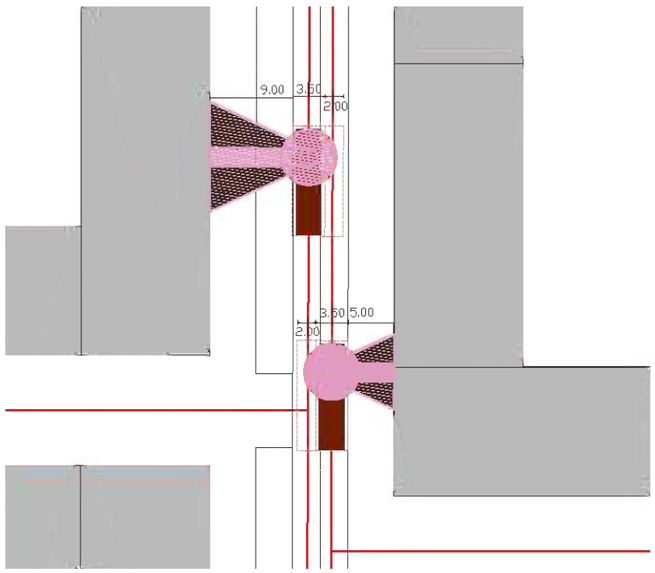
Die Feuerwehrerschließung erfolgt ausschließlich aus dem öffentlichen Straßenraum. Der zweite Rettungsweg ist durch die Anleiterbarkeit aus den im Straßenraum vorzusehenden Flächen möglich. Die Aufstellung in den einzelnen Erschließungsbereichen Gasse, Ringstraße, Boulevard, Bischofsweg und Sechtemer Straße wird exemplarisch dargestellt. Die Baumstellung reagiert auf die im weiteren Planungsprozess notwendigen Wohnungszuschnitte und Rettungsbedingungen. Die Adressen der Häuser sind zur besseren Orientierung eindeutig dem Straßenraum zugeordnet. Die Innenhöfe müssen nicht durch die Feuerwehr befahrbar sein. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, attraktive begrünte Innenhöfe zu schaffen. Die Aufstellflächen zur Rettung aus den Sicherheitsbereichen der Hochpunkte befinden sich im zulässigen Abstand.



Gasse



Boulevard



Ringstraße

4.4. FEUERWEHRERSCHLIESSUNG



Hochpunkte oberhalb der Hochhausgrenze

Aufstellflächen Feuerwehr

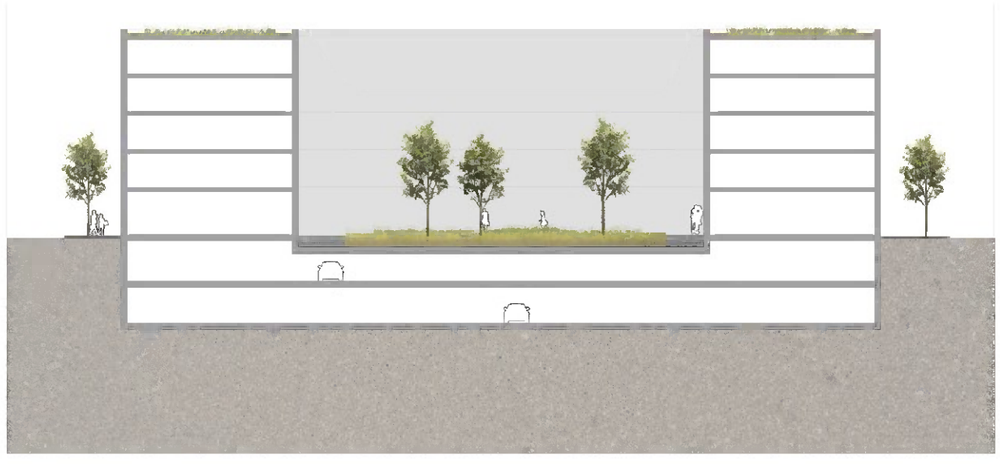
4.4. FEUERWEHRERSCHLIESSUNG

GRÜNFLÄCHEN

Die Innenhöfe werden basierend auf dem Mobilitätskonzept mit Tiefgaragen unterbaut. Auf den Tiefgaragen ist auf einer Substratschicht nach den Vorgaben der Stadt Köln eine Baumpflanzung vorgesehen. In den restlichen Innenhöfen, die nicht durch Tiefgaragen unterbaut sind, kann ein gesundes Wachstum von Bäumen garantiert werden. In den Höfen können Gemeinschaftsgärten angeboten werden. Eine durchgehende Substratschicht ermöglicht ein ertragreiches Gärtnern. Im Blockinnern befinden sich die wohnungsnahen Kleinkinderspielflächen für Kinder im Alter von 0 bis 3 Jahren und Teile der Kinderspielflächen für 6- bis 18-Jährige. Es wird empfohlen, für die Innenhöfe Beschattungsstudien in Bezug auf die jeweiligen Nutzungen blockweise zu erstellen.



Block ohne Unterbauung



Block mit Tiefgaragenunterbauung

4.5. GRÜNFLÄCHEN



Grüngürtel

andere öffentliche Grünflächen

unterbaute Innenhöfe (Tiefgarage)

unterbaute Innenhöfe (durchgehendes EG)

nicht unterbaute Innenhöfe

4.5. GRÜNFLÄCHEN



begrünte Dachflächen
Photovoltaik erlaubt

Dachterrassen

Hochpunkte nicht begrünt
Photovoltaik möglich

4.6. DACHBEGRÜNUNG

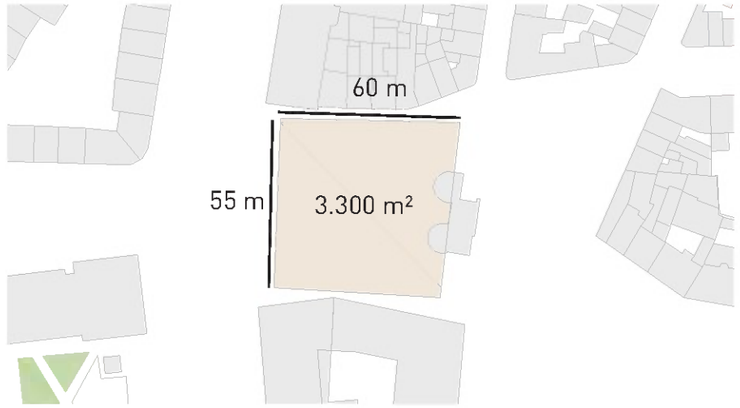


SPF 1	5.000 m²
SPF 2	3.695 m²
SPF 3	2.000 m²
SPF 4	2.500 m²
SPF 5	2.000 m²
Summe	15.195 m²

private Kinderspielfläche für Kleinkinder (0–3 Jahre)

öffentliche Spielfläche im Außenraum

4.7. SPIELFLÄCHEN



Größenvergleich Rudolfplatz

PLATZRÄUME

In die geplante Blockstruktur sind unterschiedliche Platzräume eingestreut:
1. Am westlichen Eingang zur Parkstadt Süd entsteht ein städtischer Platz, der durch einen Nutzungsmix der umliegenden Bausteine belebt wird.
2. Innerhalb des Quartiers Parkstadt befindet sich ein Pocketpark als grüner Mittelpunkt.
3. An der Großmarkthalle entsteht der Marktplatz mit Blick zum Grüngürtel und der darin eingebetteten Wasserfläche.
4. Der Platzraum um die alte Versteigerungshalle bildet den Mobilitätsplatz.
5. In der Bildungslandschaft entsteht ein Campusplatz.



2 Pocketpark



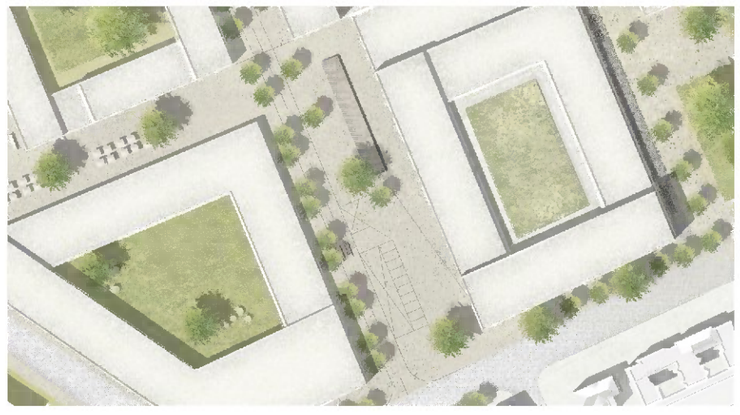
4 Mobilitätsplatz



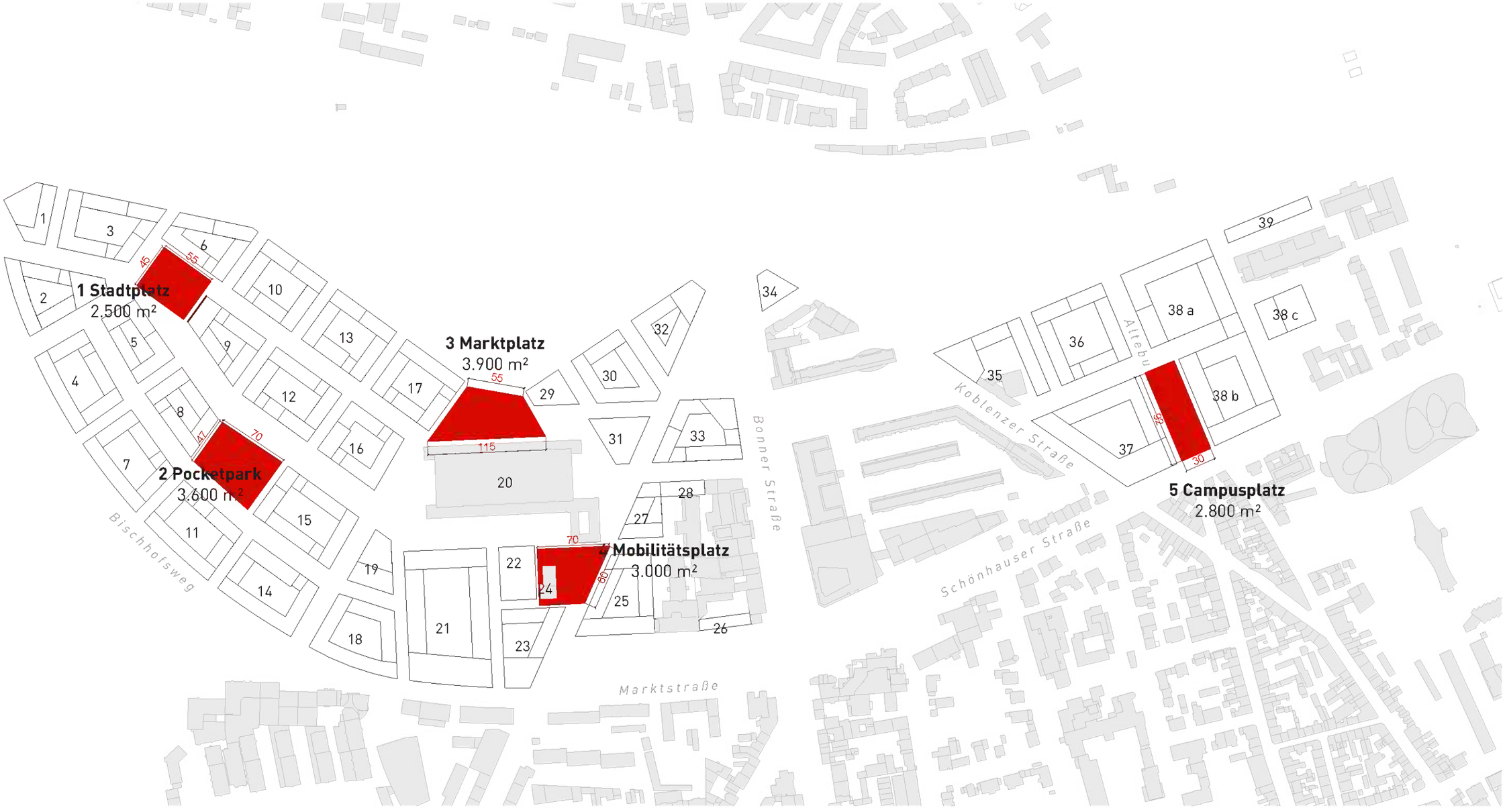
1 Stadtplatz



3 Marktplatz



5 Campusplatz



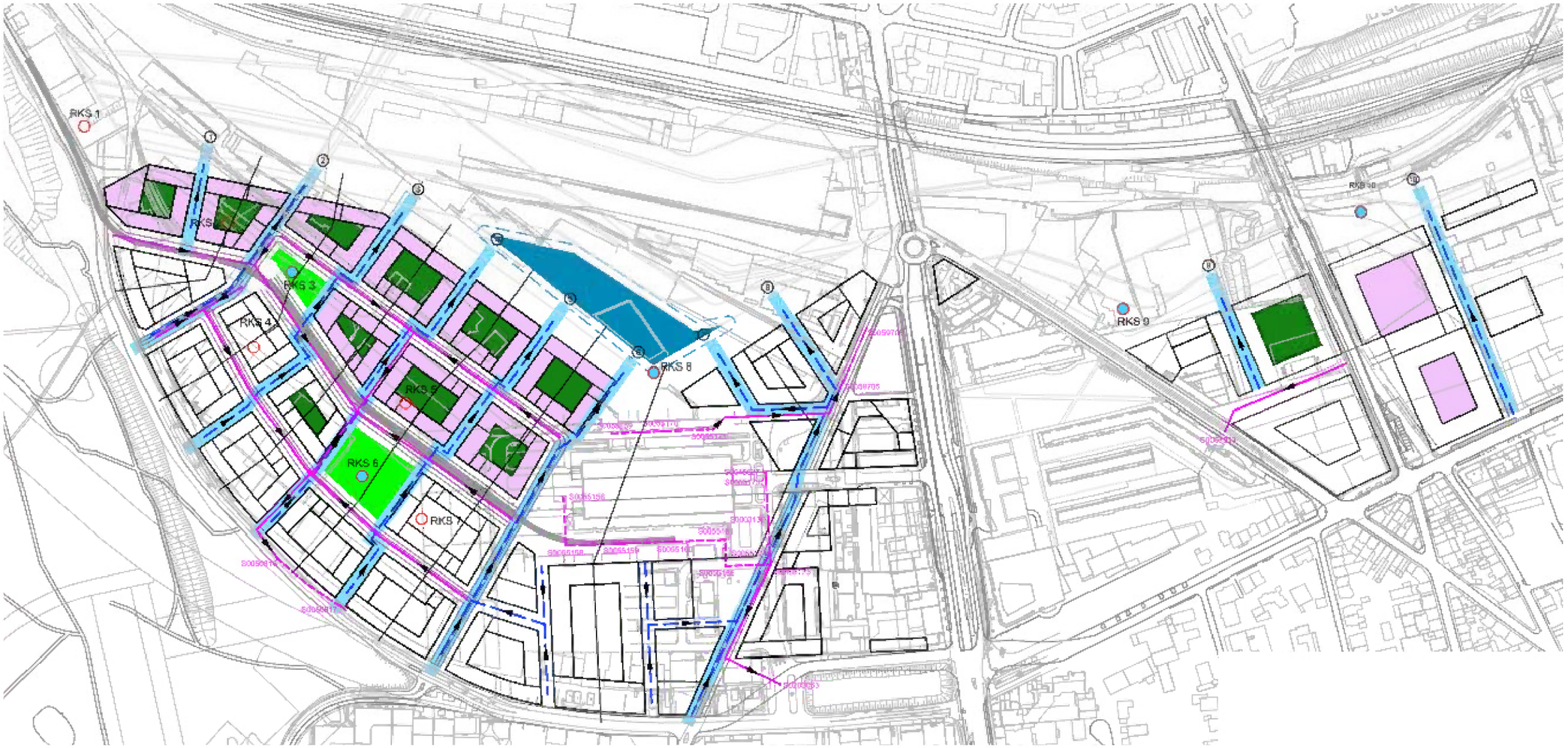
4.8. PLATZRÄUME

INTEGRIERTES REGENWASSERMANAGEMENT

Nach orientierenden Baugrunderkundungen steht in einer Tiefenlage von rund 2 Metern ein versickerungsfähiger Horizont an. Der Grundwasserflurabstand ist auf einem Niveau von 5 bis 10 Metern zu erwarten. Damit ist eine grundsätzliche Versickerungseignung gegeben. Die Topografie des Geländes weist ein übergeordnetes Gefälle von Süden nach Norden auf in Richtung der Grünanlage bzw. des vorgesehenen Parksees. Dies begünstigt die oberflächennahe Rinnenentwässerung und die Ausbildung oberirdischer Notwasserwege Richtung Grünanlage bzw. Parksee zur schadlosen Niederschlagswasserableitung im Starkregenfall. Die Niederschlagsentwässerung öffentlicher Flächen kann für die unbelasteten und schwach belasteten Teilflächen durch Zuleitung zu einer zentralen Versickerungsanlage erfolgen, die streifenförmig entlang der nördlichen Flanke der Bebauung angeordnet wird (im Übergang zur Grünanlage). Die stärker belasteten Teilflächen werden an die vor Ort ausreichend leistungsfähige Mischwasserkanalisation angeschlossen. Im Starkregenfall kann der Niederschlagsabfluss mit der geplanten Straßen- bzw. Wegeanordnung und unter entsprechender Anlehnung an die gegebene Topografie bei angepasster angrenzender Bauwerksgestaltung schadlos über den Straßenraum in die Grünanlage geleitet werden. Die Niederschlagsentwässerung privater Flächen ist grundsätzlich vollständig auf den privaten Liegenschaften möglich. In Frage kommt z. B. eine Versickerung des Niederschlagswassers in den offenen Innenflächen der Bebauungsblöcke, die dazu in unterschiedlichem anteiligem Umfang beansprucht werden. Für unterbaute Innenflächen (Tiefgaragen) werden verschiedene technische Lösungen vorgeschlagen, z. B. Muldenrigolensysteme oder Versickerungsfenster. Um eine Überlastung der öffentlichen Notwasserwege im Straßenraum bei Starkregen zu vermeiden, muss zumindest für einen Teil der privaten Flächen (rd. 50 %) eine Rückhaltung auf der privaten Liegenschaft stattfinden. Das Verhalten des Parksees nach der seltenen Beaufschlagung mit Starkregenabfluss wird einer Lupenraumbetrachtung unterzogen. Unter Beachtung der hier formulierten Randbedingungen und Einschränkungen kann der städtebauliche Entwurf gut mit einer nachhaltigen, zukunftsorientierten und starkregenresilienten Regenwasserbewirtschaftung vereinbart werden.

(aus dem Fachgutachten Björnsen Beratende Ingenieure GmbH) 2018

4.9. INTEGRIERTES REGENWASSERMANAGEMENT



Situation Starkregen, Überblick

Ziele: gefahrlose Ableitung über Straße als offener Kanal und Zwischenspeicherung im Parksee, Rückhaltung auf Dächern, Rückhaltung in Innenhöfen

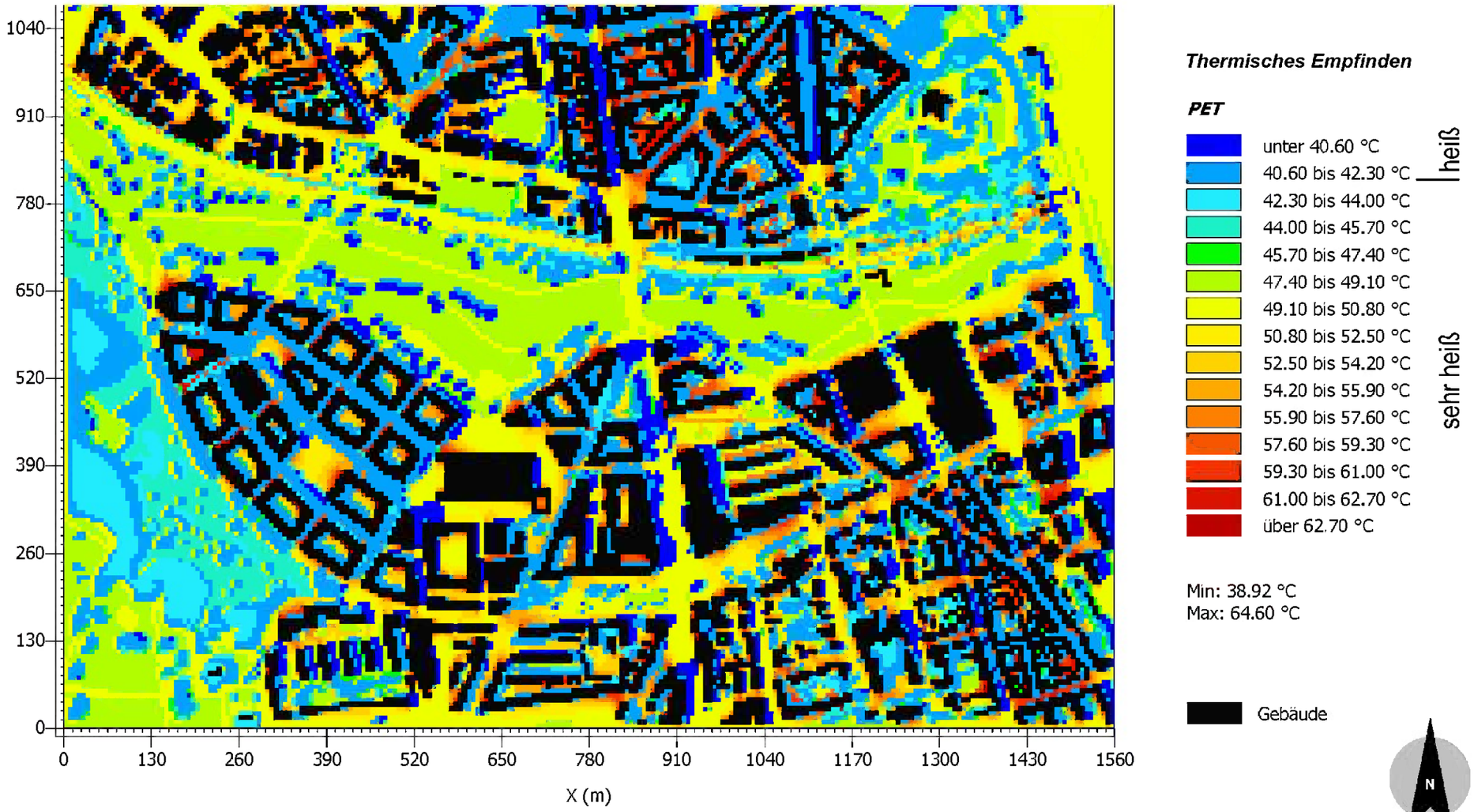
- Straße für oberirdischen Abfluss
- Retentionsdächer
- Rückhaltung im Innenbereich
- Einzugsgebiet Achsenbereiche
- Einstaufläche Seebereich
- Achse für Ableitung Regenwasser zum Versickerungsstreifen
- Mischwasserkanal, geplant
- Mischwasserkanal, Bestand
- Bohransatzpunkte
- Bohransatzpunkte mit Versickerungsversuchen

STADTKLIMATISCHE UNTERSUCHUNG

Allgemeine klimatische Auswirkungen
Derzeit stellt das Plangebiet eine Gewerbefläche beiderseits der Bonner Straße dar, die insbesondere im westlichen Bereich (Großmarkt) weitgehend versiegelt und durch hohes Lieferverkehrsaufkommen geprägt ist. Dadurch neigt das Areal heute zu hoher sommerlicher Überwärmung und weiste eine hohe Belastung durch Kfz-Immissionen auf. Für die Zukunft ist ein deutlicher Anstieg von Hitzeereignissen bei gleichzeitiger Zunahme des Seniorenanteils in der Bevölkerung zu erwarten, sodass ein hoher Anpassungsbedarf gegeben ist. Durch das Planvorhaben wird das Areal klimatisch aufgewertet: Die geplante neue Nutzung als Wohn- und Büroquartier mit überwiegend verkehrsberuhigten Zonen wird eine Reduktion der Kfz-Emissionen bewirken. Durch den überproportional hohen Anteil von Grünflächen, die neben dem Park (mit Teich) auch einen Großteil der Innenhöfe und Dächer umfassen, wird die Verdunstung gefördert und damit die sommerliche Wärmebelastung gegenüber heute reduziert. Darüber hinaus vernetzt der Park die innerstädtischen Grünflächen zwischen Innerem Grüngürtel, Vorgebirgspark und dem Rheinufer und trägt damit zur lokalen Verbesserung des Klimas bei. Die Anordnung und Formen der Gebäude sowie die Verteilung der Grünflächen des Planentwurfes sind bezogen auf die lokalen Klimaverhältnisse im Allgemeinen klimaverträglich ausgelegt, haben aber im Detail Optimierungspotenzial bezüglich Hitzeprävention/Verschattung, Durchlüftung und Windkomfort. Die Möglichkeiten der klimatischen Optimierung des neuen Quartiers werden derzeit anhand ausgewählter Teilbereiche („Lupenräume") untersucht.

