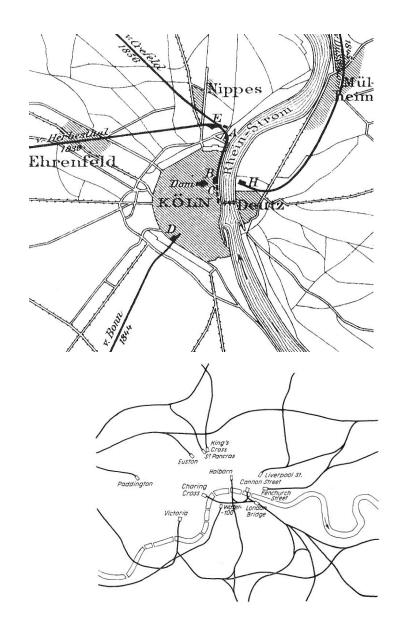
Risiken und Chancen der Verkehrs- und Stadtraumgestaltung an einigen besonders exponierten Orten des Stadtkörpers

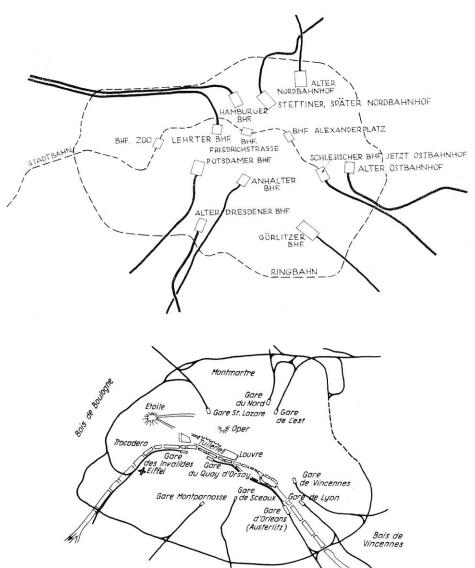
Prof. Walter Buschmann
Peter Gwiasda
Roland Schüler

Themen

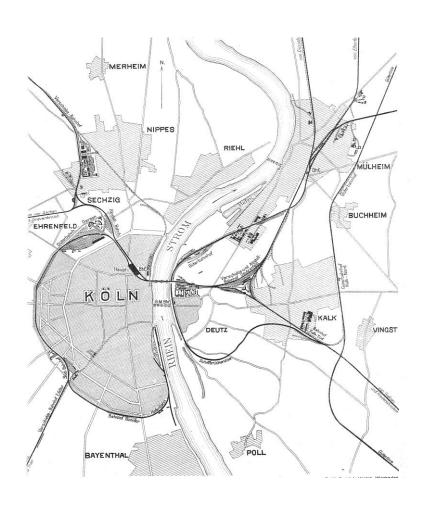
- Geschichte und historische Bedeutung
- Die Brückentypen
- Verkehrliche Rahmenbdingungen
- Verkehrliche Anforderungen
- Lösungsansatz Campus
- Verknüpfungspunkt Köln-Süd / Luxemburger Straße
- Gefährdung
- Chancen der ästhetischen Aufwertung: "Stadteingang statt Schmuddelecke"
- Perspektive: S-Bahn-Ring-West als Chance zur Stadtgestaltung

Geschichte





Kölner Eisenbahnring: im Überblick



- Entstehung: 1883 1894 / 1911 13
- Ursprünglich: 21 Überführungen

Denkmalwert: 3 Betonbauwerke, 7 Stahlbrücken

- Vier Brückentypen
 - Betonviadukt(1) / Betonbogenbrücken(2)
 - Gerade Trägerbrücken
 - Bogen-Balkenbrücken
 - Bogen-Fachwerkbrücken
- Alle Stahlbrücken: genietete Puddelstahlkonstruktionen (=Schweißeisen)

