

Tarnzahl 105005

Blick auf den Damaschkeplatz



Blick vom Kölner Platz nach Norden

Anerkennung städtebauliches Gesamtkonzept

- 2. Preis Teilbereich I
 - 2. Preis Teilbereich III
 - 3. Preis Teilbereich II
- (21.500 €)

Landschaftsarchitekt:

lohrer.hochrein landschaftsarchitekten, Magdeburg/ München

Verkehrsplaner:

ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum

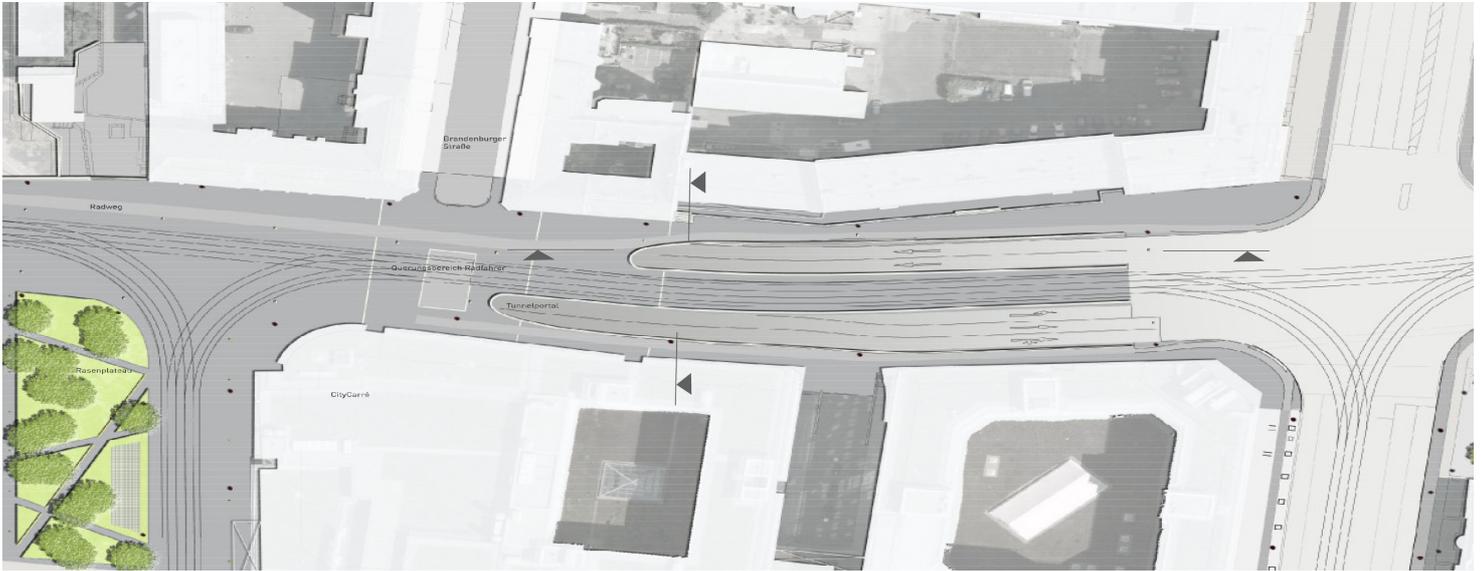
Beurteilung der Jury

Die Arbeit 105005 ist gekennzeichnet durch ein klares überzeugendes Konzept zur Ordnung eines zurzeit eher heterogenen und schwierigen Stadtraumes. Über die „Punkt tangente“ und „Bahnpassage“ gelangt man zur Innenstadt. Trotz dieser vorgegebenen Zonierung gelingt es dem Verfasser, eine prägnante gestalterische Aussage für den gesamten Planungsbereich zu entwickeln. Durch rasterförmige Baumpflanzungen werden Freiflächen markiert, werden Raumbeziehungen geschaffen, freiräumliche Qualitäten erzeugt und damit eine Aufwertung der Stadträume erreicht.

Die Arbeit bezieht ihre Qualitäten aus einem durchgängigen Gestaltungsthema und ihrer unspektakulären aber angenehmen Umsetzung. Die Idee des „Shared Space“ ist auf ihre generelle Umsetzbarkeit zu überprüfen. In jedem Fall wird die Vorfahrtberechtigung zu berücksichtigen sein. Ebenfalls wird die Dichte der Bepflanzung und die Bepflanzbarkeit und Begrünung verschiedener Flächen aufgrund der Leitungs- und Verkehrssituation zu klären sein. Eine Trennung der Doppelhaltestelle am Kölner Platz ist aus Sicht des Verkehrsträgers nicht möglich. Das Thema alternative Energien wird durch Solarzellen in Verbindung mit vorgesehenen Überdachungen und Haltestellen berücksichtigt.

Insgesamt handelt es sich um einen sehr gut strukturierten Vorschlag, um ein stabiles Gesamtkonzept, das in wirkungsvoller Weise den Stadtraum gestaltet, das aber in Teilbereichen einer weiteren Überprüfung und Detaillierung bedarf.