(aus dem Fachgutachten Umweltmeterologie Dr. Dirk Dütemeyer) 2018

4.10. STADTKLIMATISCHE UNTERSUCHUNG



Verteilung der thermischen Behaglichkeit um 16h eines heißen Tages mit Tropennacht

5. MOBILITÄTSKONZEPT

5.1. Rad- und Fußgängerverkehr 61
5.2. ÖPNV 62
5.3. MIV 66
5.4. Ruhender Verkehr 67
5.5. Mobilitätshaus 69
5.6. Straßenräume 70

IDEENMARKT ALS RESSOURCE

Der Wunsch nach einem autofreien Innenbereich der Quartiere und dem Parken am Rand der Bebauungsstruktur ist ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzeptes. Das Fachgutachten zum Mobilitätskonzept unterstützt die Ideen des innovativ gestalteten Verkehrsraumes. Der ruhende Verkehr wurde möglichst reduziert und folgt der Idee, im neuen Stadtquartier den Individualverkehr zu verringern. Insgesamt soll durch das Mobilitätskonzept eine Verhaltensänderung der im Quartier wohnenden und arbeitenden Bevölkerung zu Gunsten des Umstiegs auf den Verkehrsbund erreicht werden. Auch wird die Idee des Ideenmarktes aufgegriffen, die Fahrradunterbringung attraktiv im Erdgeschoss oder leicht zugänglich im Untergeschoss unterzubringen.

Zukunftsfähige Stadt- und Verkehrsplanung muss kinder-, familien-, seniorenfreundlich und barrierefrei ausgerichtet sein und attraktive Bewegungs- und Naherholungsbereiche in den Städten schaffen, so auch in der Parkstadt Süd.
Durch ein stimmiges Konzept zur Nahmobilität lassen sich individueller Nutzen (Gesundheit, Inklusion, Mobilitätskosten) und gesellschaftlicher Nutzen (Verkehrsentlastung, Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Reduzierung des Flächenverbrauchs) optimal verbinden.
Die Infrastrukturen in der Parkstadt Süd müssen sich hier dem Wandel der Demografie anpassen. Hohe straßenräumliche Standards, z. B. hinsichtlich Gehwegbreite, Überquerbarkeit, Radverkehrsführung und Geschwindigkeitsdämpfung kommen allen Nutzergruppen, insbesondere den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, Senioren und Kindern sowie mobilitätseingeschränkten Menschen, gleichermaßen zugute und sichern so ein generationsübergreifendes und langfristiges Verkehrssystem.

MOBILITÄTSKONZEPT

5.1. Rad- und Fußgängerverkehr
Der Rad- und Fußgängerverkehr verläuft in Haupt-, Neben und Ergänzungsrouten innerhalb des Plangebiets überwiegend im Mischverkehr. Das Erschließungskonzept für den Rad- und Fußgängerverkehr wird für zwei Entwicklungsstufen (ohne und mit geplanter Bahn-Unterführung) dargestellt. Der geplante Radschnellweg verläuft als Hauptroute parallel entlang der Gleistrasse der Deutschen Bahn. Die Fahrradabstellflächen sollen blockweise in den Erdgeschosszonen oder in den Tiefgeschossen angeboten werden. Zusätzliche Sammelanlagen für Fahrräder befinden sich im Mobilitätshaus und in den im Plangebiet verteilten Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe. Es wird geprüft, ob sich das Untergeschoss der denkmalgeschützten Großmarkthalle für großflächige Fahrradstellplatzanlagen eignet.

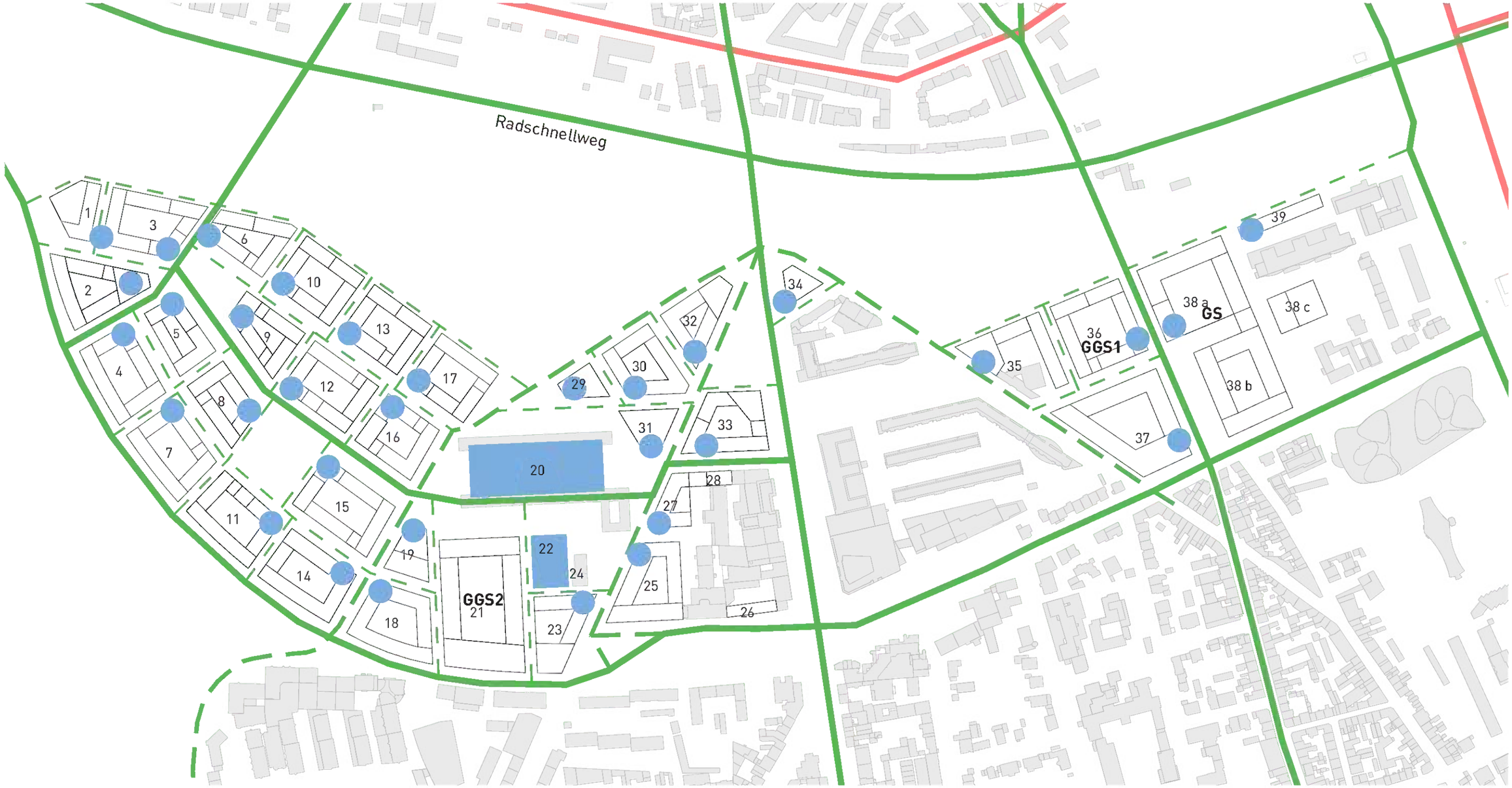
5.2. ÖPNV
Der zentrale Boulevard soll als Mobilitätstrasse ausgebildet werden. Dies beinhaltet eine Bündelung der gesamten öffentlichen Verkehrsmittel auf dieser Trasse, die als Rückgrat des öffentlichen Lebens innerhalb des Gebiets dienen soll. Die Mobilitätstrasse ist für den allgemeinen Kfz-Verkehr nicht freigegeben, beinhaltet jedoch Liefer- und Ladeverkehr einschließlich zukünftig denkbarer autonom fahrender Zustelldienste sowie die Möglichkeit des ausschließlich qualifizierten Parkens (Anlieferung, Behindertenparkplätze). Es wird eine neue Anbindung an das Stadtbahnnetz von Osten, abzweigend vom Höninger Weg, empfohlen. Die Lage der geplanten Endhaltestelle am zentralen Platz ist daher räumlich möglichst nah an der bestehenden Haltestelle Bonner Straße der Hochflurstrecke geplant. Als eventueller Standort für eine Haltestelle ist der Bereich im Westen am Stadtplatz vorgesehen. Bis zur Realisierung einer möglichen Stadtbahnanbindung stellt die Erschließung durch den konventionellen Busverkehr eine notwendige Zwischenlösung und möglicherweise eine dauerhafte Ergänzung dar. Die innere Erschließung der Parkstadt soll durch einen autonomen Bus-Shuttle-Service übernommen werden, der die Zubringerfahrten zu den Haltestellen des ÖPNV entlang der Bonner Straße übernimmt und den neuen S-Bahn-Haltepunkt anbindet.
Die heutigen Buslinienverbindungen in Nord-Süd-Richtung im Bereich der Bonner Straße bleiben bestehen. Die Buslinien, die heute über die Koblenzer Straße fahren, werden zukünftig über eine Umwelttrasse in der Alteburger Straße geführt.

5.3. MIV
Die MIV-Erschließung soll weitgehend vom Bischofsweg aus über zwei Zufahrten nach innen erfolgen. Damit wird eine abnehmende Intensität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von den Hauptverkehrsstraßen über Sammelstraßen hin zu reinen Wohnstraßen erreicht. Oberstes Ziel der MIV-Erschließung und der Parkraumkonzentration der Tiefgaragen in Randlage ist es, den Verkehr nicht in das Gebiet hinein zu führen, sondern den Anteil an MIV-Fahrten innerhalb des Plangebiets so gering wie möglich zu halten.
Der nördliche Teil des Quartiers Marktstadt soll über die Queranbindung Sechtemer Straße (südlich Baublock 33) von der Bonner Straße aus erfolgen, hierüber werden die Tiefgaragen der nördlichen Baublocks erschlossen. Für den südlichen Teil des Quartiers Marktstadt soll die Erschließung von der Markstraße von Süden abzweigend über die geplante Verlängerung der Sechtemer Straße aus erfolgen. Eine durchgängige Befahrung der Sechtemer Straße sowie eine Anbindung des MIV an den Kreisverkehr Bonner Straße sind nicht vorgesehen. Lediglich für den autonomen Bus-Shuttle-Service ist eine durchgängige Befahrung vorbehalten. Die Verbindung zwischen Markthalle und Bonner Straße ist dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Für das weitere Gebiet, insbesondere der neuen Bildungslandschaft im Osten des Plangebiets, sind keine Veränderungen der Erschließungsstruktur geplant. Die Alteburger Straße soll zukünftig als Umwelttrasse nur durch den ÖPNV befahrbar sein, eine Befahrung durch den MIV ist nicht vorgesehen.

5.4. Ruhender Verkehr
Die Parkgeschosse der Bereiche A und B liegen direkt am Bischofsweg und werden überwiegend von der Ringstraße, teilweise aber auch über Wohnwege, erschlossen. Damit wird eine abnehmende Intensität des motorisierten Individualverkehrs im Plangebiet erreicht. Zur Ermittlung der benötigten Stellplätze werden jeweils drei Szenarien betrachtet: Variante nur mit dem Bus, Variante mit der Stadtbahn und Variante mit einem autonom fahrenden Shuttle-(Zubringer)-System für unterschiedliche Ansätze des Pkw-Besitzes. Die Erschließung der Parkgeschosse im Bereich C wird über die Ost-West-Verbindung Sechtemer Straße von der Bonner Straße aus erfolgen. Einfahrten in die Tiefgaragen befinden sich in den Bausteinen 30 und 33 vom Grünbereich aus. Die Erschließung der Parkgeschosse im Bereich D wird von der Koblenzer Straße (Block 35) und von der Alteburger Straße (Block 36) aus erfolgen. Die Parkgeschosse im Bereich E werden von der Koblenzer Straße (Block 37) und von der Alteburger Straße (Block 38) erschlossen.

(aus dem Fachgutachten BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung) 2018

5. MOBILITÄTSKONZEPT



Parken Fahrrad

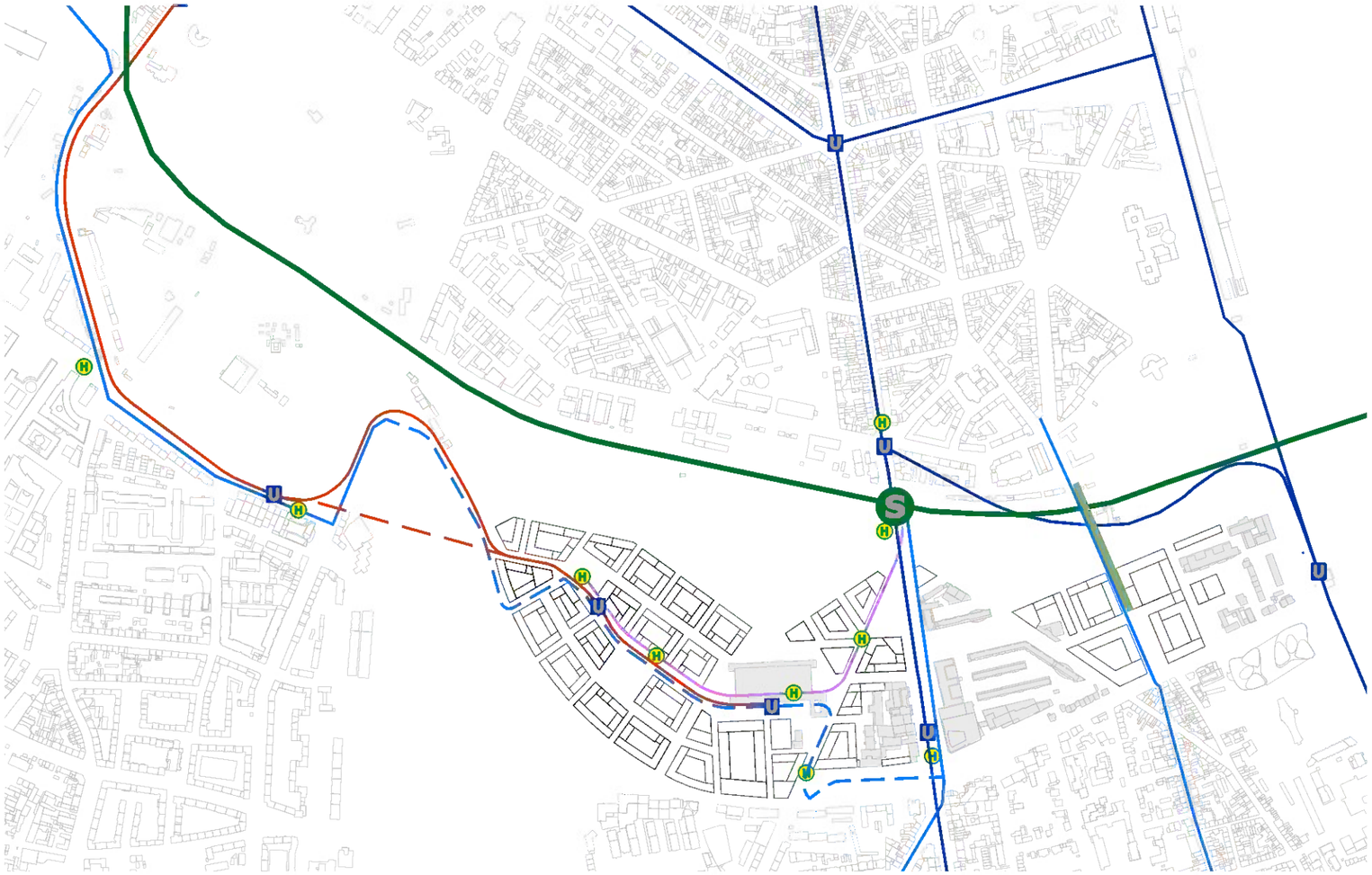
zusätzliche Optionen: Parken im Untergeschoss der Markthalle und im Mobilitätshaus (Block 22)

Radverkehrsnetz NRW
Hauptroute
Nebenroute
Ergänzungsroute

5.1. RAD- UND FUSSGÄNGERVERKEHR

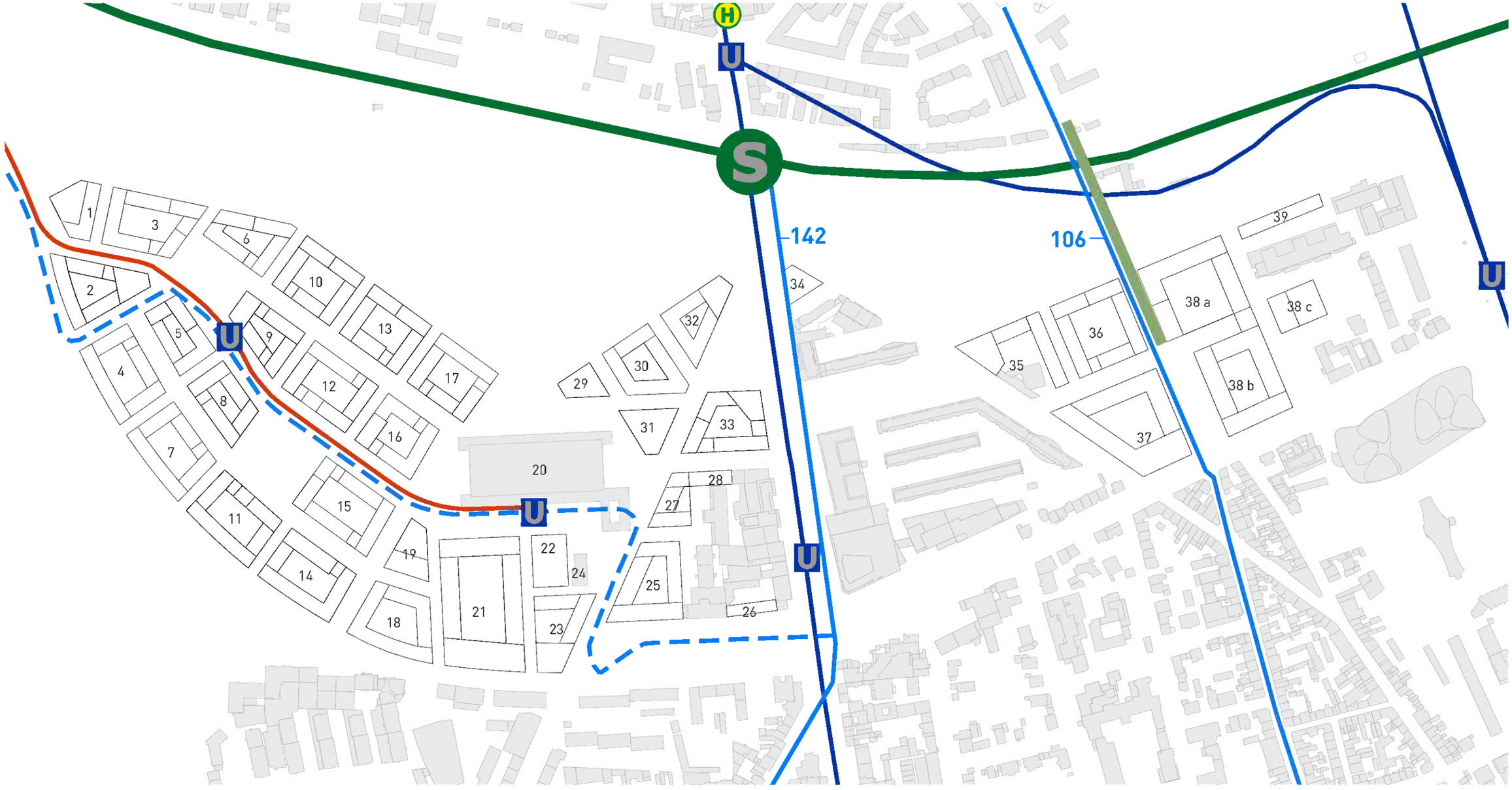
ÖPNV

Grundlage für die ÖPNV-Konzeptfindung war die iterative Erarbeitung der möglichen Erschließungen des ÖPNV in unterschiedlichen Varianten in Abstimmung mit der Stadt Köln und der KVB. Ein Verlauf der Mobilitätstrasse über den zentralen Boulevard, der aufgrund der geplanten öffentlichen Nutzungsstruktur stark belebt sein soll, wurde eindeutig bevorzugt. Dieser wird zunächst als Mobilitätstrasse mit Busanbindung ausgebaut. Später ist die Anbindung an das Stadtbahnliniennetz geplant sowie ein autonomer Bus-Shuttle-Service mit Anbindung an die geplante S-Bahnhaltestelle Bonner Wall.
Eine Anbindung an das Hochflurnetz der Stadt über die Stadtbahnlinie 17 im Bereich der Bonner Straße erweist sich aufgrund der stadträumlich stark trennenden Wirkung der Gleisanlagen und der notwendigen engen Kurvenradien um die bestehende Bebauung als schwierig. Eine Anbindung als Niederflursystem an die Stadtbahnlinie 17 ist technisch nicht möglich.
Ziel ist es daher, neben einer funktionsfähigen Streckenführung den Standort der Endhaltestelle räumlich möglichst nah an die bestehenden Haltestellen der Hochflurstrecke zu planen. Die damit entstehenden kurzen Wege zum Umsteigen in Kombination mit kurzen Umsteigezeiten und attraktiven Haltestandorten bewirken einen hohen Fahrgastkomfort und sichern die Wirtschaftlichkeit einer zusätzlichen Linie.
Stadträumlich bieten Fahrzeuge in Niederflurtechnik im Vergleich zur Hochflurtechnik einen wesentlichen Vorteil. Bis auf die Gleise lassen sich die Niederflurstrecken fast unsichtbar in das Stadtbild integrieren. Die Bahnsteige haben zu den Gehwegen eine nur geringfügig höhere Haltekante, die sich im Straßenraum verträglich integrieren lässt. Im Gegensatz zu den Hochbahnsteigen haben sie daher keine trennende Wirkung und stellen für Fußgänger kein unüberwindbares Hindernis dar. Daher wurde die Anbindung an das Stadtbahnnetz in Niederflurtechnik über die Linie 12 entwickelt, die östlich des Plangebiets entlang des Höninger Wegs verläuft.