Die Brückentypen Betonkonstruktionen

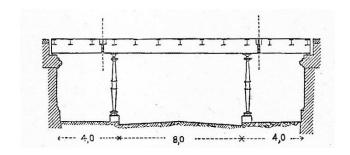


Viaduktstrecke entlang Innere Kanalstraße



Gladbecker Straße

Die Brückentypen Balkenbrücken





Eifelwall / Eifelstraße

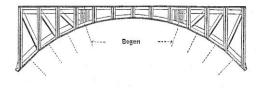


Maybachstraße



Eifelwall

Die Brückentypen Balken-Fachwerkbrücken



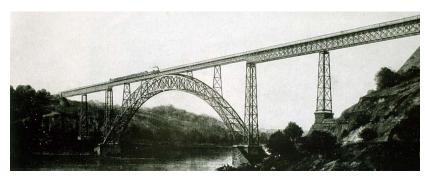
- ■Venloer Straße
- ■Zülpicher Straße



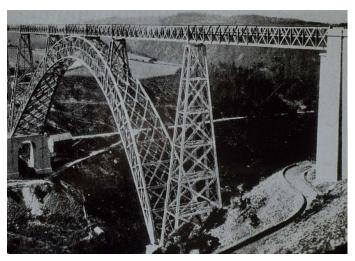


Gladbecker Straße

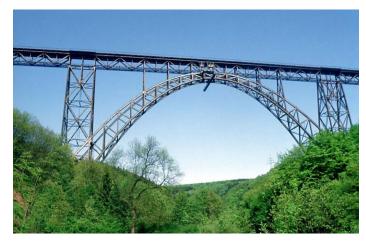
Vorbilder Bogenbrücken



Douro-Brücke, Gustav Eiffel 1875



Garabit-Viadukt, Gustav Eiffel/Maurice Koechlin 1884



Müngstener Brücke, Anton Rieppel u.a. 1898

Die Brückentypen Balken-Bogenbrücken



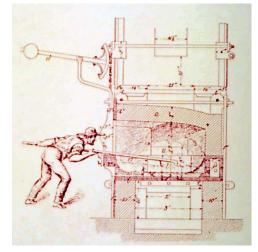


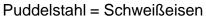
Zülpicher Straße

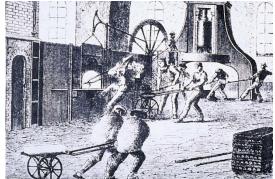
- Gladbecker Straße
- ■Venloer Straße
- Vogelsanger Straße
- Zülpicher Straße
- ■Luxemburger Straße