Tarnzahl 106006



Tunnelöffnung West



Kölner Platz



Tunneleingang Ost

1. Preis Teilbereich III
2. Preis Teilbereich II
(12.000 €)

Landschaftsarchitekt:
foundation 5+, Kassel

Architekt/Stadtplaner:
Fritzen Architekten+Stadtplaner Köln

Verkehrsplaner:
Ingenieurbüro Kühnert, Bergkamen

Beurteilung der Jury

Die Planverfasser der Arbeit 106006 haben sich als Leitmotiv 4 Stadtplätze am Band gewählt, welches leider nicht in Qualität und Nachhaltigkeit zu Ende gedacht wurde. Die Freiräume werden zwar als gestaltetes durchgängiges Band ausgebildet, an dem sich die platzartigen Räume „anlagern“ können, in ihre Ausbildung und Formensprache erscheinen sie aber sehr beliebig.

Im Teilbereich I wurde wertfrei die Planung aus dem Planfeststellungsverfahren übernommen und wenig bis gar nicht weiterentwickelt.

Der Energiethematik wird optimal in Form eines windenergetischen skulpturalen Zeichens auf dem Kölner Platz und als Solarmodule auf der Fahrradstation Rechnung getragen. Das architektonisch hochwertig ausgebildete Fahrradhaus mit einseitigem, gut erschlossenem, reduziertem Glasdach liegt gut erreichbar an den Treppenaufgängen zu den Gleisen und erweitert den Kölner Platz nach Norden maßstäblich. Die Lage des Fahrradhauses erscheint durchaus realisierbar, zumal sich hier auch vorher schon ein Gebäude befunden hat. Die Bewirtschaftungsform mit Fahrradstation und bewachtem Fahrradparkhaus scheint an dieser Stelle sinnvoll, zumal direkt am Bahnhofseingang Kölner Platz zusätzliche Fahrradbügel angeordnet sind. Eine optimale Wegeführung für Radfahrer direkt am Fahrradhaus vorbei, ohne Querung der MVB-Gleise, ist gewährleistet.

Die relativ willkürliche Anordnung der Baumstandorte auf sogenannten „Rasenschollen“, die auf dem Kölner Platz schwimmen, verunklaren den stringenten positiven Charakter der aus den skulpturalen Wind-Zeichen und dem Glasdach auf dem Kölner Platz geschaffen wird.

Die Lichtbänder in den Tunnelbereichen gliedern die Freiräume und beugen Angsträumen signifikant vor. Dieses Element sollte integraler Bestandteil der weiteren Planungsphasen werden.

Der grüne angehobene Platz vor dem Bahnhof entspricht in keiner Form dem hier notwendigen städtischen Freiraumprinzip eines dysfunktional nutzbaren Platzes. Die Wegeführung ist durch ihre Anordnung eher einengend als leitend. Auch eine ausreichende Andienung des Bahnhofgebäudes ist nicht ablesbar gewährleistet.

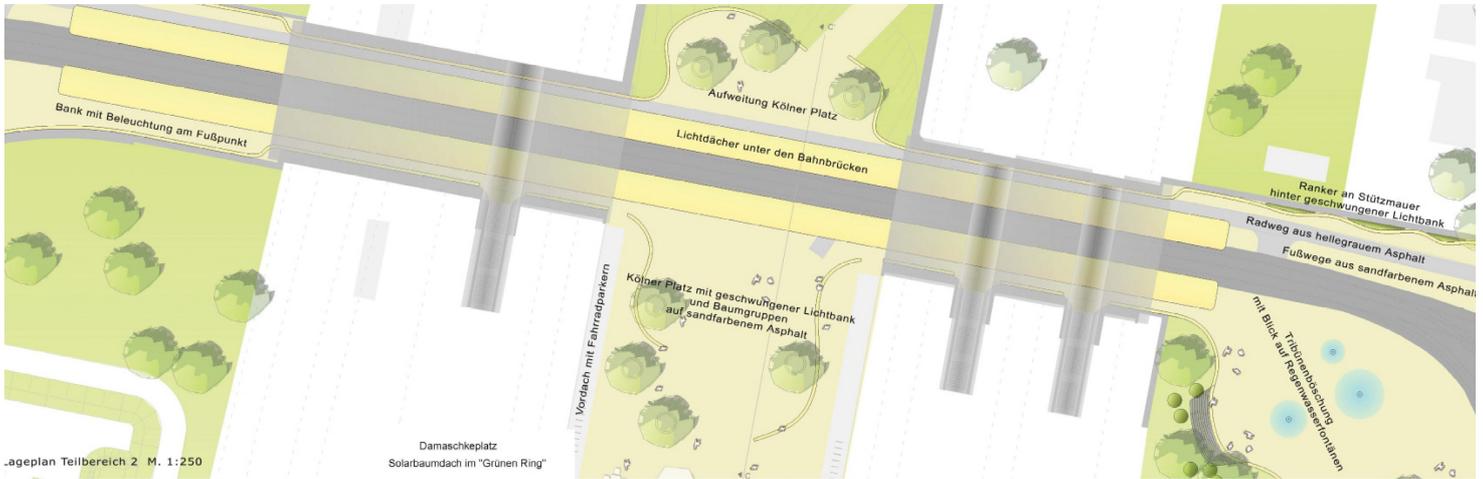
Die zurückgesetzten und ausgerundeten Tunnelportale aus Glas strukturieren die Eingänge in wohlthuender Weise. Zusätzlich entsteht dadurch mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer an der Engstelle City Carre – Brandenburger Straße. Dieses Prinzip sollte auch an der westlichen Tunnelöffnung zum Tragen kommen.