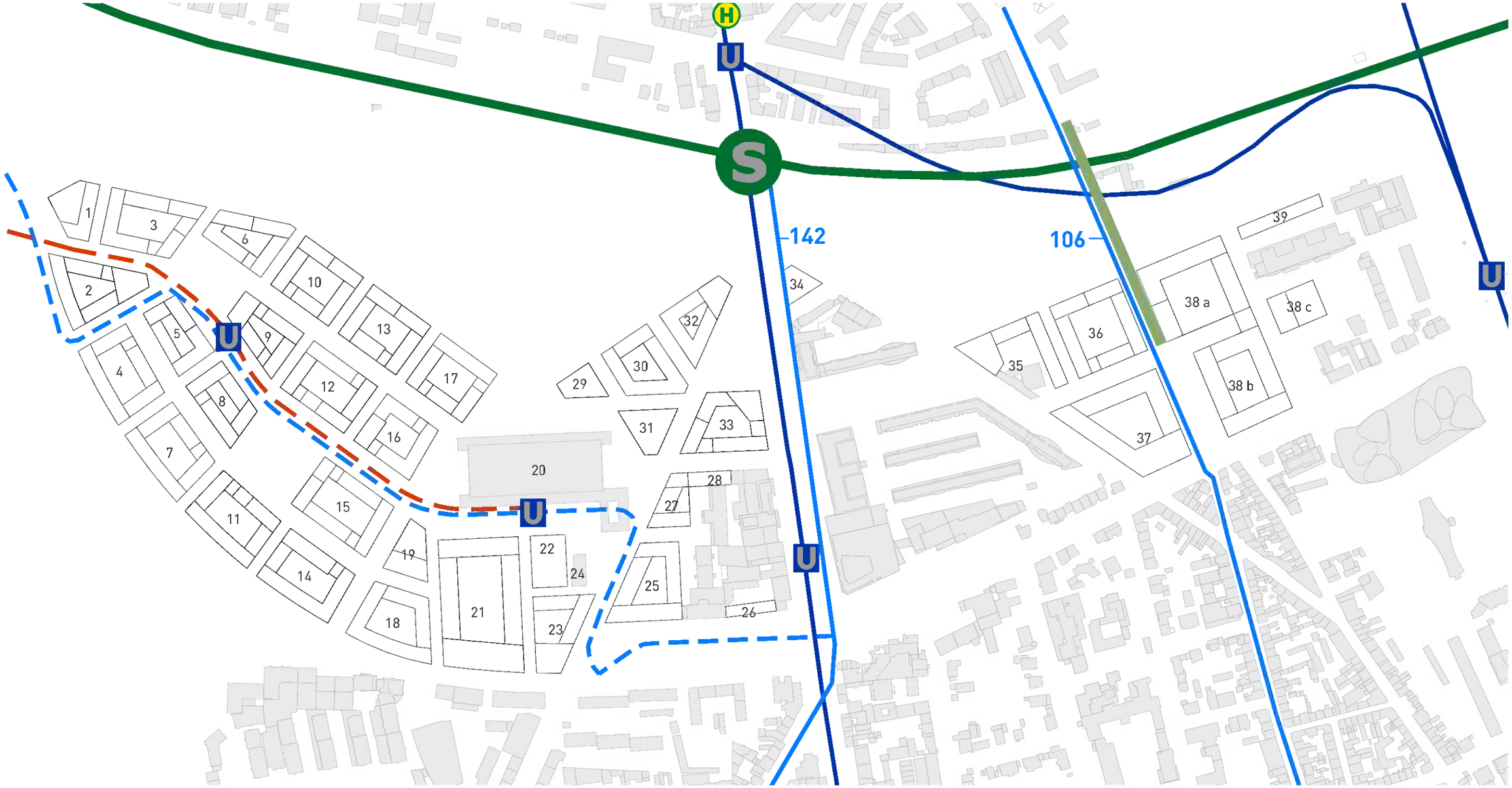
Übersicht Varianten

5.2. ÖPNV

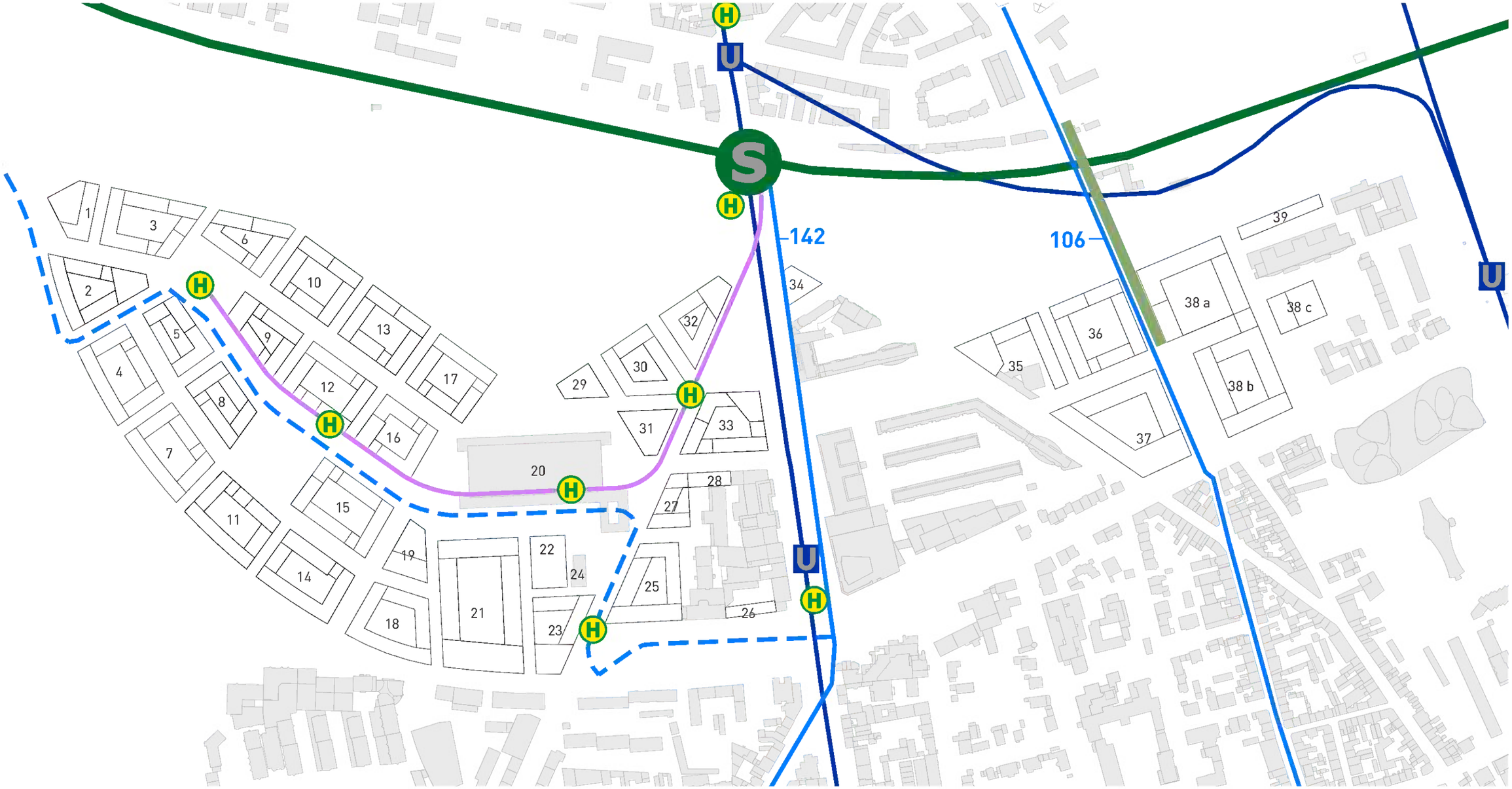


Stadtbahn (Hochbahnsteig)
Stadtbahn (Niederflur)
geplante S-Bahnlinie
Buslinie
geplante Buslinie mit Haltestellen
Umwelttrasse
S-Bahnhaltestelle
Stadtbahnhaltestelle

5.2. ÖPNV VARIANTE STADTBAHN OBERIRDISCH

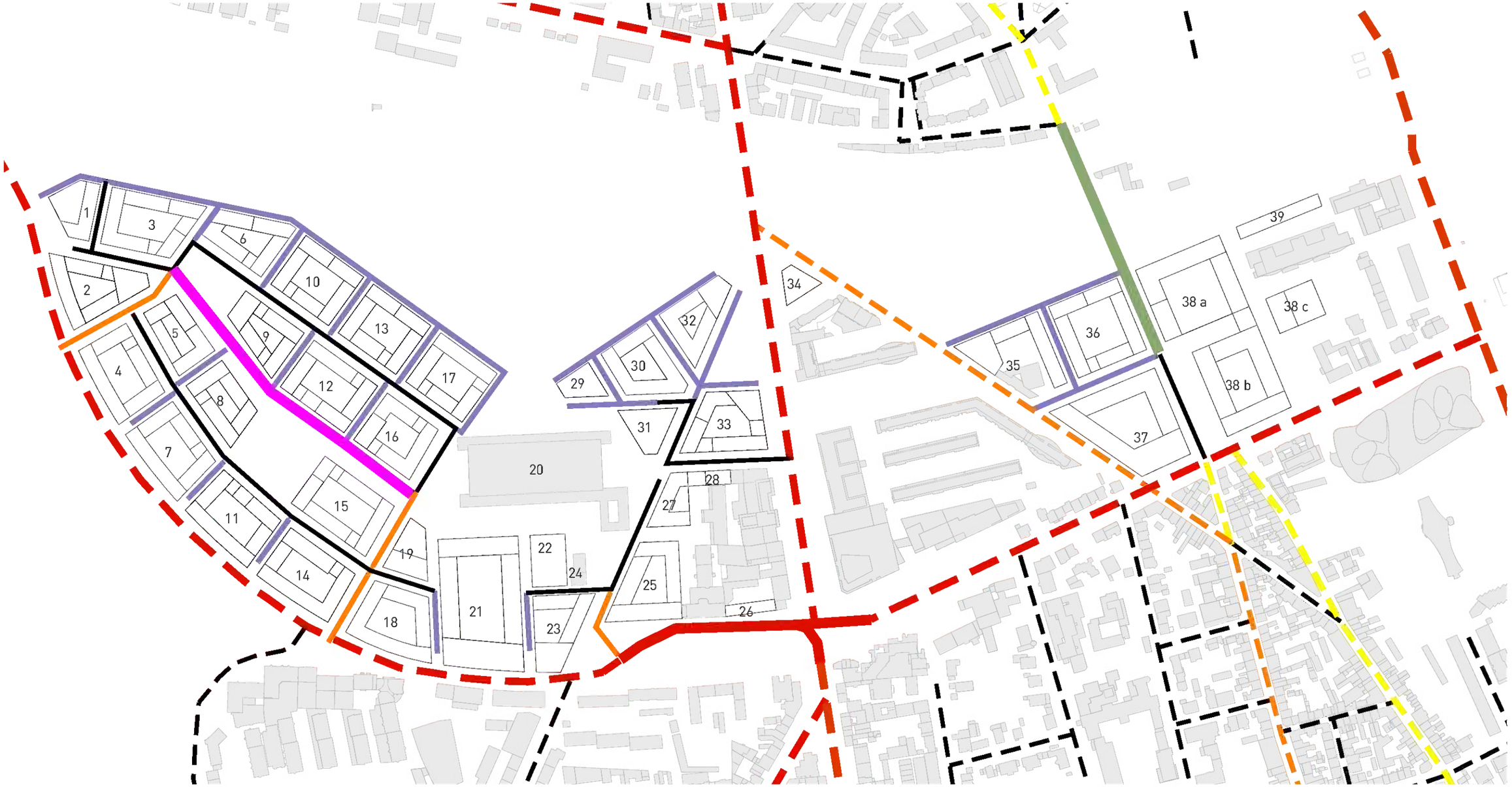


5.2. ÖPNV VARIANTE STADTBAHN UNTERTUNNELT

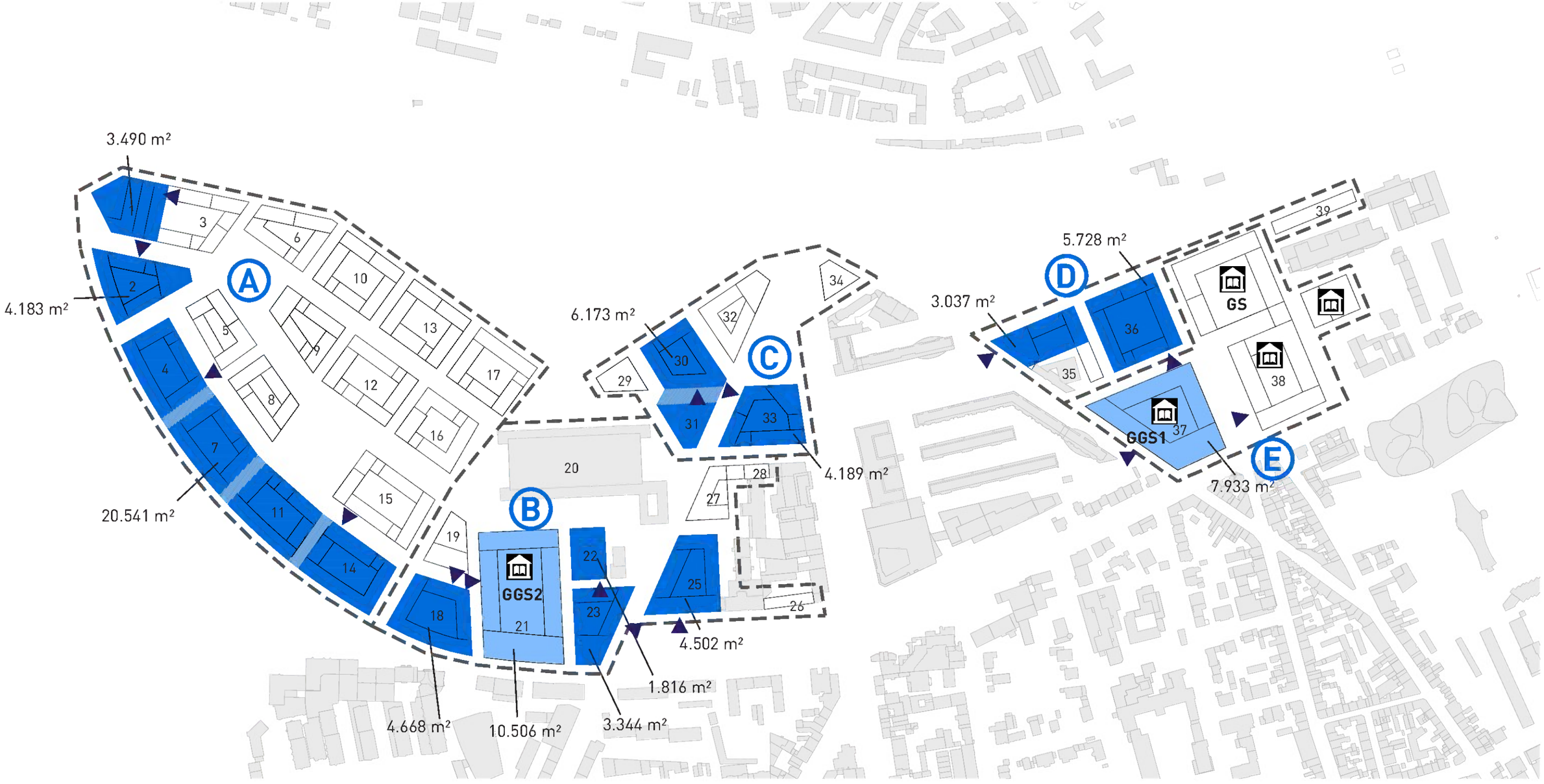


Stadtbahn (Hochbahnsteig)
gepl. Buslinie (autonomes Fahren)
geplante S-Bahnlinie
Buslinie
geplante Buslinie mit Haltestellen
Umwelttrasse
S-Bahnhaltestelle
Stadtbahnhaltestelle
Bushaltestelle

5.2. ÖPNV VARIANTE AUTONOMES FAHREN


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38 a
38 b
38 c
39
Haupt- / Umgehungstraße (neu)
Haupt- / Umgehungstraße (Bestand)
Sammelstraße (neu)
Sammelstraße (Bestand)
Wohnsammelstraße (Bestand)
Quartiersstraße(neu)
Quartiersstraße (Bestand)
Hauptverkehrszug
Wohnweg (neu)
Umwelttrasse
Mobilitätstrasse

5.3. MIV



Parken PKW unterirdisch

private Wege mit
Geh-, Fahr- und Leitungsrecht

Parken PKW unterirdisch
Bereich Schulstandorte

Tiefgarageneinfahrt

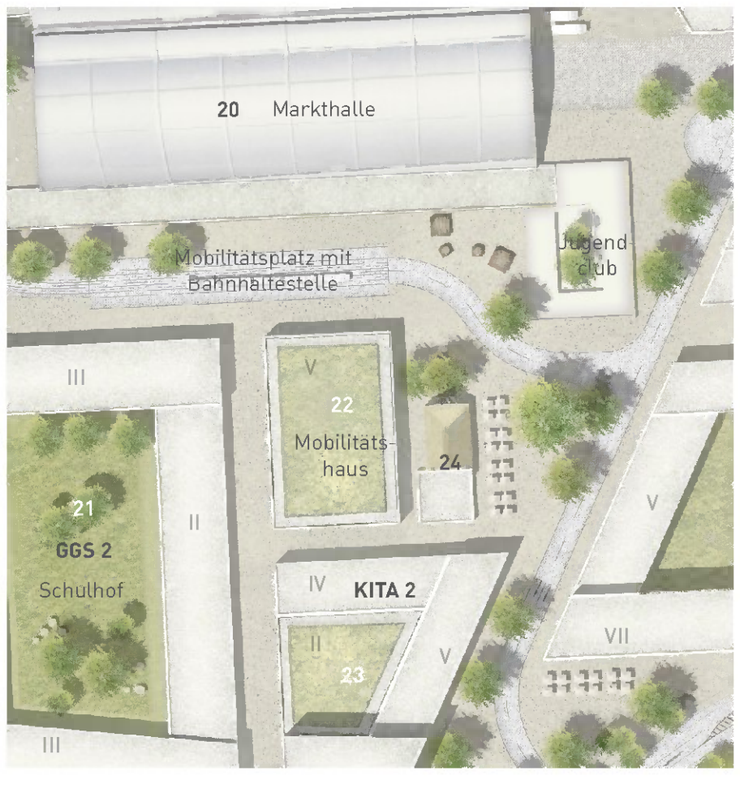
Schulstandort

5.4. RUHENDER VERKEHR PKW

MOBILITÄTSHAUS

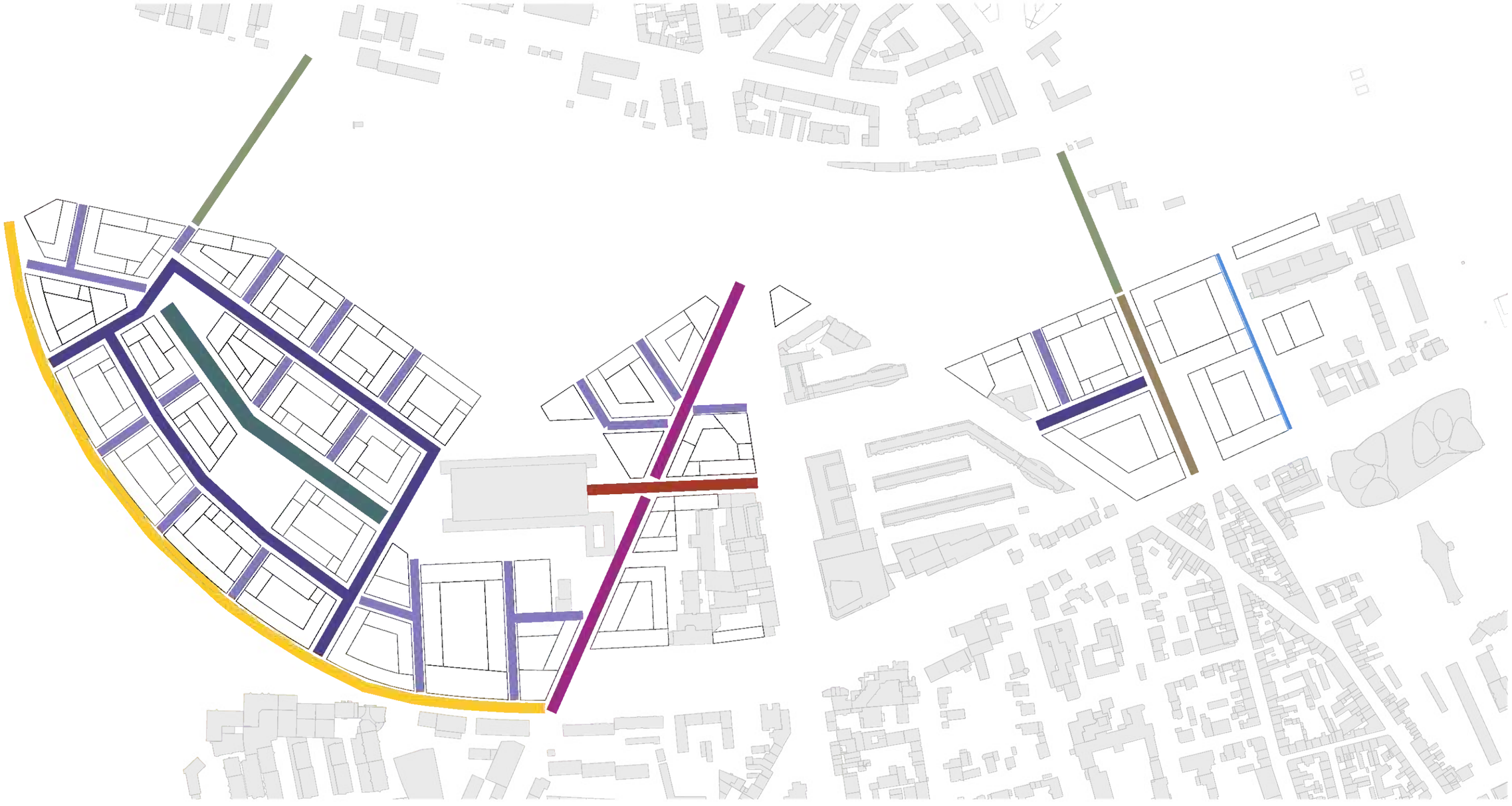
„Unsere veränderte Mobilität ist das Thema der Zukunft. Um eine hohe Akzeptanz und schließlich eine positive Veränderung zu bewirken, muss die Mobilität visuell in den Mittelpunkt der Städte gebracht werden. Dies ist längerfristig der beste Beitrag zur Ökologie."
Christian Heuchel, 2018