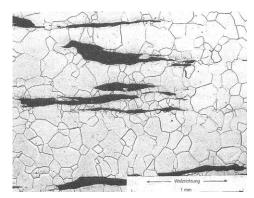
Erhaltungsprobleme

Das Material





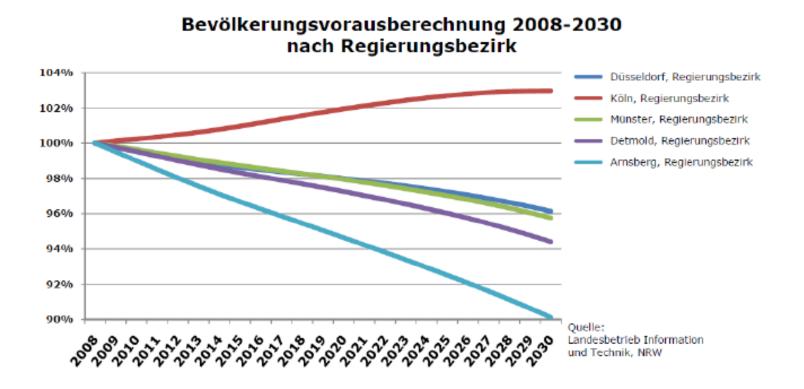




Anpassung an den Verkehr

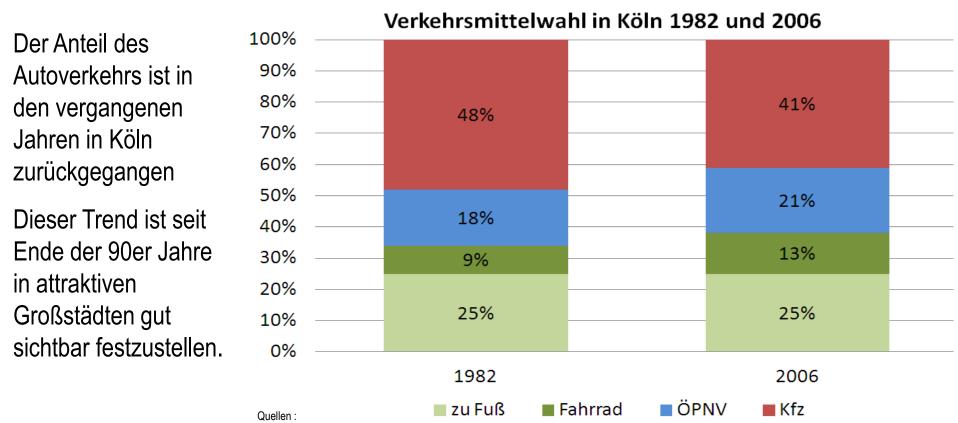
Verkehrliche Rahmenbedingungen

 Trotz bundesweitem demografischen Wandel nimmt die Bevölkerungzahl im Kölner Raum noch bis 2030 zu.



Verkehrliche Rahmenbedingungen

Trendwende in Sicht!



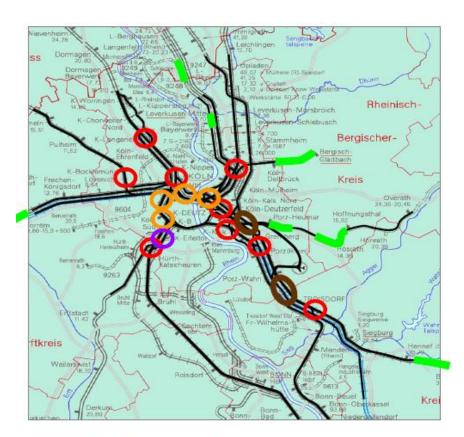
Wenn sich dieser Trend im Stadt-Umland-Verkehr ebenfalls durchsetzen soll, sind noch erhebliche Ausbaumaßnahmen erforderlich.

Amt für Statistik und Stadtentwicklung Köln (2008): Mobilitätsentwicklung. Köln bis 2025. vereinfacht

Gesamtverkehrskonzept Stadt Köln (Beschlussfassung 1992);

Verkehrliche Anforderungen

- Ausbau des regionalen
 Schienenverkehrs im Kölner Raum:
- Dreistufenprogramm ist zur Zeit angedacht.
- Engpässe sollen beseitigt werden
- Umsteigewege sollen verbessert werden und die Barrierefreiheit in Köln Süd herstellt werden.
- Bis 2030 soll der S-Bahn-Westring in Betrieb gehen.