Im Bereich der neu zu gestaltenden Haltestelle Weinarkade ist die dritte fußläufige Straßenquerung unnötig und eher gefährlich, da die Straßenbahnen zusätzlich halten müssten. Die Querungen sollten nur an den Enden der Haltestellen angeordnet werden.

Die vorgeschlagenen Veränderungen zur Wiedererkennbarkeit der ehemaligen Ulrich-Kirche scheinen sehr überflüssig, da sie die gut funktionierende Grünanlage mit ihren üppig blühenden Staudenrabatten entfernt und durch ein monotones Grünplateau ersetzt.

Insgesamt handelt es sich um eine Arbeit, die funktional richtige Schwerpunkte setzt und den Stadtraum stärkende Einzelemente gestalterisch gekonnt aufzeigt.

Tarnzahl 107007



- 1. Preis Teilbereich I
 - 1. Preis Teilbereich II
 - 3. Preis Teilbereich III
- (20.500 €)

Landschaftsarchitekt:
LATZ RIEHL PARTNER, Kassel

Architekt:
LATZ+PARTNER

Verkehrsplaner:
Wallerich Ingenieurtechnik GmbH & Co.KG

Energieplaner:
enco Energie Consulting GmbH

Beurteilung der Jury

Die Arbeit 107007 versucht, den derzeit heterogenen Stadtraum mit Hilfe von markanten architektonischen Raumfiguren neu zu definieren. Dabei werden sowohl jeweils höchst individuelle Raumsituationen als auch sehr spannungsreiche Raumfolgen geschaffen. Während die architektonischen Elemente jeweils ein hohes Maß an Eigenständigkeit aufweisen, wird die Kontinuität des Gesamtraumes durch einheitliche Beläge - sandfarbenen und hellgrauen Asphalt - hergestellt.

Besonders herausragend ist der Versuch, den Damaschkeplatz als Wahrzeichen für die Stadt der erneuerbaren Energien zu inszenieren. Dabei wird sowohl mit zeitgemäßen, innovativen Materialien gearbeitet als auch mit Lichtinszenierungen. Die Art der Energiegewinnung wird ebenfalls inszeniert, die gewählten Lichtmasten sind allerdings ambivalent zu diskutieren.

In der weiteren Platzfolge stadteinwärts gelingt es den Verfassern im Bereich der Unterführungen, mit Hilfe stimmungsbildender Lichtdächer eine Spange zwischen West und Ost zu bilden und dem potenziell dunklen Angstraum eine freundliche, einladende Atmosphäre zu geben. Dazu trägt auch die Aufweitung des Kölner Platzes nach Norden bei. Eine geschwungene Lichtbank als Bindeglied zum Bahnhofseingang greift das Thema Lichtband auch auf dem Platzniveau auf, wirkt formal aber schwierig.

Gegenüber dieser architektonischen Raumfolge fällt die Platzgestaltung im Bereich des Kölner Platzes in ihrer Qualität und Angemessenheit eher zurück.

Einen ebenso charmanteren wie umstrittenen Platzbaustein stellen im weiteren Verlauf des Stadteinganges die sogenannten Weinarkaden dar. Aus dieser Idee heraus wird eine berankte Pergolastruktur entwickelt. Sie soll die problematische Engstelle als positiven Raum definieren. Bautechnisch, denkmalpflegerisch und stadträumlich ist diese Idee jedoch kaum haltbar, sie ist maßstabsbrechend. Nicht zuletzt die Enge des Stadtraumes im Bereich der Tunnelauffahrten machen eine solche zunächst attraktiv erscheinende Lösung kaum realisierbar. Fraglich ist insbesondere die wirtschaftliche und funktionale Realisierbarkeit eines Weinbistros an dieser Stelle.

Als vierten Platzraum wird die Haltestelle Ulrichsplatz ebenfalls architektonisch neu definiert. Auch hier erscheinen die Dimensionen und die Dominanz des sehr hohen Glasdaches neben der mittlerweile denkmalgeschützten Substanz der 1950er Jahre als wenig verträglich.

Die Arbeit zeigt, dass es sich durchaus lohnt, nicht nur in der Fläche und mit Hilfe von Grün, sondern auch und vor allem in der dritten Dimension und mit Hilfe von Sekundärarchitektur eine neue Stadtidentität zu definieren und damit zunächst verkehrlichen Räumen ein stadtbildprägendes Gesicht zu geben.