Das Mobilitäthaus soll auf Grund seiner zentralen Bedeutung im Zentrum des neuen Quartiers eingebettet sein. Westlich der Alten Versteigerungshalle geht das Mobilitätshaus einen modernen Dialog mit der historischen Funktion der Versteigerungshalle ein. Es liegt in unmittelbarer Nähe zur Endhaltestelle der geplanten Stadtbahnanbindung sowie der Bushaltestellen, womit ein kurzer Übergang zum ÖPNV gegeben ist.
Um das Entwicklungsziel der autoarmen Siedlung zu unterstützen, werden auf vier oberirdischen Geschossen Flächen für zukunftsträchtige Mobilitätsfunktionen angeboten. Es soll eine grundsätzlich flexible Nutzung der Flächen möglich sein. Das Mobilitätshaus dient der Aufnahme und Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel an einem Ort wie z. B. einem Stellplatzangebot für Car-Sharing- und Bike-Sharing-Konzepte. Dabei ist die Bereitstellung einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur nicht nur für Leihfahrzeuge, sondern auch für privat genutzte elektrobetriebene Fahrzeuge ein wichtiges Ausstattungsmerkmal. Daneben wird ein Angebot an hochwertigen Abstellplätzen bzw. -boxen für herkömmliche Fahrradmodelle sowie für Spezialfahrräder, Anhänger oder auch für Fahrzeuge wie E-Mobile für gehbehinderte Menschen oder Segways bereitgestellt. Eine Servicestation zur Durchführung von Reparaturen, Fahrradreinigung, Vermietung von abschließbaren Schränken, Informationen zu Radrouten, Informationen über touristische Angebote und Sehenswürdigkeiten ergänzt das Angebot. Ebenso die Ausstattung mit Cafés und Treffpunkten mit Informationscharakter für wartende Nutzerinnen und Nutzer in Mobilitätsketten. Darüber hinaus rundet eine Paketstation das Angebot ab, wobei auch die Unterbringung von zukünftig denkbaren autonomen Mobilitätsdiensten sinnvoll sein kann.
Als Finanzierungs- und Betreibermodelle für das Mobilitätshaus sind sowohl privatwirtschaftliche als auch öffentliche Strukturmodelle denkbar. Prinzipiell in Frage kommen Akteure aus den Bereichen der privaten Parkhausbetreiber, der Energieversorgungsunternehmen, der Nahverkehrsbetriebe, der DB AG, der Stadt Köln etc.



STRASSENRÄUME

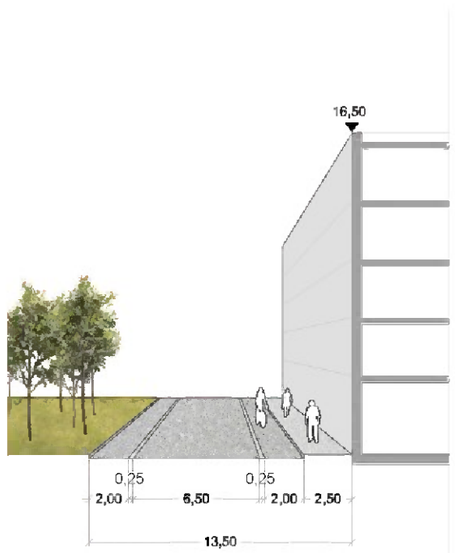
Die Straßenquerschnitte Gasse, Boulevard, Ringstraße, Sechtemer Straße und Bischofsweg sowie die städtebauliche Struktur wurden so entwickelt, dass verkehrstechnische Anforderungen wie Anzahl und Länge der Abbiegefahrstreifen und Straßenprofile gewährleistet werden können. Die Möglichkeit der Bepflanzung wurde mit den Rettungskonzepten der Feuerwehr Köln abgestimmt. Die städtischen Straßenräume sind unterschiedlich gestaltet. Die autofreien Wohnwege haben keine Begrünung. Ein steinerner Pflasterbelag erinnert an die Gassen der Kölner Altstadt. Die Gassen werden in ihrem Verlauf im Quartier vom Bischofsweg zum Grüngürtel zueinander versetzt angeordnet. Es entstehen klar gefasste steinerne Gassenräume. Hier werden Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer gemeinsam auf einer Mischfläche geführt. Die Erschließung der Ringstraße erfolgt über eine zweistreifige Erschließungsstraße mit lockerem Baumbestand (Liriodendron tulipifera und Liquidambar styraciflua, ggfls. jeweils als Säulenbäume). Hier werden Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der großzügige autofreie Boulevard wird als Mobilitätsachse ausgebaut. Eine zweireihige Bepflanzung unterstreicht den städtischen Charakter (Acer platanoides ‚Columnare'). Hier wird der Radverkehr beidseitig auf vier Meter breiten Radwegen geführt.
Der Knotenpunkt Marktstraße/Sechtemer Straße wird im weiteren Verfahren der Anpassung an die Nord-Süd-Stadtbahn optimiert, mit dem Ziel die Neuausrichtung der Sechtemer Straße zu integrieren.
In der weiteren Planung sollte die Ausbildung von zwei Baumreihen entlang des Bischofsweges geprüft werden. Hier ist abzuwägen, ob der hierzu erforderliche Flächenbedarf durch eine leichte Verlegung der Straße Bischofsweg und die geringfügige Inanspruchnahme von Flächen der Radeberger Brache geschaffen werden kann, ohne die Position der Wohnbebauung im Quartier Parkstadt zu verändern. Die ökologische Bilanz einer zusätzlichen Baumreihe, die zugunsten von einem schmalen Streifen der Raderberger Brache geschaffen werden könnte, wäre hier sicherlich insgesamt positiv. Die Radeberger Brache ist im Randbereich vorrangig durch Buschwerk gekennzeichnet. Dies sollte in Abstimmung mit Umweltverbänden und dem Umweltamt abgewogen werden.

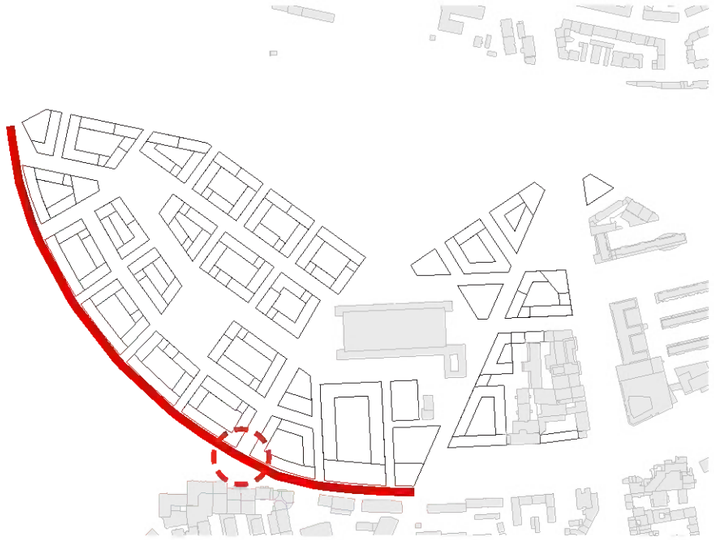


5.6. STRASSENRÄUME ÜBERSICHT

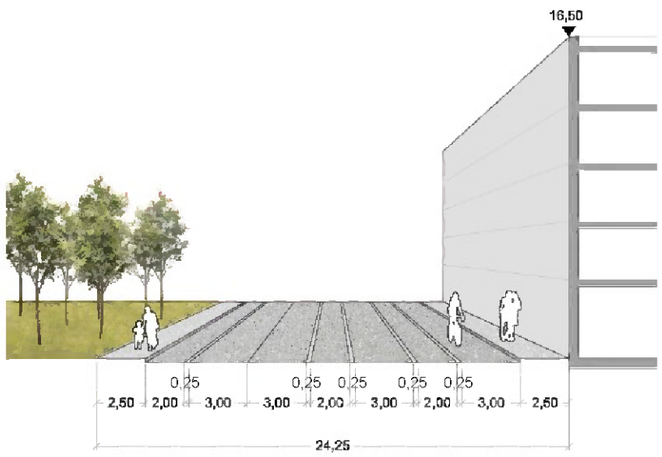


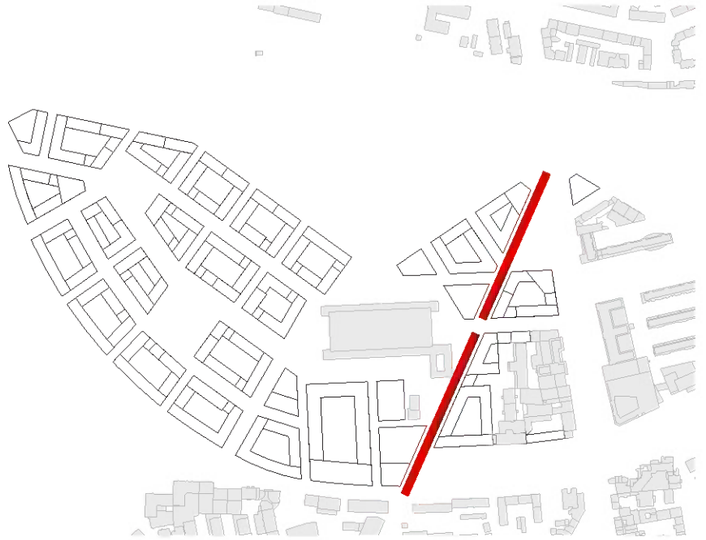
Bischofsweg



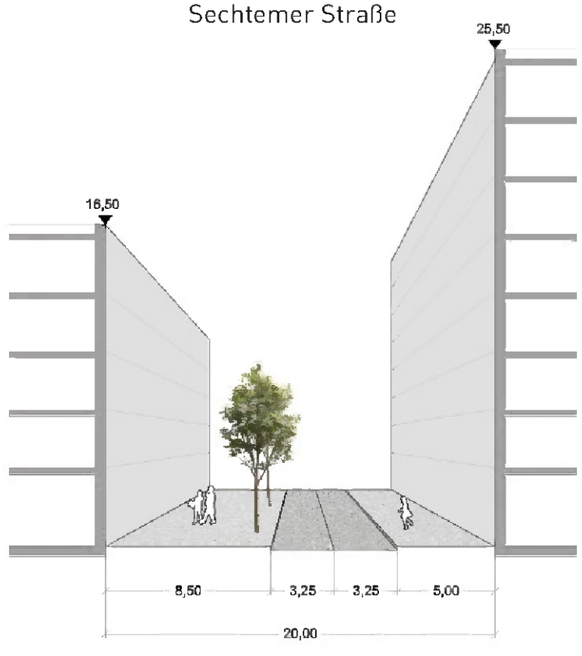


Bischofsweg Knotenpunkt

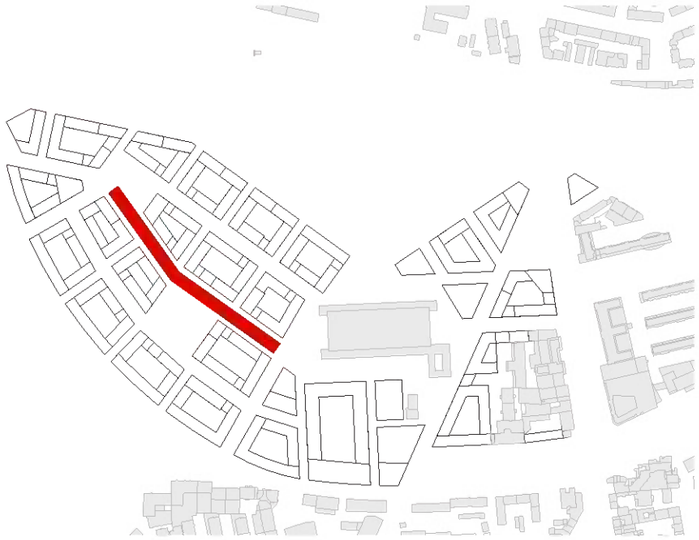


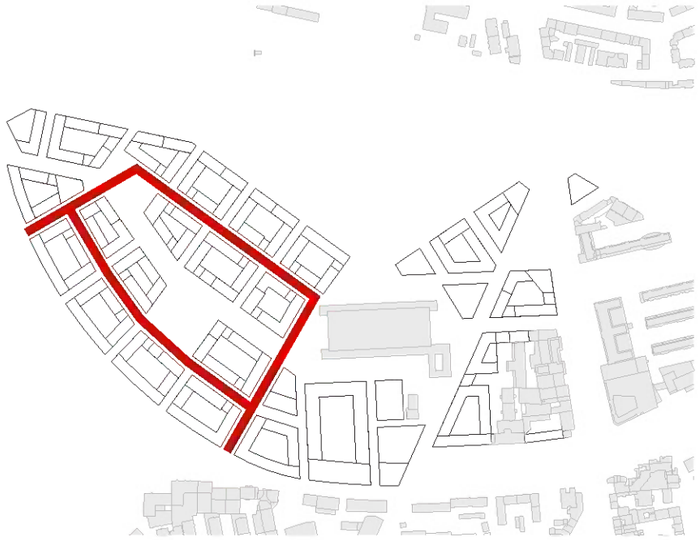


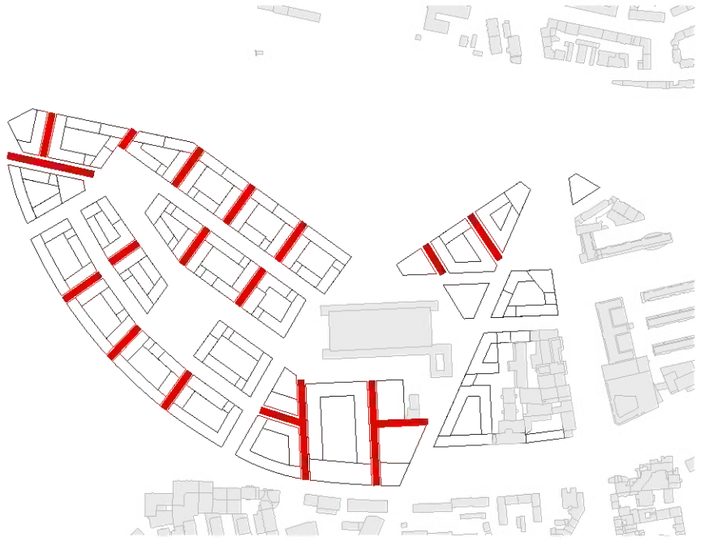
Sechtemer Straße



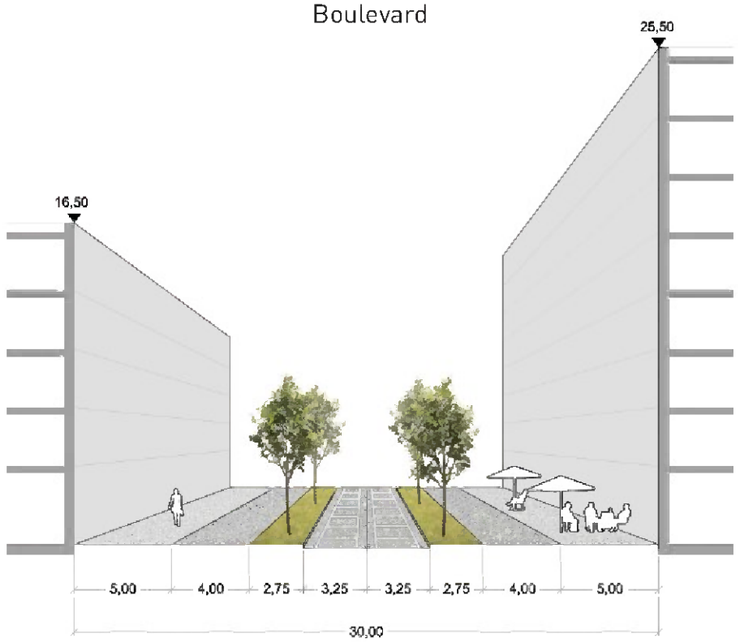
5.6. STRASSENRÄUME



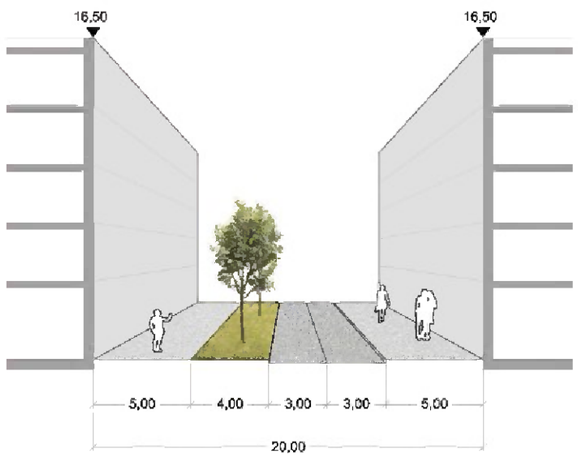




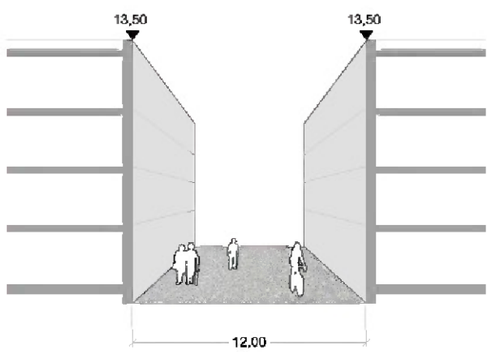
Boulevard



Ringstraße



Gassen



5.6. STRASSENRÄUME

6. REGELWERK

6.1. Gestalterische Vorgaben 76
6.2. Räumliche Darstellungen 82
6.3. Testentwurf Baustein 33 88
6.4. Testentwurf Baustein 5 & 9 102



IDEENMARKT ALS RESSOURCE

Die Ideen des Ideenmarktes sind in die Testentwürfe eingeflossen und im größeren Maßstab überprüft worden. Innovative und inklusive Wohnformen wurden berücksichtigt. Der Wunsch der Bürger, ein für Köln spezifisches Quartier zu gestalten, wird in den Testentwürfen angedacht und umgesetzt.

Von Köln lernen

In Köln mischen sich große und kleine Häuser. Wie selbstverständlich stehen die unterschiedlichen Bauepochen in Köln nebeneinander. Es entsteht ein charmantes Bild einer geordneten und zugleich ungeordneten Stadt. Unterschiedliche Atmosphären zwischen Großstadt und Veedel stehen nebeneinander. Es braucht dazu keine durchgehenden Bauhöhen, keine streng geregelten Höhen für den First und die Traufe, sondern ein Regelwerk, das auf neue Bauprogramme flexibel reagieren kann. Die heterogene Baustruktur soll durch das Regelwerk der Bausteine gestärkt werden. Die Bausteine definieren Außenräume, Plätze und Straßenzüge. Sie unterscheiden zwischen innen und außen, privat und öffentlich. Sie erzeugen klare Hierarchien und bieten dadurch die einfachste Orientierung im Stadtraum. Die Bausteine sollen ein unverwechselbares Modell für die Parkstadt Süd sein.