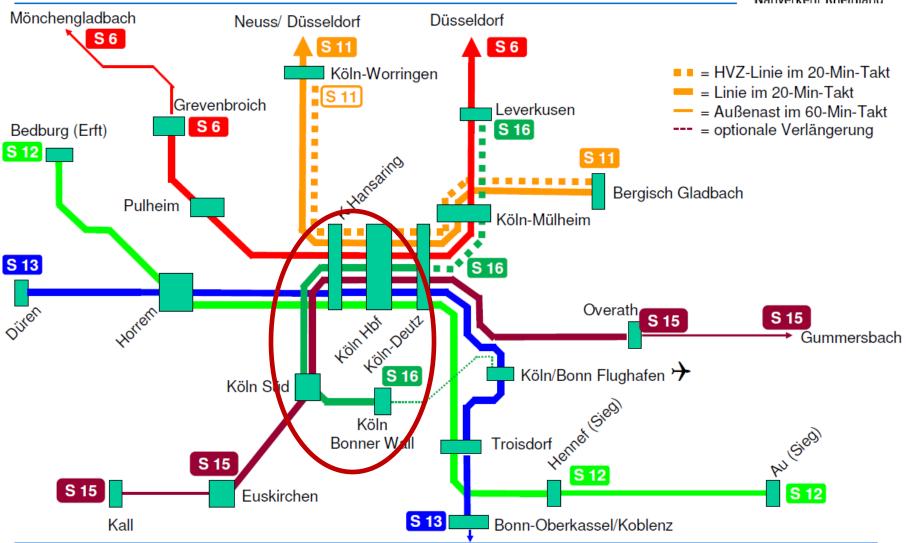




Verkehrliche Anforderungen: Überblick

Entwicklungsstufe S-Bahn 2030





Verkehrliche Anforderungen

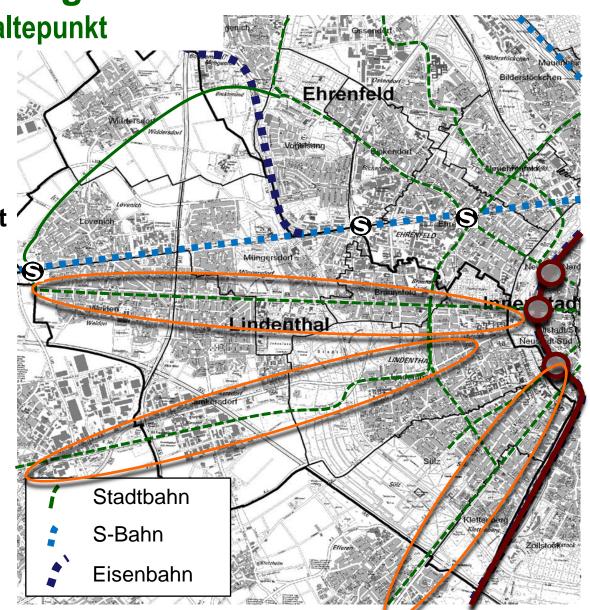
S-Bahnwestring mit neuem Haltepunkt

Zielsetzung: tangentiale Verbindungen stärken und Innenstadtlinien entlasten.

Ausbau des S-Bahnwestringes mit neuem S-Bahn-Halt am Aachener Weiher und Ertüchtigung Südbahnhof

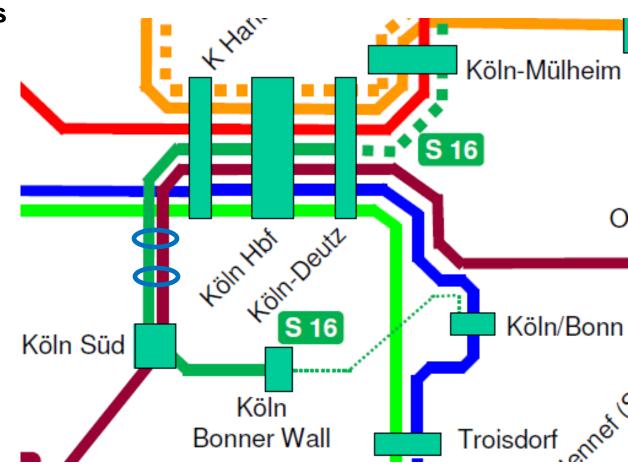
Bessere Anbindung des Kölner Südwestens an den Regionalverkehr

Die Linien 1, 7 und 18 werden <u>neu</u> mit dem Regionalverkehr verknüpft



Verkehrliche Anforderungen: Überblick

- Künftig S-Bahnverkehr auf dem gesamten Westring bis Bonner Wall.
- Neuer Haltepunkt am Aachener Weiher erfordert keinen Eingriff in die denkmalwerte Substanz
- An Köln West lassen sich die Anforderungen auch ohne Aufweitung realisieren. Aufzüge schon vorhanden.
- Im Fokus steht der Bereich um den Bahnhof Süd.



- Heute ist die Unterführung 20,25 m breit. Eine Verbreiterung auf 21,50m wäre bei Neubau möglich.
- Zu wenig für eine Haltestelle, die den Anforderungen aller Verkehrsarten und der Barrierefreiheit gerecht wird.



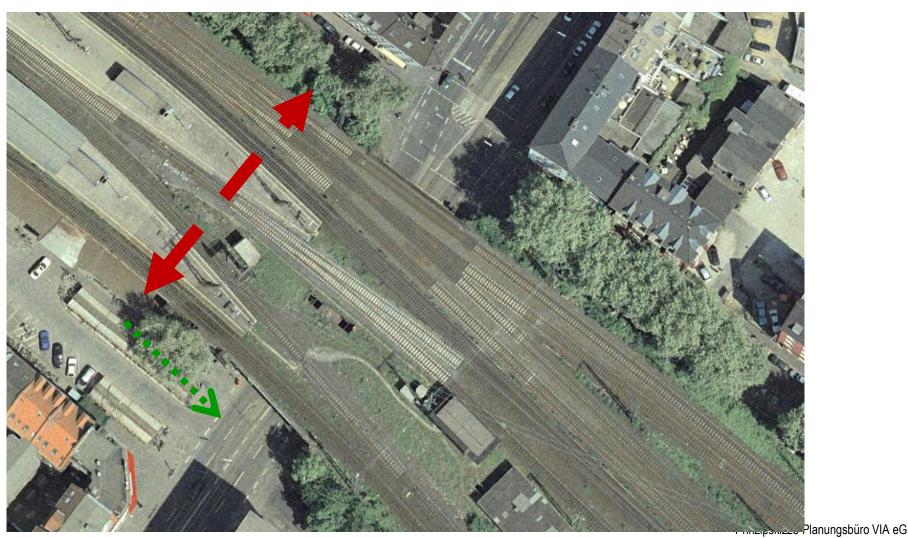
 Anders als auf der Zülpicher Straße, kann der Kfz-Verkehr nicht einfach ausgeschlossen werden.

- Anforderung an die Barrierefreiheit im heutigen Gebäude nicht zu erfüllen
- Zugänge vom Mittelbahnsteig in der Unterführung zur Regional und S-Bahn sind nur schwer möglich.





Anforderung an die Barrierefreiheit erfordert neuen Fußgängertunnel.



Lage der Aufzüge:

Bei Lage am Mittelbahnsteig

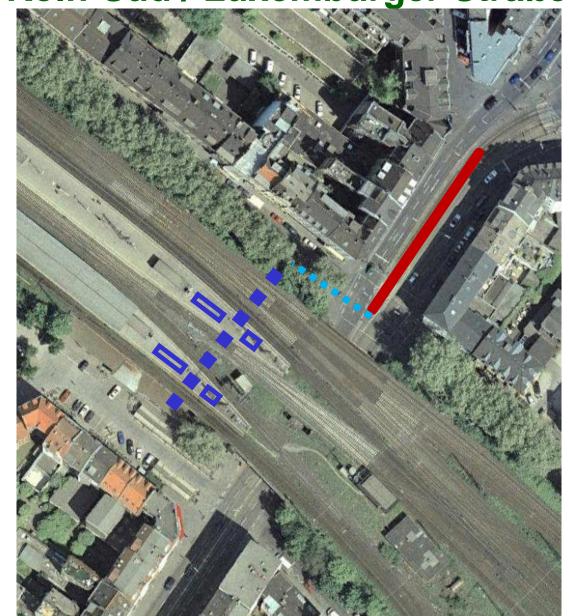


Bei Lage im neuen Tunnel



Lösungsansatz:

- Mittelbahnsteig auf der stadteinwärtigen Seite.
 Dort ist der Straßenraum 4 Meter breiter
- Von hier aus kann eine Querung direkt zum neuen Tunnel mit Aufzügen ermöglicht werden.
- Diese Lösung ist schon mittelfristig machbar und erfordert nicht den Abriss und Neubau



- Eine Verknüpfung Regionalverkehr / Linie 9 ist nur eingeschränkt möglich: Zugang nur auf Gleis 3 und 4 Richtung Hauptbahnhof
- Im Bereich der Unterführung kommen Autoverkehr, Stadtbahn, Radfahrer, Fußgänger ÖV-Kunden in Konflikt.