GESTALTERISCHE VORGABEN

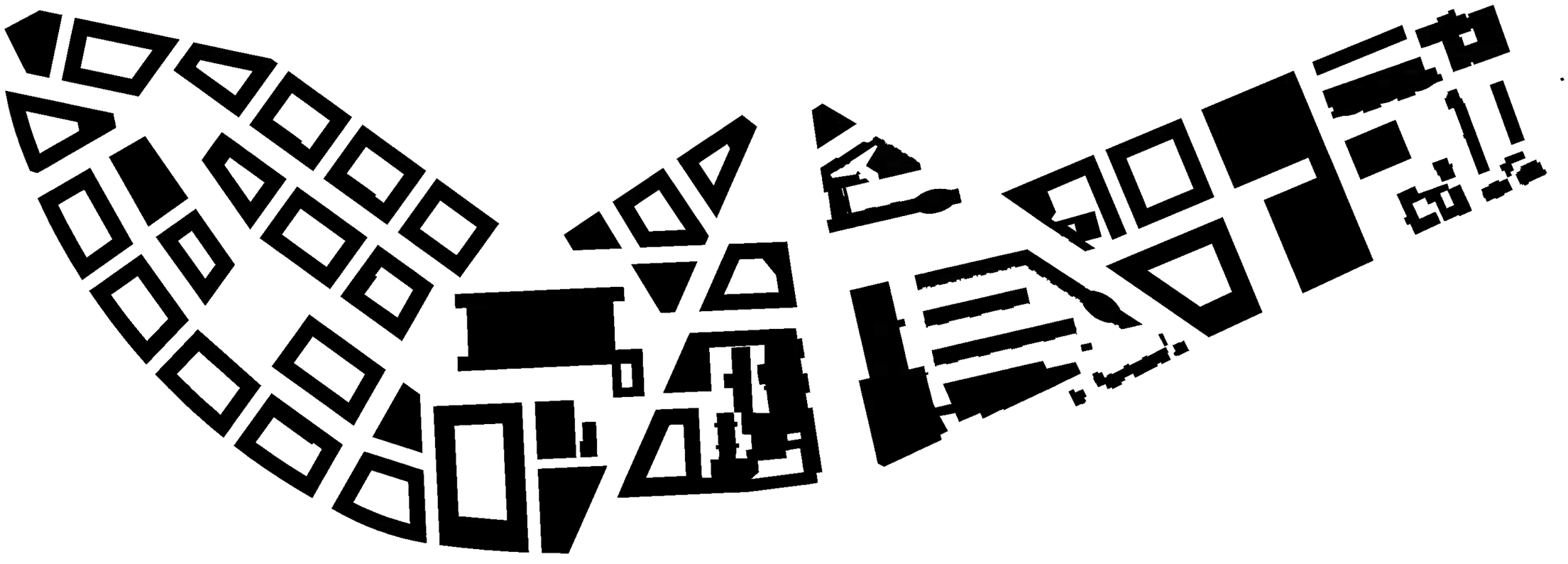
Sockelgeschoss
Das Sockelgeschoss orientiert sich an den Straßenräumen. Zu den autofreien Wohnwegen mit ihren breiten Gehwegen liegen die gemeinsam für das Wohnen nutzbaren Bereiche, z. B. großzügige Verbindungsgänge, Gemeinschaftsräume, Waschküchen und kleine Werkstätten. Sie garantieren die vertikale Durchmischung des Bausteins. Das Sockelgeschoss wird baulich überhöht. Es kann für die Nutzung von Cafés und Einzelhandelsflächen großzügig zu den Platzräumen hin geöffnet werden.

Nutzungsmix
Der Baustein kann unterschiedliche Wohnformen aufnehmen. Vom geförderten Wohnungsbau über Baugruppen und Baugenossenschaften bis hin zu freifinanziertem Wohnungsbau. Hier finden Reihenhaustypen, ökologischer Geschosswohnungsbau und Townhäuser zueinander. Das Stadtmilieu reicht von loftartigen Wohnformen über familiengerechte und behindertengerechte Grundrisse bis hin zu Mikro-Apartments. Neben dem Wohnen sind auch noch weitere Nutzungen wie Büro und Gewerbe möglich. Hier wird ein quartiersverträglicher Nutzungsmix vorgesehen.

Innenhöfe
Die Innenhöfe der Bausteine sind zum Großteil nicht unterbaut. Ein gesundes Wachstum von Bäumen kann garantiert werden. Durch die Nichtunterbauung ist die Versickerungsmöglichkeit des Oberflächenwassers optimal gewährleistet. In nicht unterbauten Höfen können Gemeinschaftsgärten angeboten werden. Im Blockinnern befinden sich die wohnungsnahen Kleinkinderspielflächen für Kinder im Alter von 0 bis 3 Jahren und Kinderspielflächen für 6- bis 18-Jährige. Zum Stadtraum hin sind vorwiegend introvertierte Loggien, zum grünen Innenhof hin großzügige Balkone vorgesehen. Es wird empfohlen, für die Innenhöfe in Bezug auf die jeweiligen Nutzungen blockweise Beschattungsstudien zu erstellen. Das Rettungskonzept sieht die Anfahrbarkeit und Rettung von den Straßenräumen aus vor. Die Innenhöfe müssen somit nicht durch die Feuerwehr befahrbar sein.

Dachterrasse
Die Dachterrassen werden begrünt und können den Bewohnern zur Nutzung angeboten werden. In einigen Bereichen sind Dachterrassen mit Sommerküche zur gemeinschaftlichen Nutzung denkbar.

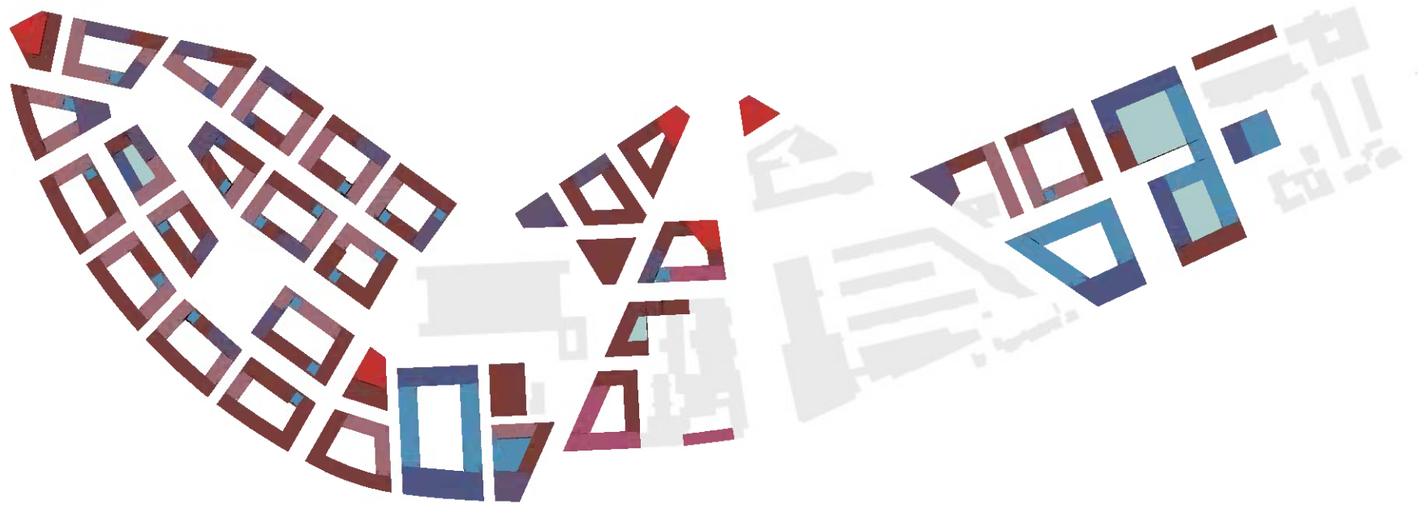
6.1. GESTALTERISCHE VORGABEN



6.1. GESTALTERISCHE VORGABEN



Beispiel: Sockel in der Kölner Altstadt Köln
Köln, Alter Markt

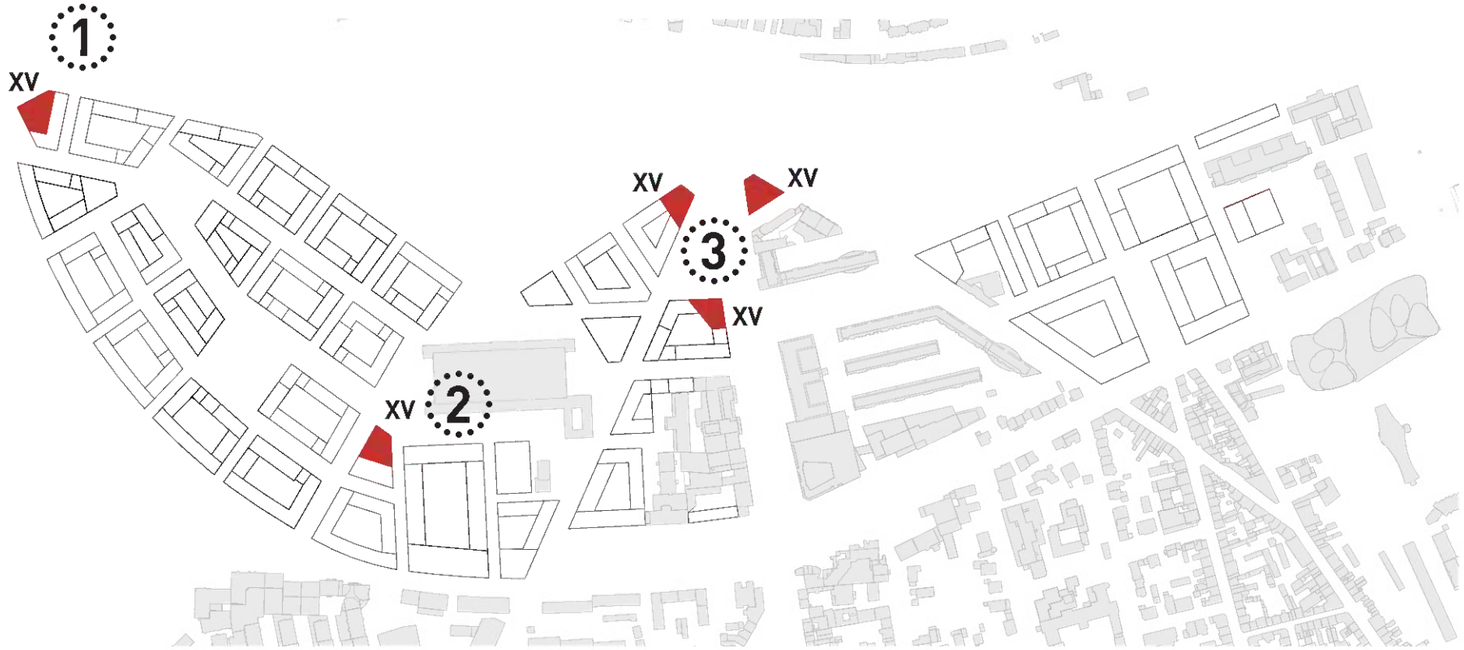


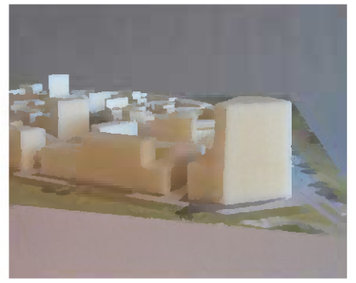
Einheit
Jeder Baustein hat ein verbindendes Sockelgeschoss. Über die Strukturierung der Fassaden, das verwendete Baumaterial und die Farbigkeit wird der Baustein als Einheit von mehreren Häusern gestärkt werden. Die Fassaden verschmelzen zu einem kompakten Baustein, ohne die Parzellierung zu verlieren.

Vielfalt
Der Baustein wird durch die kleinteilige Parzellierung verfeinert. Die Teilung des Blockes in mehrere Häuser ermöglicht stadtverträgliche Eigentumsverhältnisse mit entsprechender Verantwortlichkeit. So kann ein höheres Haus auf eine kleine Parzelle treffen.

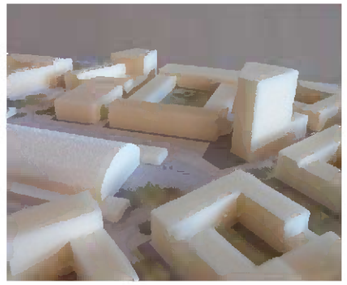
Massen und Höhen
Neben der blocktypischen klaren Definition von Öffentlichkeit und Privatheit zeichnet sich der Baublock durch unterschiedliche Massen und Bauhöhen aus. Diese reagieren auf die diversen Lagen innerhalb des Quartiers. Durch die gestaffelte Verteilung entstehen eine lebendige Silhouette und ein differenzierter Stadtraum.

6.1. GESTALTERISCHE VORGABEN





1 Gruß an den Grüngürtel



2 Marktturm



3 Tor zur Südstadt



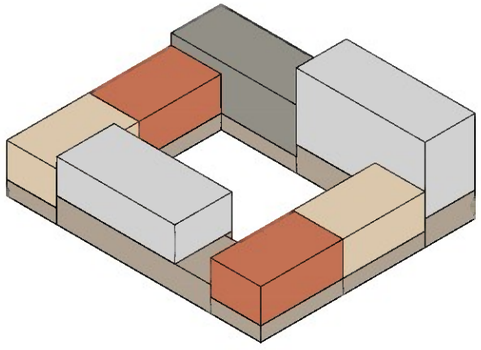
FÜNF TÜRME

Die Türme stehen an wichtigen städtebaulichen Orten. Wie Konfetti sind sie in der Parkstadt Süd verstreut. Die fünf Türme haben die Farbigkeit des Steins der Kölner Altstadt. Erster Anlaufpunkt an prominenter Stelle im Quartier Parkstadt ist der Turm Gruß zum Grüngürtel. Er wird vom Grüngürtel und dem Bischofsweg umspült. Zwischen ihm und dem Marktturm spannt sich das Wohnquartier auf. Der Marktturm im Quartier Marktstadt gesellt sich als Vertikale zur Markthalle. Er nimmt die Großzügigkeit der Halle auf und unterstreicht ihre wichtige Funktion als Herz der Markstadt. Das Tor zur Südstadt im Quartier Entrée wird von drei Türmen gebildet. Ein Cluster aus Splitterformen nimmt den historischen Parkraum in ihre Mitte.

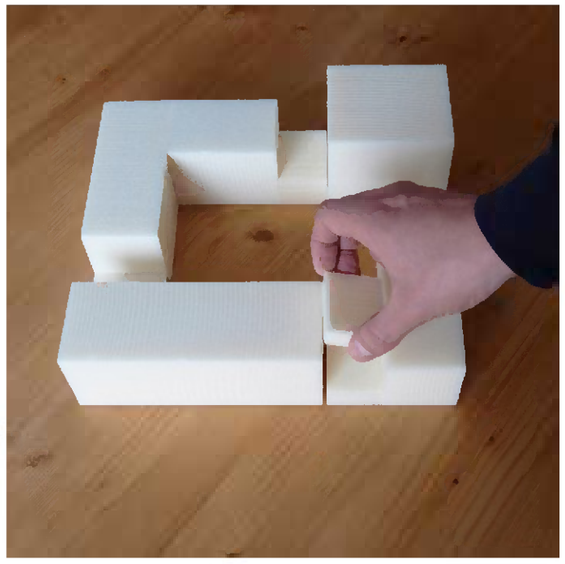
6.1. GESTALTERISCHE VORGABEN



Material und Farben der Häuser
Eigenfarben des Betons, Ziegels, Natursteins, Putzes

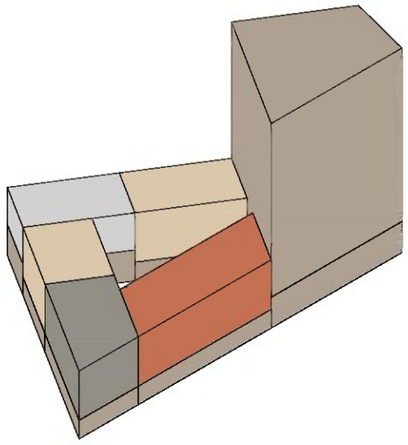


Sockelbereich in einem Farbton und Material
Häuser in unterschiedlichen Farben

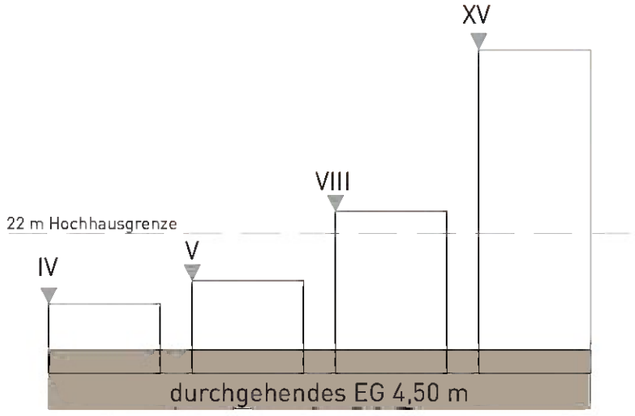




Material und Farben des Sockels
Stein des Kölner Doms und der Altstadt

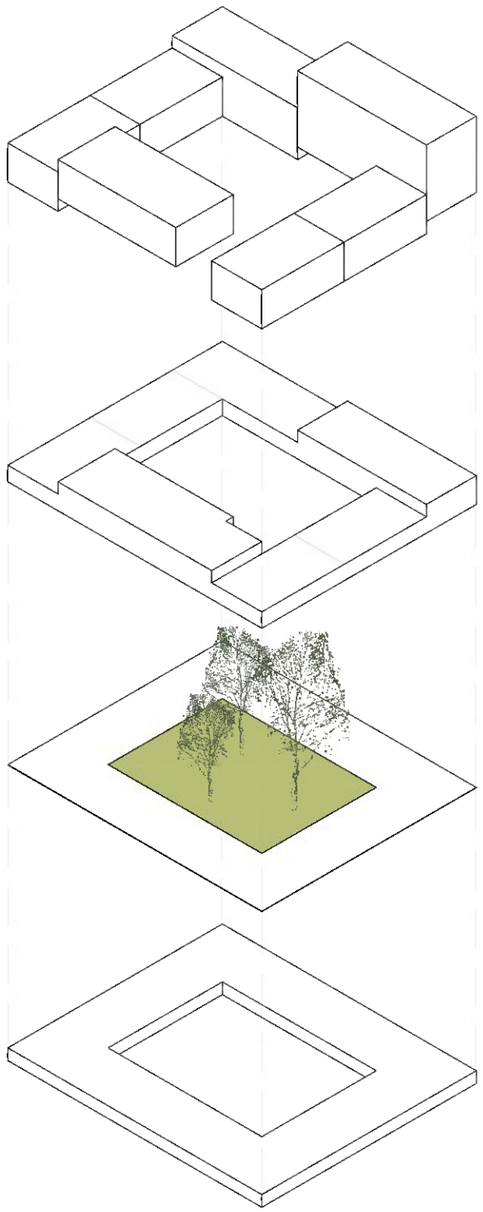


Hochpunkte in Farbe und Materialität des Sockels



Höhenentwicklung in der Parkstadt

6.1. GESTALTERISCHE VORGABEN



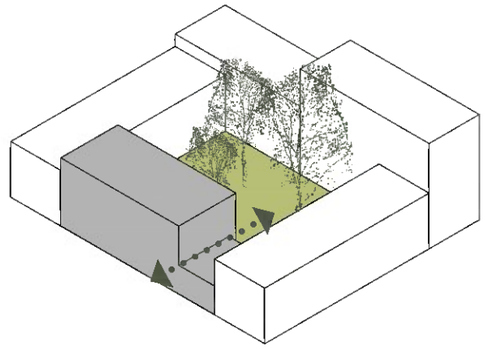
Häuser mit unterschiedlichen Höhen

ein- bis zweigeschossige Sockelzone

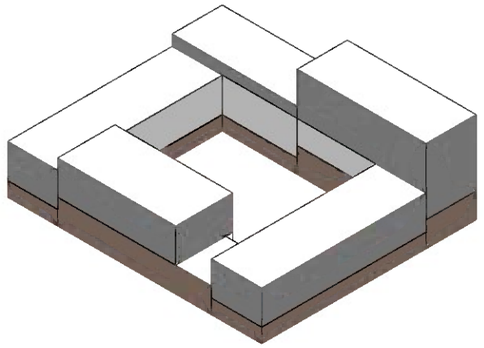
nicht unterbauter grüner Innenhof

Untergeschoss mit Mieterkellern

Zusammensetzung der Bausteine



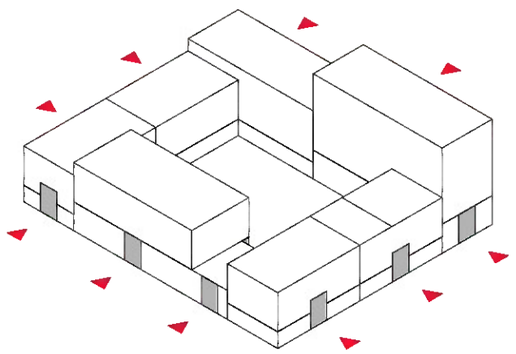
„Gebäudelücken" mit Blick in den grünen Innenhof
Breite 5–15 m
Zugehörigkeit der Gebäudefugen zum benachbarten Baustein



Sockel

Fassaden außen Loggien

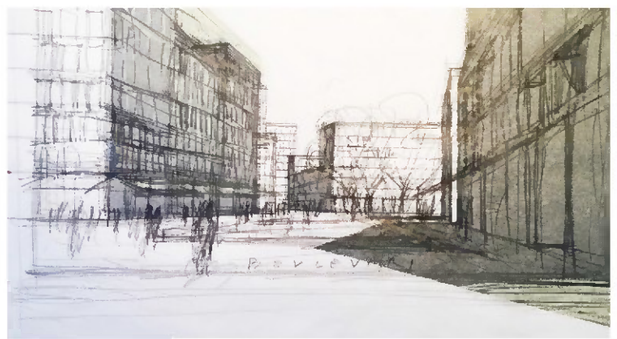
Fassaden innen Balkone

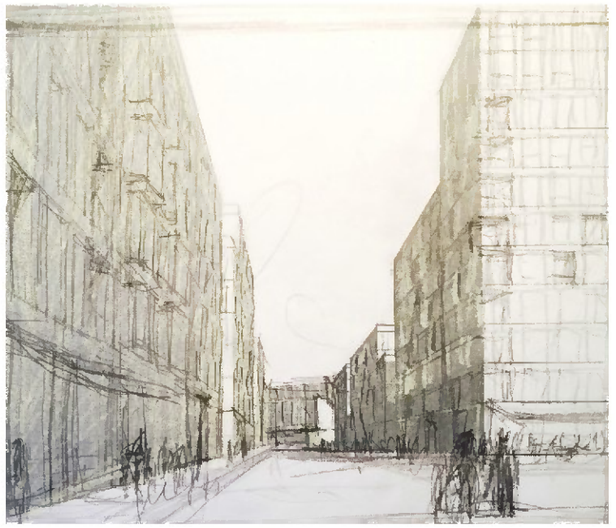


Erschließung der Baukörper von außen

6.1. GESTALTERISCHE VORGABEN









6.2. RÄUMLICHE DARSTELLUNGEN



Blick vom Grüngürtel auf die Markthalle

6.2. RÄUMLICHE DARSTELLUNGEN



Blick von der Großmarkthalle auf den Baustein 33

6.2. RÄUMLICHE DARSTELLUNGEN



Blick vom Norden auf den Baustein 33

6.2. RÄUMLICHE DARSTELLUNGEN



Gassenräume im Quartier

6.2. RÄUMLICHE DARSTELLUNGEN



Perspektive Stadtplatz

6.2. RÄUMLICHE DARSTELLUNGEN

TESTENTWURF BAUSTEIN 33

Der Baustein 33 befindet sich an der Sechtemer Straße am Übergang der Bonner Straße. Im Norden wird das Grundstück von einer Grünfläche mit schützenswertem Baumbestand begrenzt, im Westen verläuft die Bebauung an der neuen Achse von der Bonner Straße über das Großmarktgelände nach Köln-Raderberg. Die Sechtemer Straße soll nicht als Verkehrsachse ausgebildetwerden.Sieistprimäreinestädtebaulicheſichtachse. Im Osten wird das Grundstück von der Bonner Straße, im Süden von der bestehenden Sechtemer Straße gefasst. Im nördlichen Grundstücksteil befindet sich ein Bestandswohngebäude und im Süden existieren Gebäudestrukturen eines Gewerbebetriebes.

Der Baustein 33 berücksichtigt die städtebaulichen Parameter des Regelwerkes der Integrierten Planung hinsichtlich Nutzungsdichte, Nutzungsart und baulicher Qualität. Diese Parameter sollen exemplarisch umgesetzt werden. Zu den Straßenräumen hin werden klare Raumkanten ausgebildet. Unterschiedliche Bauhöhen und Baukörper ermöglichen die städtebauliche und architektonische Ausdifferenzierung des gesamten Blocks. Die Adressbildung der einzelnen Häuser gelingt durch eine eindeutige Zuordnung der Hauseingänge zu den Straßenräumen. Die Bebauung orientiert sich an den Höhen der Blöcke im geplanten Quartier, die übergreifend eine fünf- bis sechsgeschossige Mantelbebauung mit zweigeschossigen Einschnitten und ausgewählten Hochpunkten vorsieht. Diese architektonischen Akzente artikulieren wichtige städtebauliche Blickrichtungen und Bezüge zur Umgebung. Der fünfzehngeschossige Hochpunkt gesellt sich zu den geplanten weiteren Hochpunkten am Kreisel an der Bonner Straße. Diese Dreierformation nimmt den vorhandenen grünen Parkraum in ihre Mitte. In Richtung Südstadt entsteht ein Stadteingang, der den Verlauf der Bonner Straße als wichtige Verkehrsachse aufwertet. Die achtgeschossige Bebauung an der Sechtemer Straße in Nähe der Großmarkthalle ist Fluchtpunkt der unterschiedlichen Richtungen in der Parkstadt Süd. Sie stärkt die neue Achse von der Bonner Straße nach Köln-Raderberg und den fußläufigen Weg entlang des Shared Space Sechtemer Straße. Um einen grünen, privaten Innenhof mit Kinderspielflächen gruppieren sich auf einem Sockel mit gewerblichen Nutzungen unterschiedliche Wohngebäude.

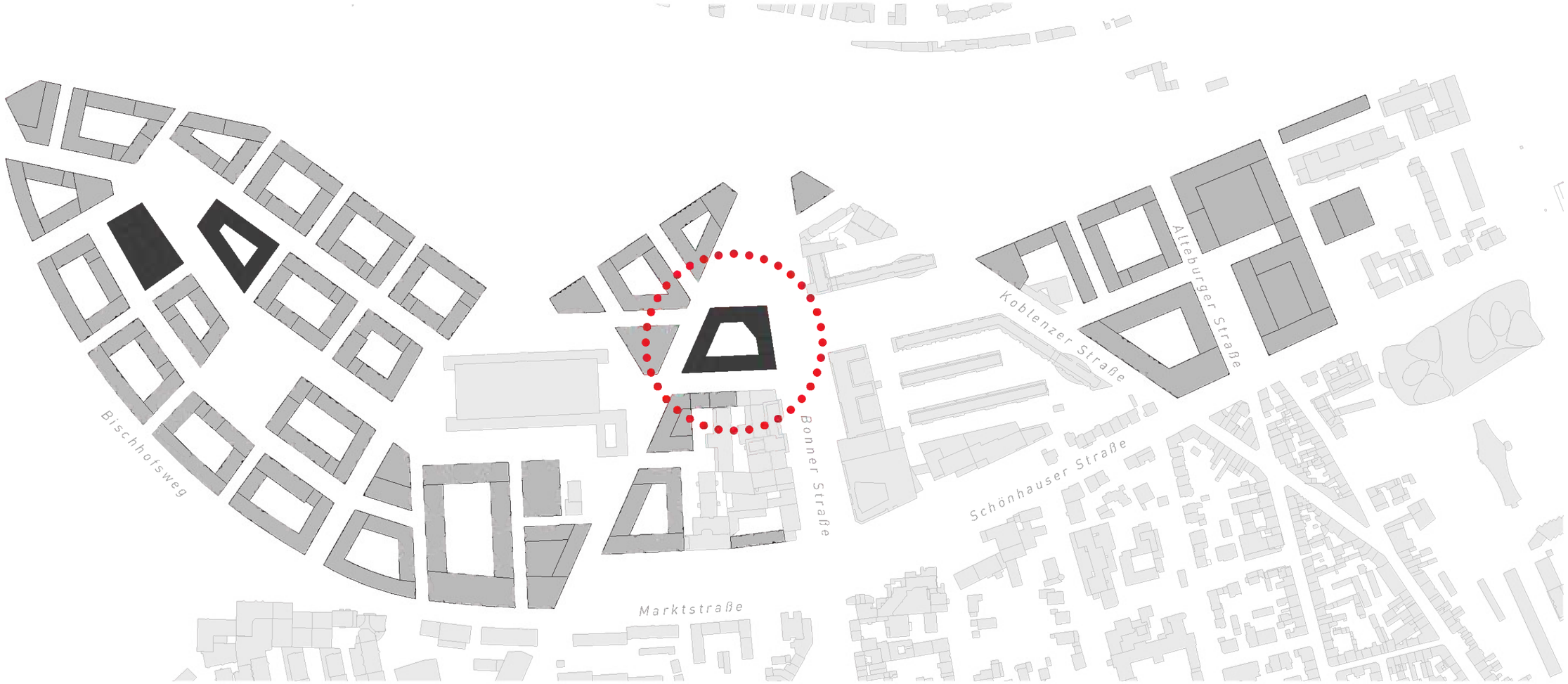
Nutzungskonzept

Für den Baustein 33 dienen die im Rahmen der Integrierten Planung aufgestellten Nutzungskonzepte als Grundlage. Es wird eine Mischung aus Kleinapartements z. B. für Studierende, Familienwohnen und Loftwohnen angeboten. Die Wohntypologien, die Gebäudehöhen und die Gebäudevolumen variieren je nach Nutzungsart. Die Planung sieht Wohnungen in unterschiedlichen Größen vor. Mindestens 30 Prozent davon sollen öffentlich gefördert sein. Als ergänzende Nutzungen werden im Erdgeschoss wohnungsnahe gewerbliche Nutzungen je nach Lagegunst angeboten. Angedacht sind neben klassischen Gewerbeflächen auch gastronomische Nutzungen. In den Untergeschossen sind die baurechtlichen notwendigen Stellplätze und die Kellerabstellräume für das Gewerbe und Wohnen untergebracht.

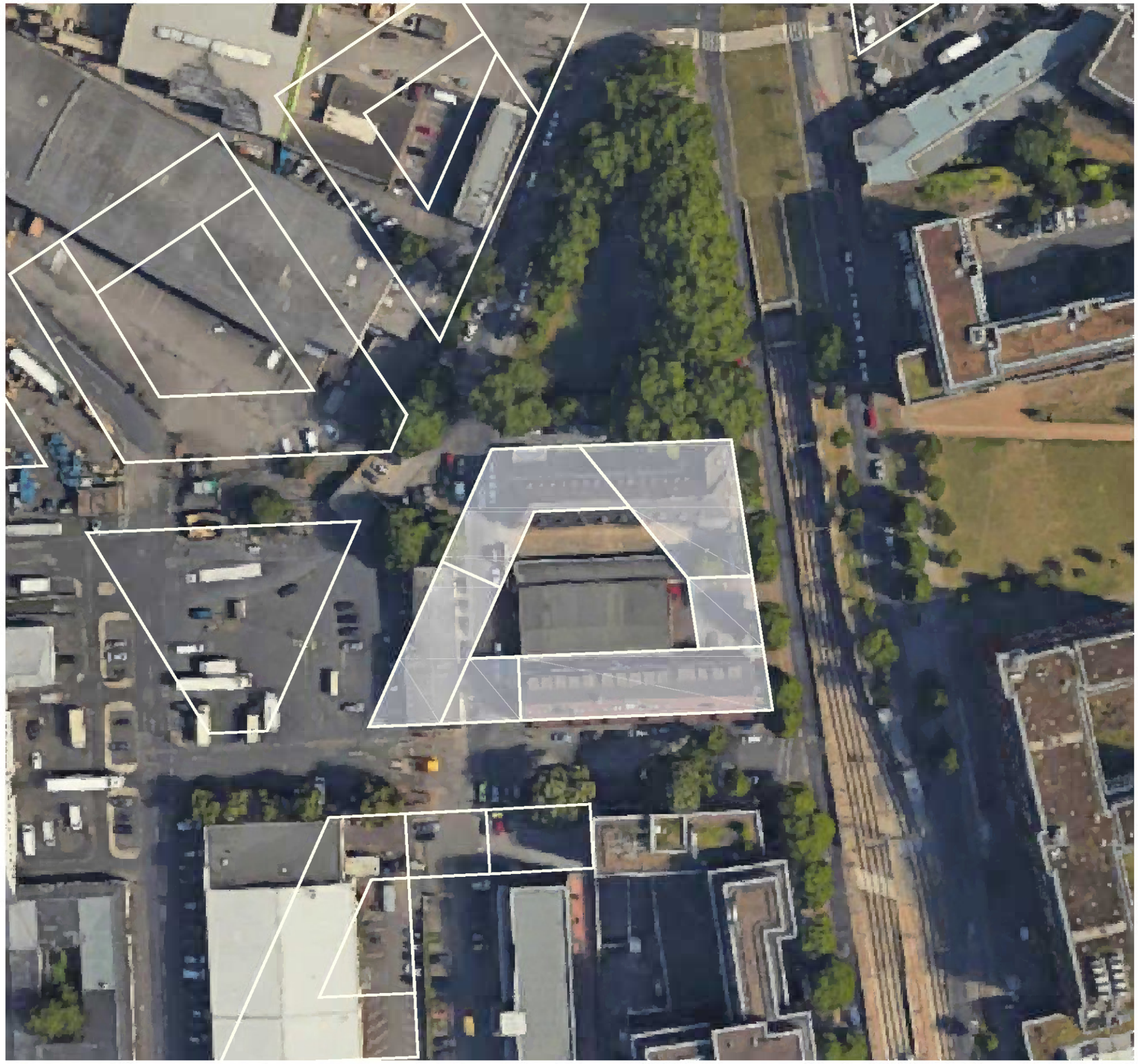
Erschließung

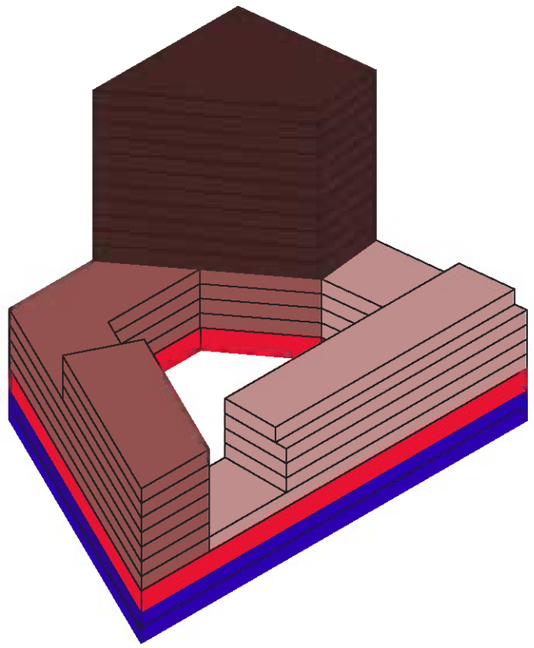
Der Baustein 33 ist über die vorhandene Sechtemer Straße und die Bonner Straße fußläufig sehr gut erreichbar. Über die Bonner Straße ist ein sehr guter Anschluss an das ÖPNV-Netz der Stadt Köln gegeben. Die Sechtemer Straße als Shared Space bildet die wichtige Verbindungsachse zur Großmarkthalle und garantiert eine Verzahnung von Westen nach Osten. Der motorisierte Verkehr innerhalb des Quartiers soll weitestgehend minimiert werden. Die Tiefgaragen werden über die Ost-West-Verbindung Sechtemer Straße von der Bonner Straße aus erschlossen. Oberirdische Stellplätze im öffentlichen Straßenland können über die Bonner Straße angefahren werden. Die Feuerwehr und die Müllabfuhr können den Baustein 33 komplett umfahren. Die Feuerwehrrettung ist über die Anleiterbarkeit aller Wohnungen vom Straßenraum aus gesichert, sodass der Innenhof des Baublocks nicht befahren werden muss.

6.3. TESTENTWURF BAUSTEIN 33



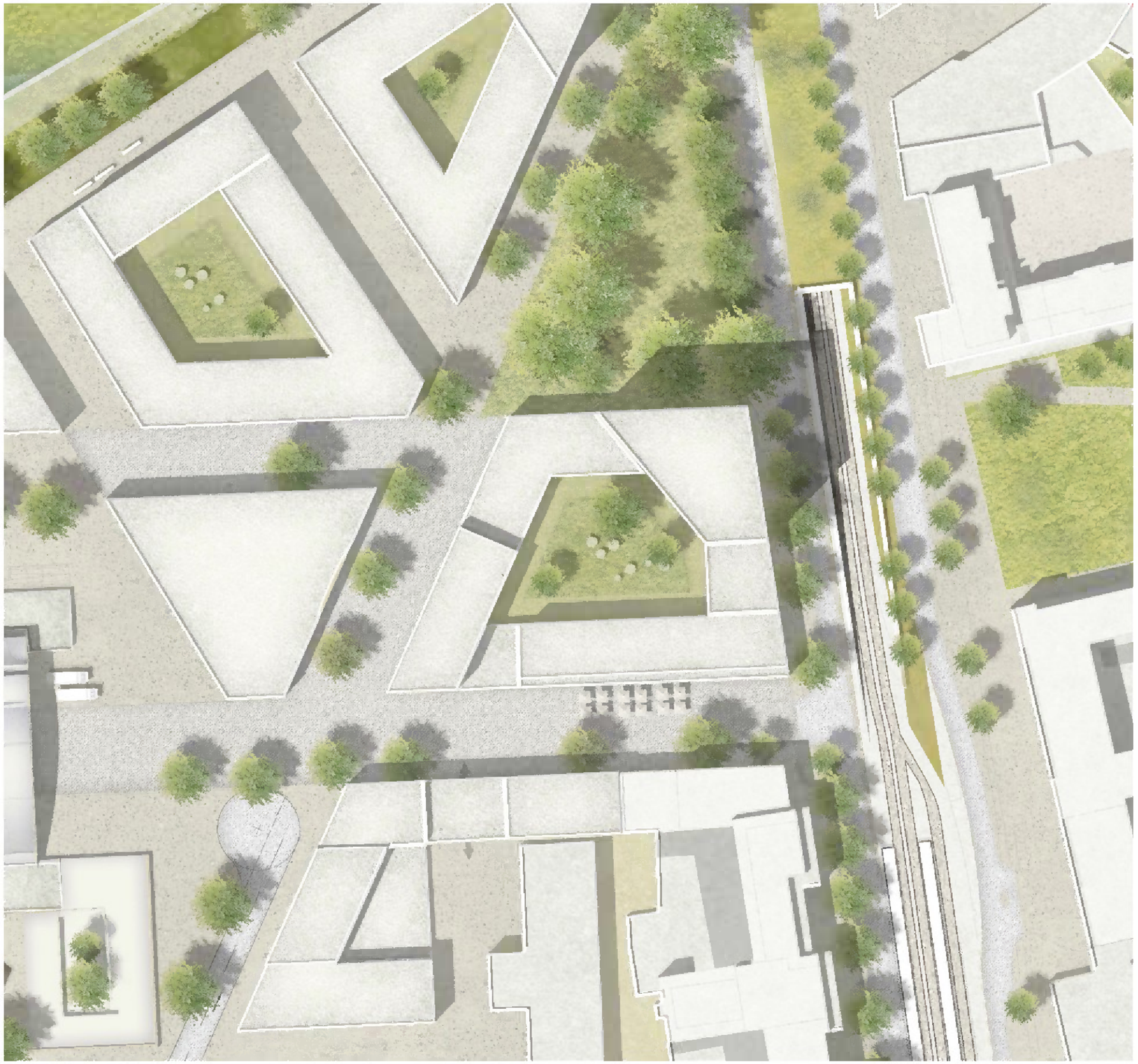
6.3. TESTENTWURF BAUSTEIN 33



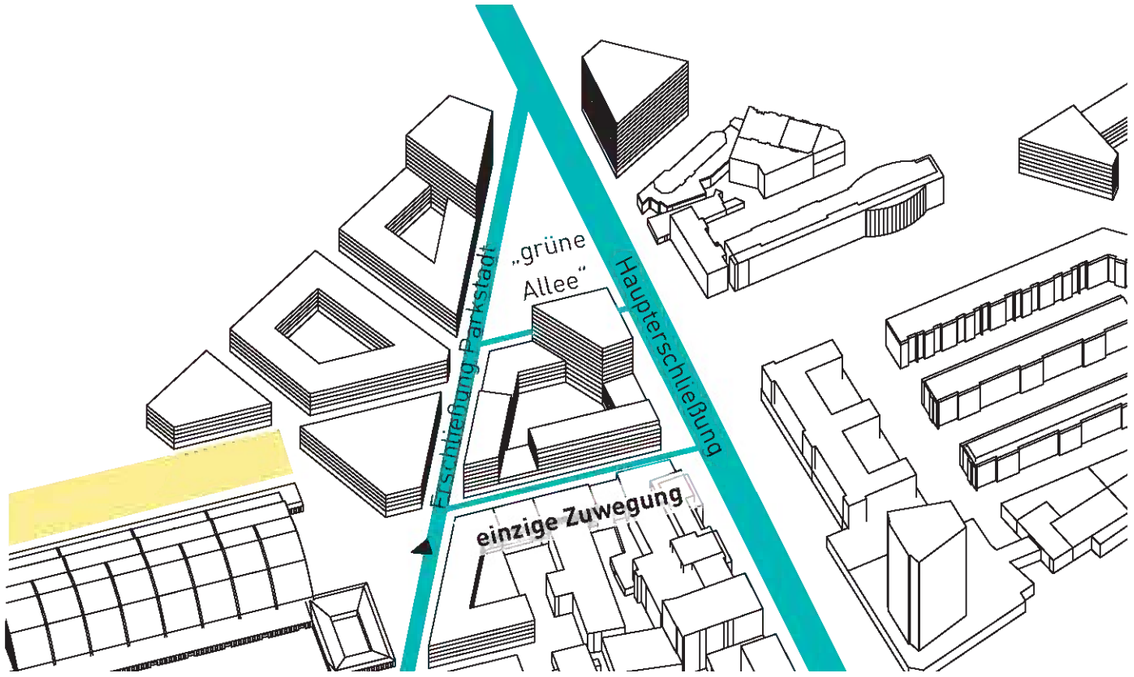


MEHRFAMILIEN
STUDIERENDE / SINGLES
LOFT
GEWERBE
TIEFGARAGE

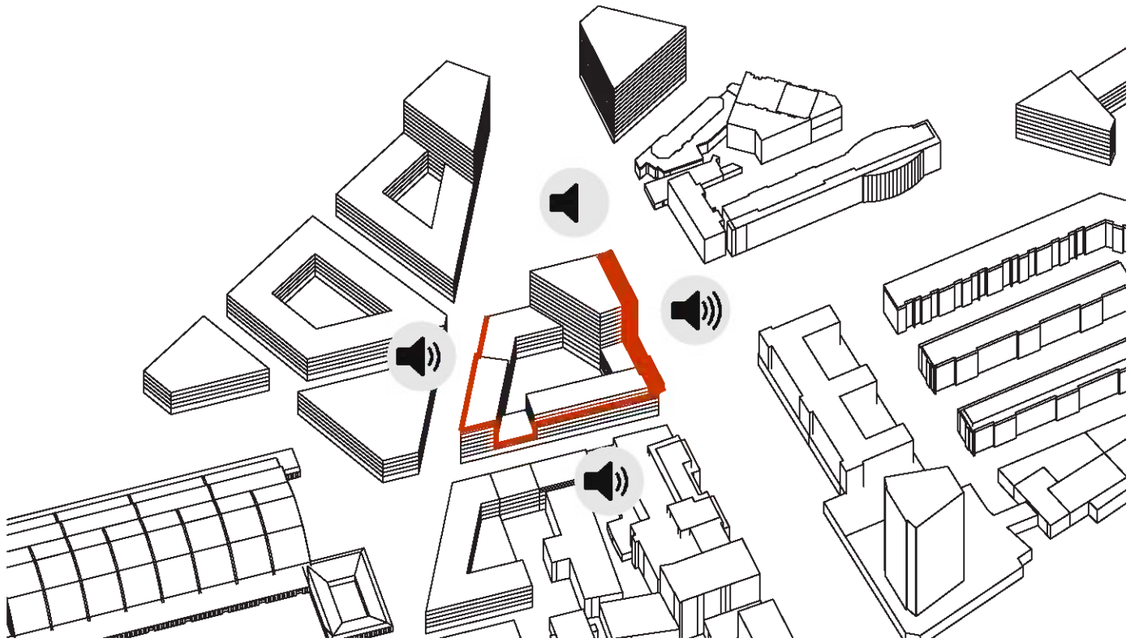
6.3. TESTENTWURF BAUSTEIN 33 ÜBERBLENDUNG BESTAND



6.3. TESTENTWURF BAUSTEIN 33 LAGE

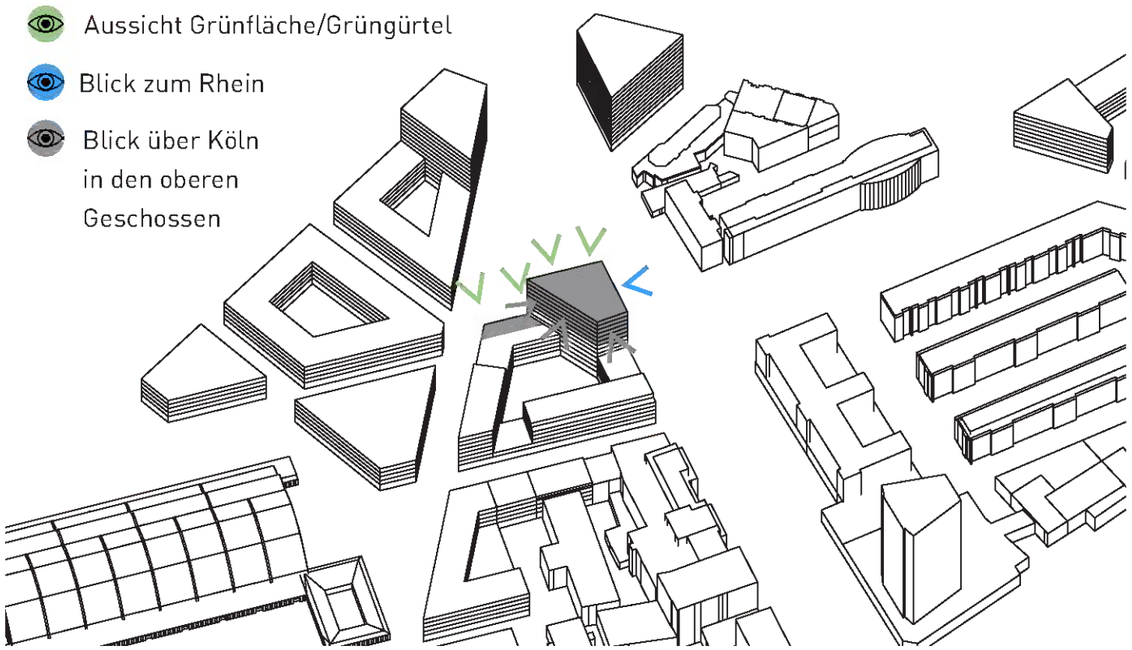


VERKEHRSAUFKOMMEN I LAGEGUNST

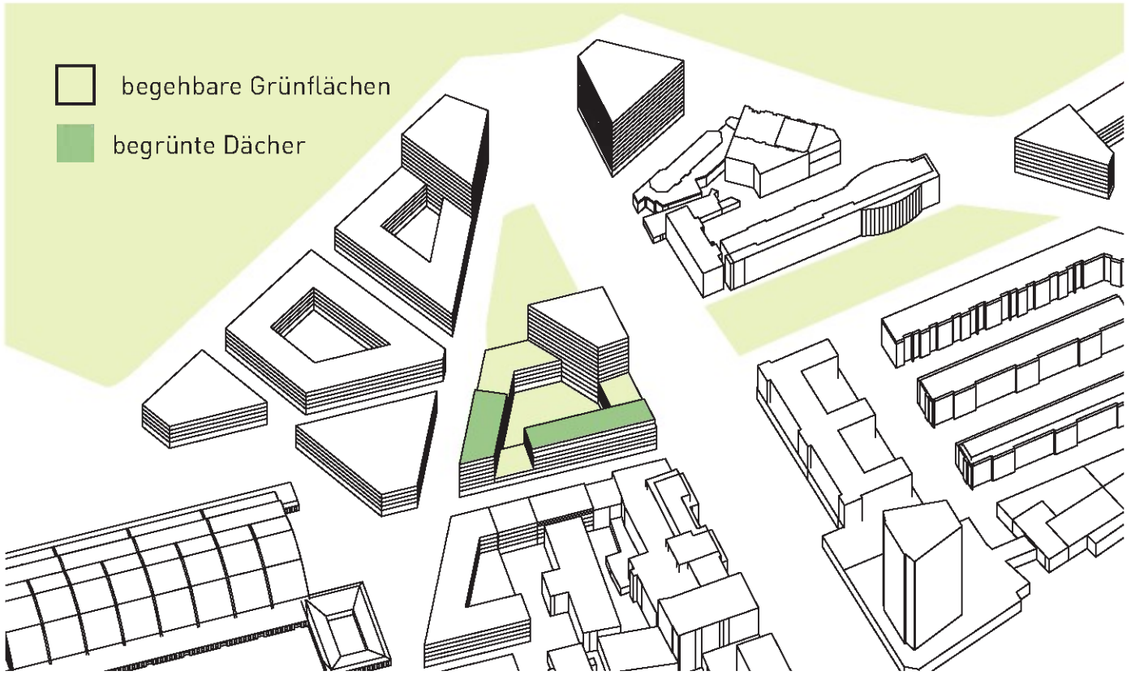


LÄRMSCHUTZ

6.3. TESTENTWURF BAUSTEIN 33

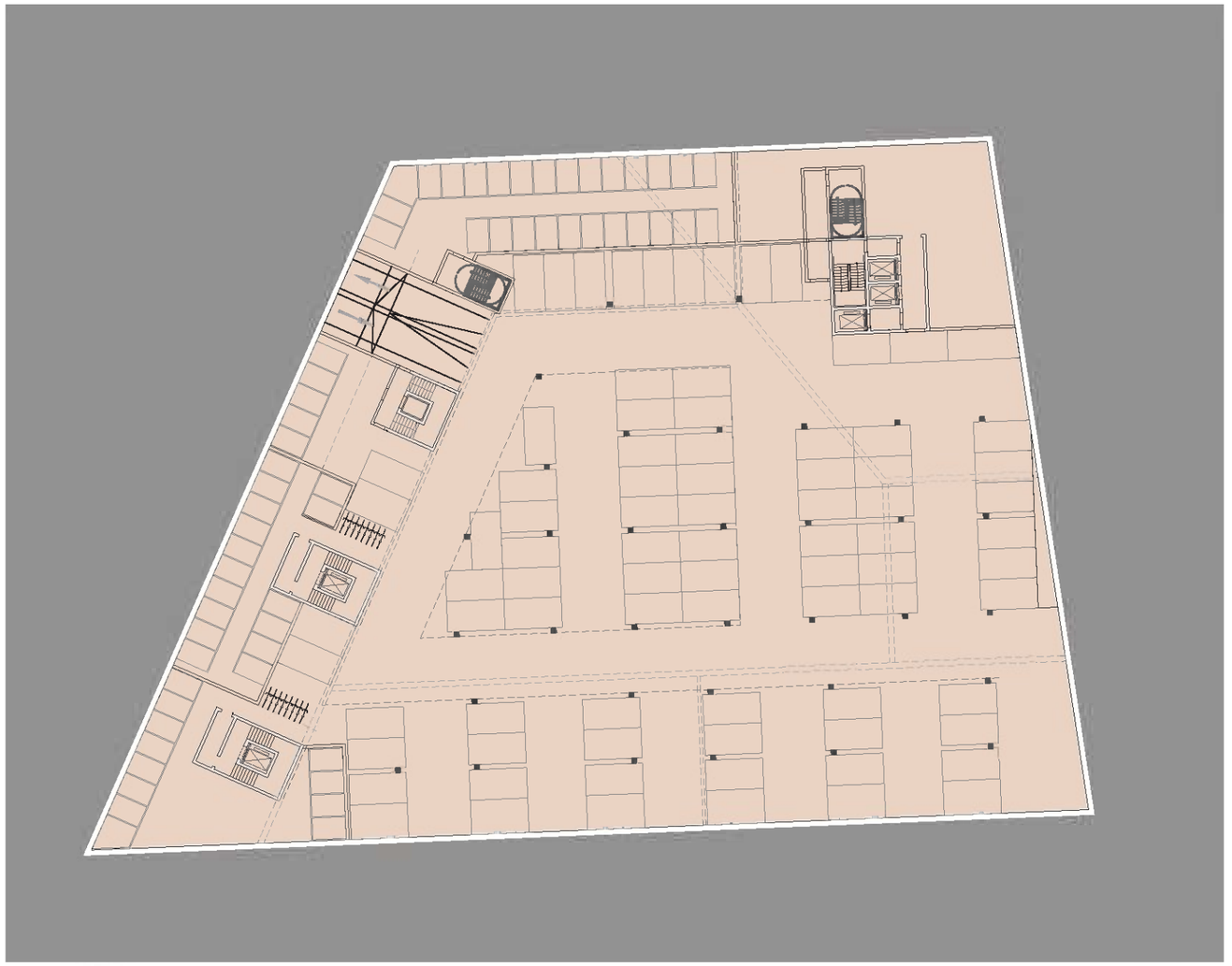


AUSSICHT



GRÜNFLÄCHEN

6.3. TESTENTWURF BAUSTEIN 33



6.3. TESTENTWURF BAUSTEIN 33 UNTERGESCHOSS

10 20 30 40 50m



10 20 30 40 50m

6.3. TESTENTWURF BAUSTEIN 33 ERDGESCHOSS



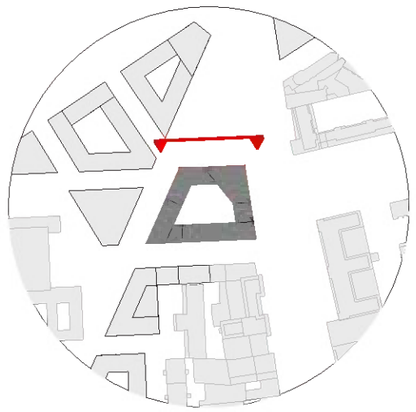
6.3. TESTENTWURF BAUSTEIN 33 REGELGESCHOSS

10 20 30 40 50m



10 20 30 40 50m

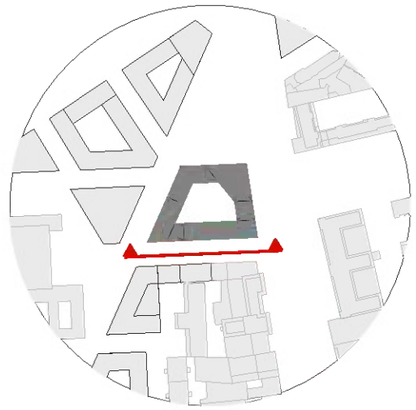
6.3. TESTENTWURF BAUSTEIN 33 REGELGESCHOSS





6.3. TESTENTWURF BAUSTEIN 33 ANSICHT NORD

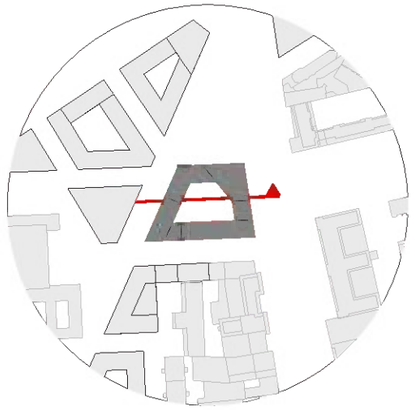
10 20 30 40 50m





10 20 30 40 50m

6.3.TESTENTWURF BAUSTEIN 33 ANSICHT SÜD





6.3.TESTENTWURF BAUSTEIN 33 KONZEPTSCHNITT

10 20 30 40 50m



21. Jan, 9 Uhr



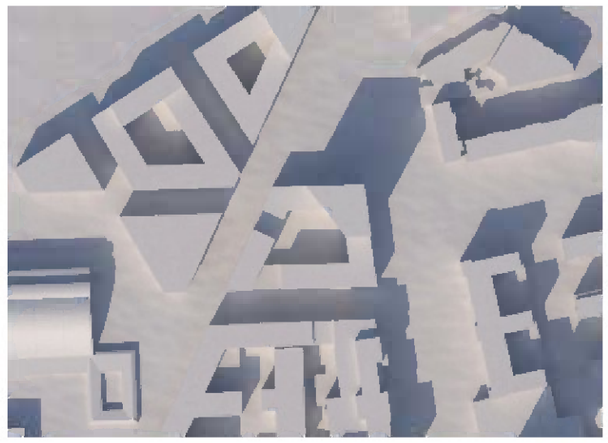
21. März, 9 Uhr



21. Juni, 9 Uhr



21. Jan, 13 Uhr



21. März, 13 Uhr



21. Juni, 13 Uhr



21. Jan, 15 Uhr



21. März, 15 Uhr



21. Juni, 15 Uhr

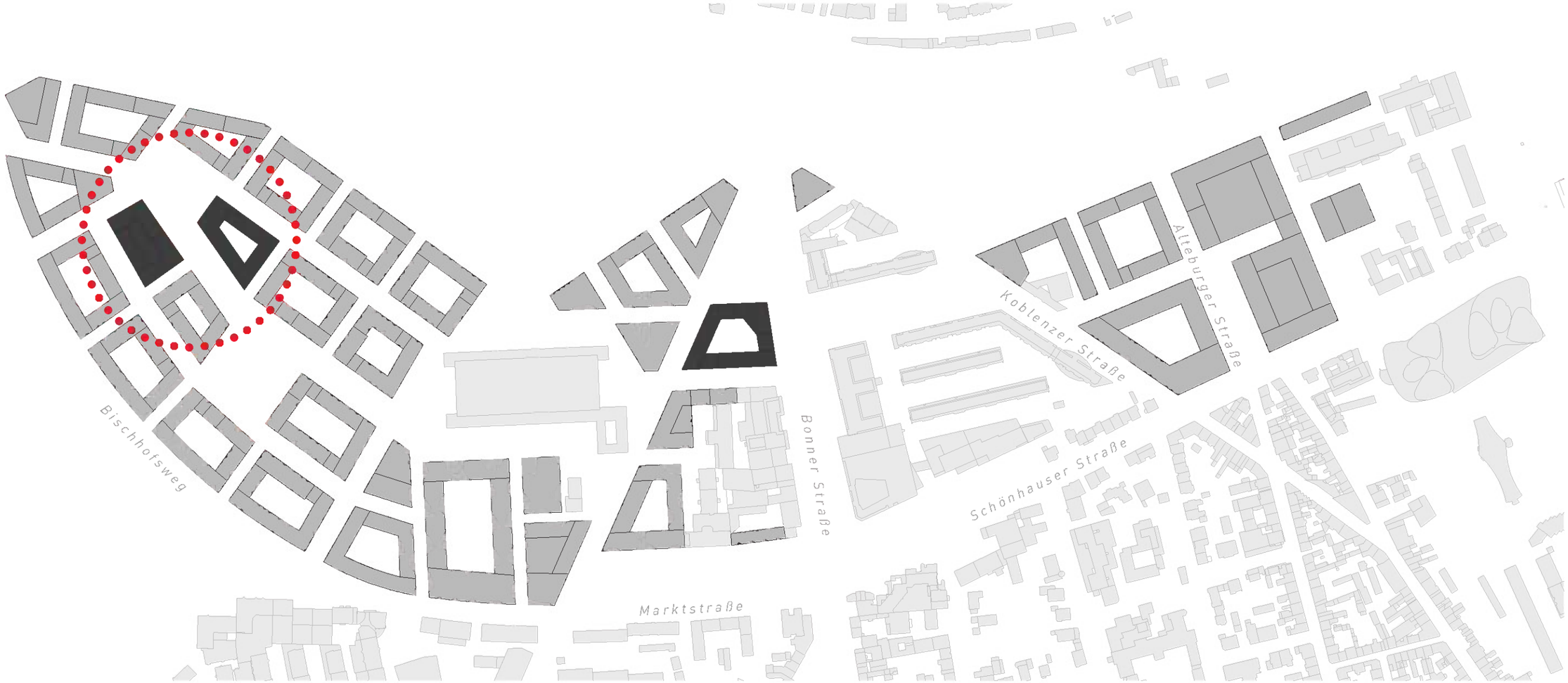
TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9

Die Bausteine 5 und 9 liegen am westlichen Übergang zwischen Bischofsweg und neuem Grüngürtel. Sie sind fußläufig durch die geplante Unterführung unter der Bahntrasse in Verlängerung des Zugweges an die Südstadt angeschlossen. Das Grundstück wird zurzeit noch für die Großmarktnutzung genutzt. Die Bahnlagerstraße und die Marktlagerstraße Nord, die Verbindungsstraße und die Marktlagerstraße Mitte erschließen heute das Grundstück.
Der Stadtplatz und die Bausteine 5 und 9 berücksichtigen die städtebaulichen Parameter des Regelwerkes der Integrierten Planung hinsichtlich Nutzungsdichte, Nutzungsart und baulicher Qualität. Diese Parameter sollen exemplarisch umgesetzt werden. Zu den Straßenräumen hin werden klare Raumkanten ausgebildet. Unterschiedliche Bauhöhen und Baukörper ermöglichen die städtebauliche und architektonische Ausdifferenzierung des gesamten Stadtplatzes. Die Adressbildung der einzelnen Häuser gelingt durch eine eindeutige Zuordnung der Hauseingänge zu den Straßenräumen. Die Bebauung orientiert sich an den Höhen der Blöcke im geplanten Quartier, die übergreifend eine fünf- bis sechsgeschossige Mantelbebauung mit zweigeschossigen Einschnitten und ausgewählten Hochpunkten vorsieht. Diese architektonischen Akzente artikulieren wichtige städtebauliche Blickrichtungen und Bezüge zur Umgebung.
Der Stadtplatz ist als offener Stadtraum angelegt. Ein städtisches Pflaster gibt dem Platz seinen urbanen Charakter. Die Bausteine bilden die Platzkanten des Stadtplatzes. Flächen für Gastronomie, Verkaufsflächen und quartiersbezogene öffentliche Nutzungen sorgen für die Durchmischung der Platzränder. Im Süden befindet sich auf Grundlage des Mobilitätskonzeptes die neue Haltestelle des ÖPNV. Der Stadtplatz und die Bausteine werden vom grünen Boulevard als Mobilitätstrasse und von der Ringstraße als 20 Meter breite Erschließungsstraße erschlossen. Im Baustein 9 gruppieren sich unterschiedliche Wohnungstypologien um einen grünen Innenhof. Die Kinderspielflächen werden im Blockinnern angeboten. Im Sockelbereich befinden sich gewerbliche und stadtteilbezogene Nutzungen.
Um die städtebauliche Mischung und die Lebendigkeit des Quartiers zu gewährleisten, wird der Baustein 5 als Gewerbe- und Bürogebäude für die Kreativwirtschaft konzipiert. Unterschiedliche innovative Nutzungseinheiten gruppieren sich auf einem durchgehenden begrünten Sockel. Im Sockel befinden sich zusätzliche Gewerbeflächen mit unterschiedlichster Nutzung.

Nutzungskonzept
Für den Stadtplatz und die Bausteine 5 und 9 dienen die im Rahmen der Integrierten Planung aufgestellten Nutzungskonzepte als Grundlage. Für den Baustein 5 wird eine Mischung aus Gewerbe- und Büroeinheiten angeboten. Die Bürotypologien, die Gebäudehöhen und die Gebäudevolumen variieren je nach Nutzungsart. Sie sollen kleinteilig vermietbar sein, um eine parzellierte Vermarktung zu ermöglichen. Als ergänzende Nutzungen werden im Erdgeschoss gewerbliche Nutzungen je nach Lagegunst angeboten. Angedacht sind neben klassischen Gewerbeflächen auch gastronomische Nutzungen. In den Untergeschossen sind die Abstellräume für das Gewerbe untergebracht. Für den Baustein 9 wird eine Mischung aus Kleinapartements z. B. für Studierende, Familienwohnen und Loftwohnen angeboten. Die Wohntypologien, die Gebäudehöhen und die Gebäudevolumen variieren je nach Nutzungsart. Als ergänzende Nutzungen werden im Erdgeschoss wohnungsnahe, gewerbliche Nutzungen je nach Lagegunst angeboten. Angedacht sind neben klassischen Gewerbeflächen auch gastronomische Nutzungen. In den Untergeschossen sind die Kellerabstellräume für das Gewerbe und Wohnen untergebracht.

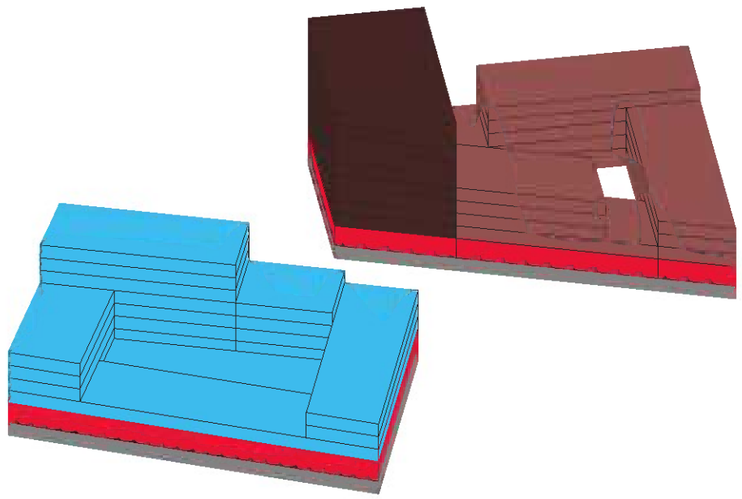
Erschließung
Der Stadtplatz und die Bausteine sind fußläufig und per Fahrrad über den Boulevard und die Ringstraße sehr gut erreichbar. Über den Boulevard und die Haltstellen ist ein Anschluss an das ÖPNV-Netz der Stadt Köln möglich. Der Boulevard bildet die wichtige Verbindungsachse zur Großmarkthalle und garantiert eine Verzahnung von Westen nach Osten. Der motorisierte Verkehr innerhalb des Quartiers soll weitestgehend minimiert werden. Es gibt im Bereich der Bausteine keine Tiefgaragen. Die erforderlichen Stellplätze werden im Bereich des Bischofswegs kompakt in Sammelgaragen untergebracht. Oberirdische Stellplätze für qualifiziertes Parken (Liefern, Laden, Behindertenparken) im öffentlichen Straßenland können über die Ringstraße angefahren werden. Die Feuerwehr und die Müllabfuhr können die Bausteine komplett umfahren. Die Feuerwehrrettung ist über die Anleiterbarkeit aller Nutzungen vom Straßenraum aus gesichert, sodass der Innenhof der Bausteine nicht befahren werden muss.

6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9



6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9



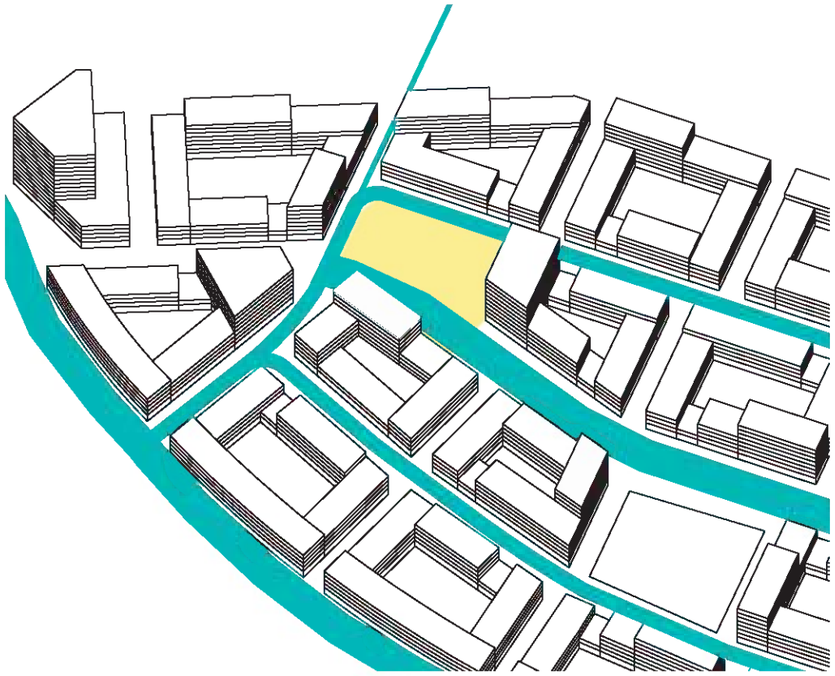


MEHRFAMILIEN
LOFT
GEWERBE
BÜRO
TIEFGARAGE

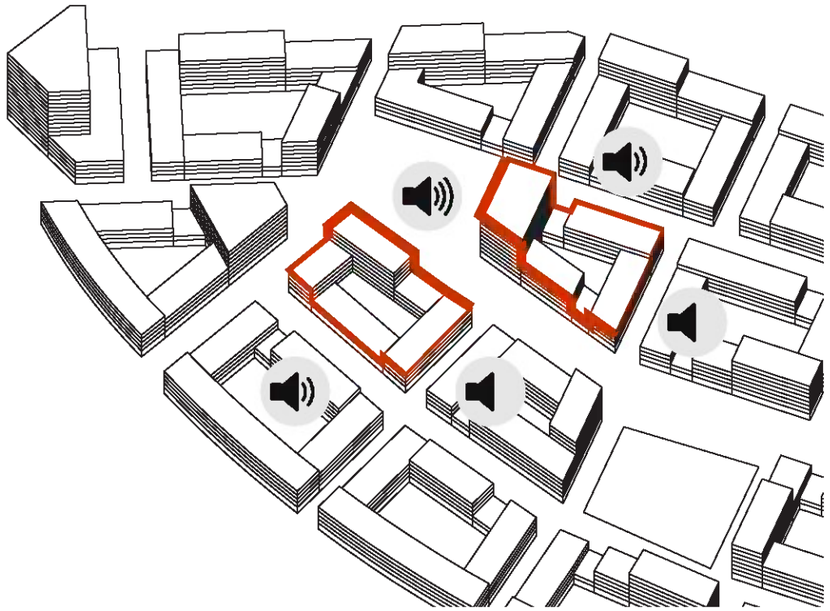
6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9 ÜBERBLENDUNG BESTAND



6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9 LAGE

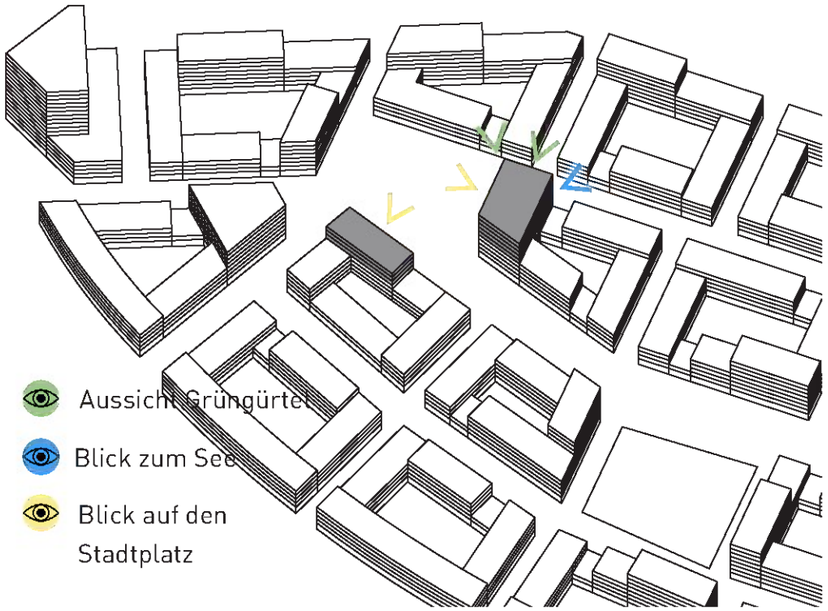


VERKEHRSAUFKOMMEN I LAGEGUNST

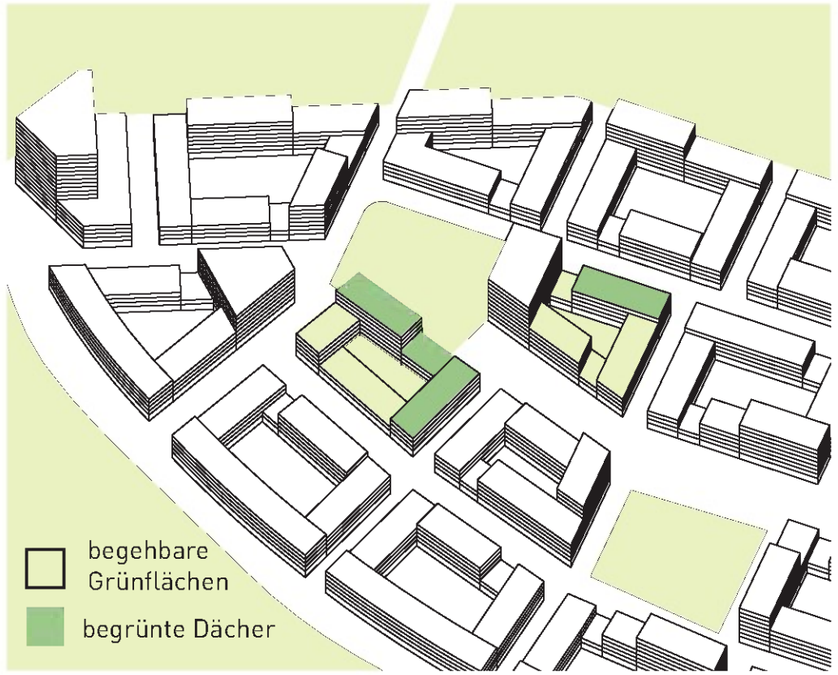


LÄRMSCHUTZ

6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9

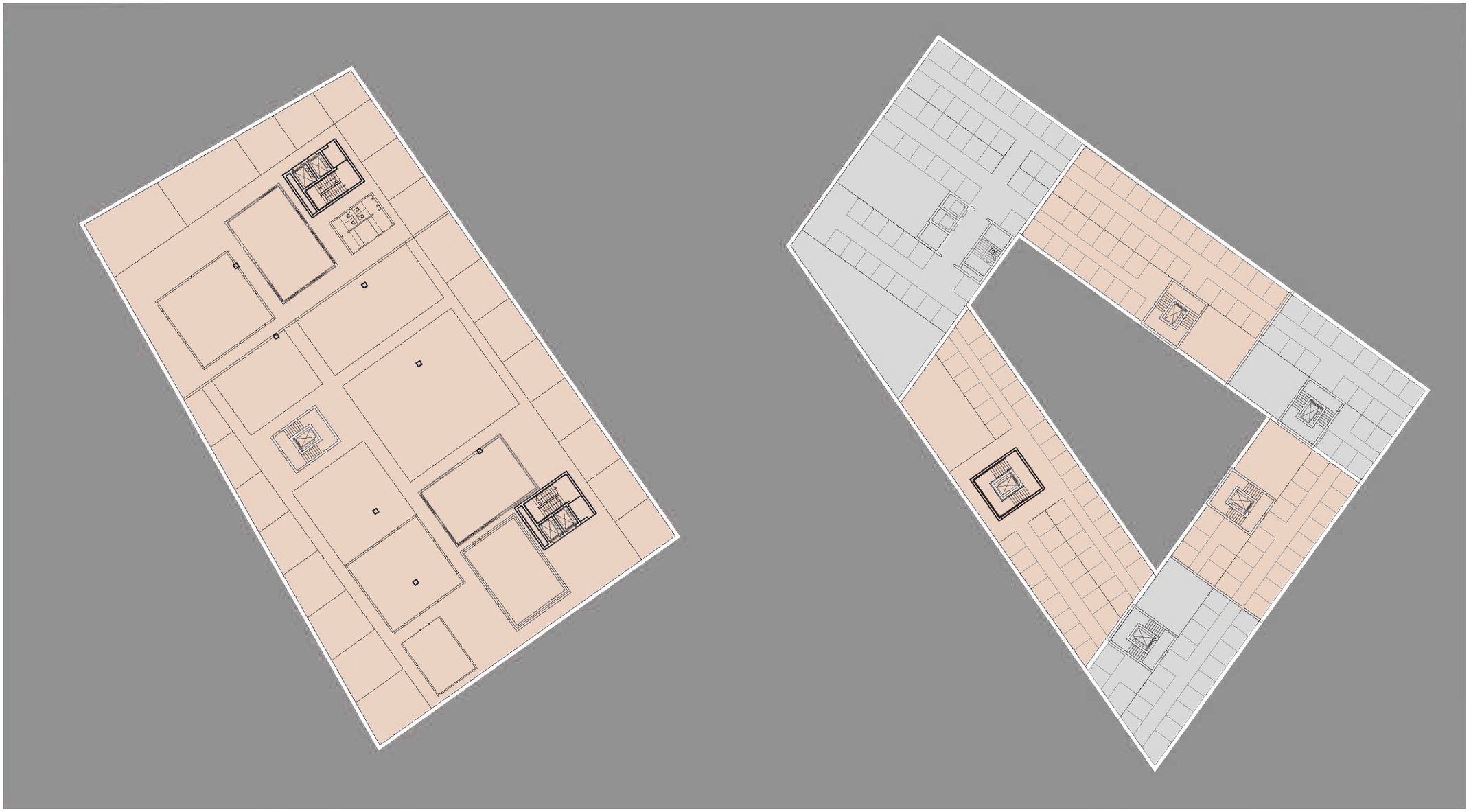


AUSSICHT



GRÜNFLÄCHEN

6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9



6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9 GRUNDRISS UNTERGESCHOSS

10 20 30 40 50m



10 20 30 40 50m

6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9 GRUNDRISS ERDGESCHOSS



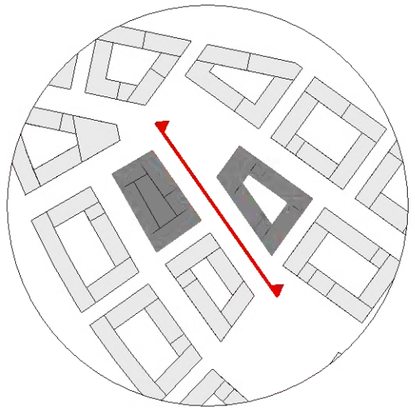
6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9 GRUNDRISS REGELGESCHOSS

10 20 30 40 50m



10 20 30 40 50m

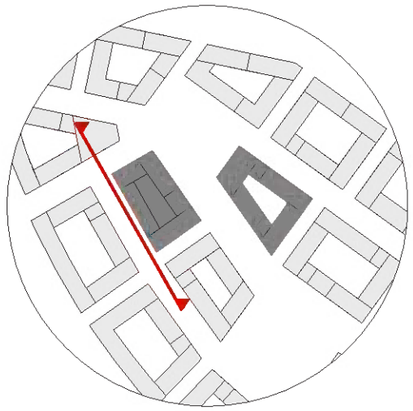
6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9 GRUNDRISS REGELGESCHOSS





6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9 ANSICHT

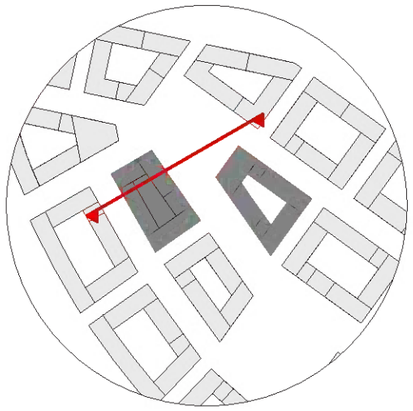
10 20 30 40 50m





10 20 30 40 50m

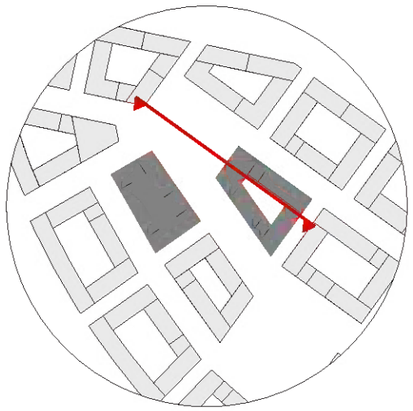
6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9 ANSICHT

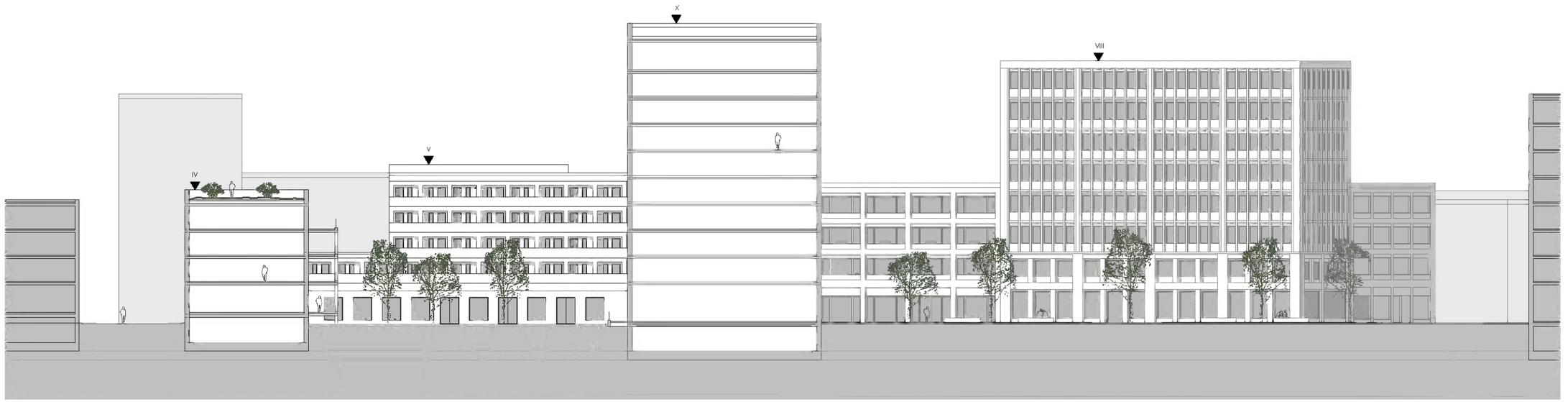




6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9 KONZEPTSCHNITT

10 20 30 40 50m





10 20 30 40 50m

6.4. TESTENTWURF BAUSTEIN 5 & 9 KONZEPTSCHNITT



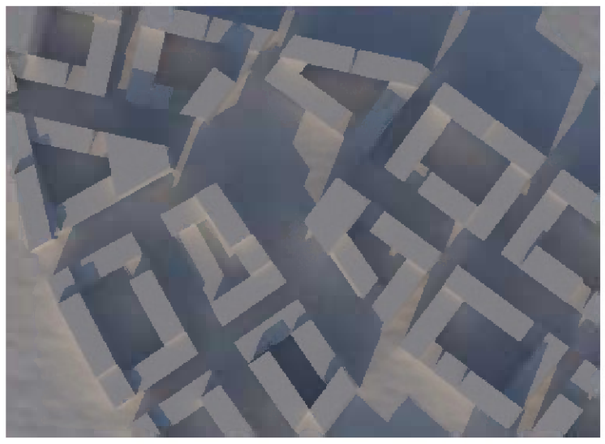
21. Jan, 9 Uhr



21. März, 9 Uhr



21. Juni, 9 Uhr



21. Jan, 13 Uhr



21. März, 13 Uhr



21. Juni, 13 Uhr



21. Jan, 15 Uhr

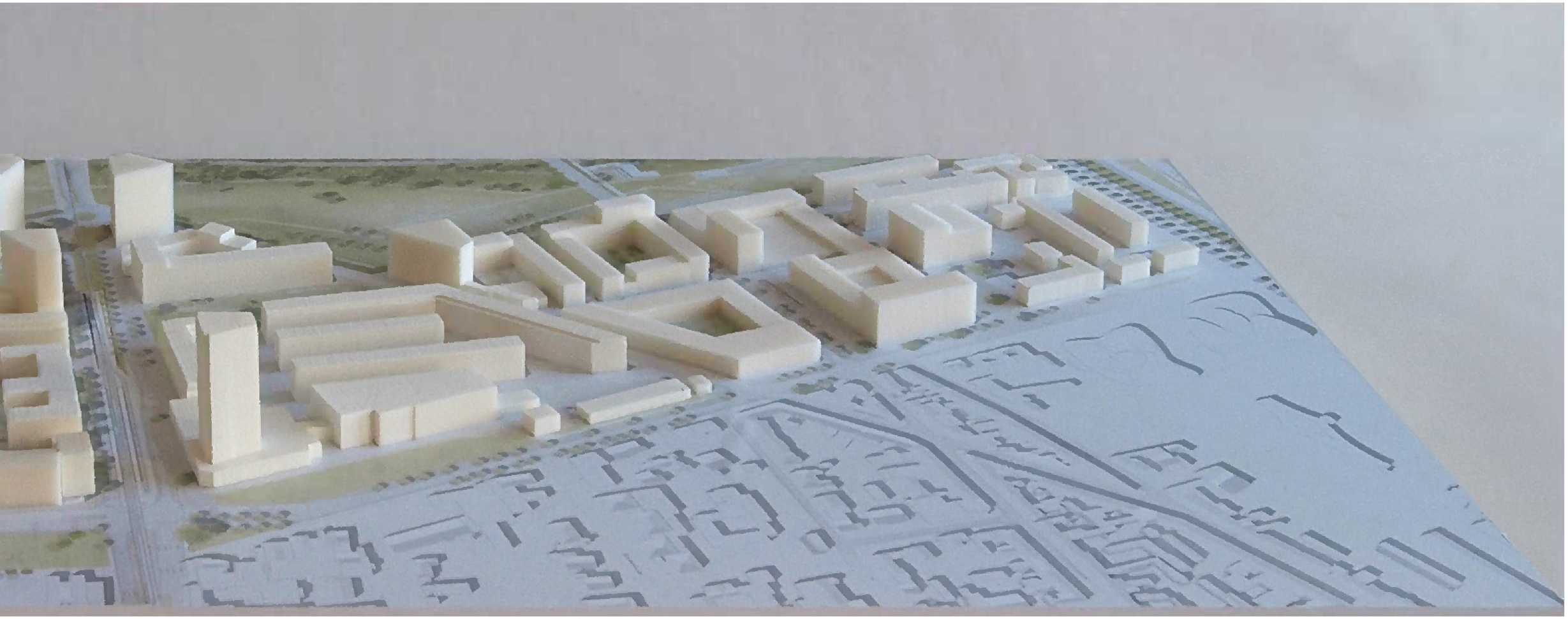


21. März, 15 Uhr



21. Juni, 15 Uhr





7. PLANUNGSBETEILIGTE

BILDQUELLEN

- S. 10 „Kooperatives Verfahren“
RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
- S. 12 „Planungsprozess Parkstadt Süd“
Urban Catalyst und Neubighubacher
- S.14 „Planungsgebiet“ *maps.google.de*
- S. 20 „Pocketpark und Boulevard“
RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
- S. 21 „Promenade und Grüngürtel“
RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
- S. 30 „Pionierpark und Pionierweg“
RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
- S. 29 „Grüngürtel“
RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
- S. 32 / 33 „Rheinbalkon“ und „Grüngürtel“
RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
- S. 55 „Integriertes Regenwassermanagement“
BCE, Björnsen Beratende Ingenieure GmbH
- S. 57 „Stadtklimatische Untersuchung“
Dr. Dirk Dütemeyer Umweltmeterologie
- S. 78 „Köln, Alter Markt“ *zeno.org*
- S. 90 „Baustein 33, Überblendung“ *maps.google.de*
- S. 104 „Baustein 5&9, Überblendung“ *maps.google.de*
- S. 121 „Markthalle“ *bilderbuch-koeln.de*

FACHGUTACHTER

BSV
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. Ing- Reinhold Beier GmbH, Aachen

BCE
Björnsen Beratende Ingenieure GmbH, Köln

Dr. Dirk Dütemeyer
Umweltmeterologie, Essen

STADT KÖLN

Dezernat III
Wirtschaft und Liegenschaften
Dezernat IV / 2
Integrierte Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplanung
Dezernat VI
Stadtentwicklung, Planen und Bauen
Amt 15
Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Amt 23
Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster
Amt 40
Amt für Schulentwicklung
Amt 51
Amt für Kinder, Jugend und Familie
Amt 57
Umwelt- und Verbraucherschutzamt
Amt 61
Stadtplanungsamt
Amt 66
Amt für Straßen und Verkehrstechnik
Amt 67
Amt für Landschaftspflege und Grünflächen

8. IMPRESSUM



Großmarkthalle

O&O BAUKUNST

Christian Heuchel mit Prof. Manfred Ortner

Niklas Bartschat
Kay Fischer
Thimo Gerth
Jonas Kallenbach
Petronella Mill
Shidokht Shalapour

Justinianstraße 16
50679 Köln

Tel: +49 (0)221-888 868-0
koeln@ortner-ortner.com
www.ortner-ortner.com

Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat VI, Stadtentwicklung,
Planen und Bauen

Stadtplanungsamt

Anne Luise Müller
Susanne Hageböke
Nina Schierp
Anke Thurow

Willy-Brandt-Platz 2
50697 Köln

stadtplanungsamt@stadt-koeln.de

Eine Maßnahme des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln

Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat VI, Stadtentwicklung,
Planen und Bauen