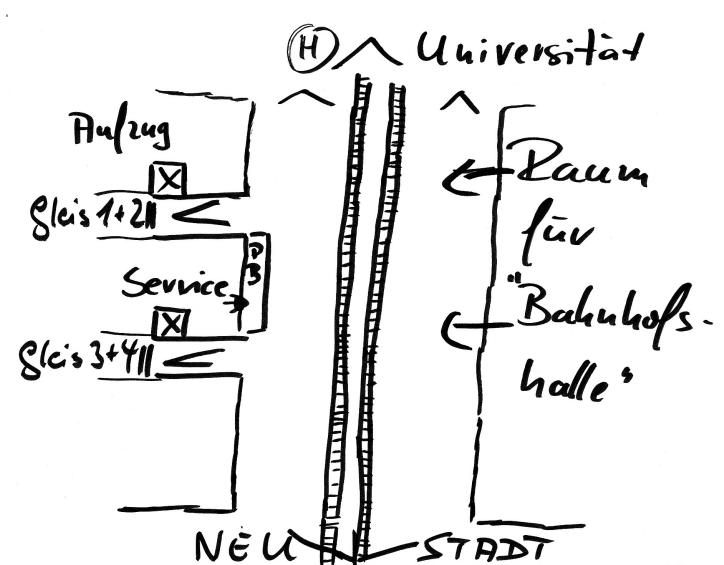
- Auch hier ist eine Erweiterung und damit ein Abbruch der vorhandenen Brücke vorgesehen.
- Hier stellt sich die Frage, ob der große Aufwand durch den begrenzten Nutzen zu rechtfertigen ist.
- Andererseits bietet die Planung für den Uni-Campus hier mehr Gestaltungsmöglichkeiten.
- Die Zülpicher Straße, auf der heute schon Radfahrer, Fußgänger und Stadtbahnkunden dominieren kann eine Trasse ohne bzw. mit wenig Autoverkehr werden.
- Der Uni-Campus erhält einen zentralen und gestalterisch anspruchsvollen Verknüpfungspunkt.

Möglicher Standort für die Campus-Haltstelle.

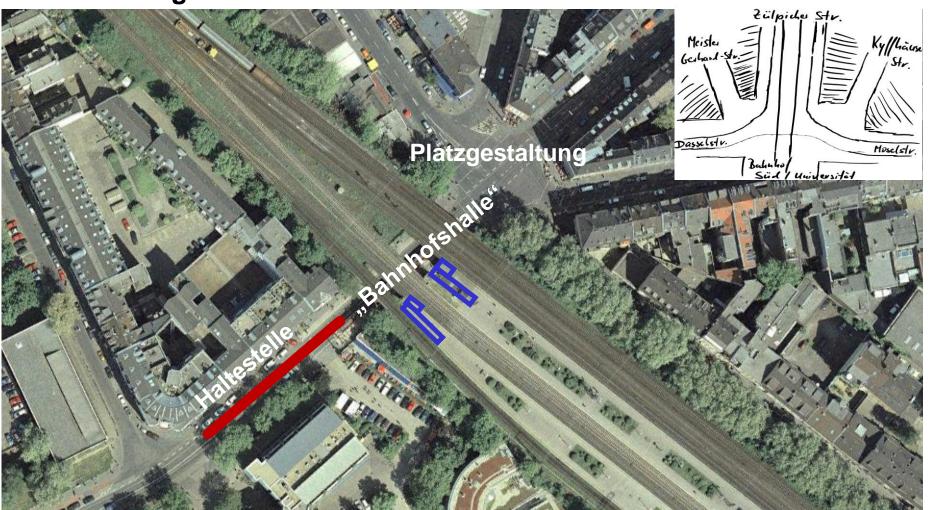


- Vor der Unterführung ist Platz für eine Haltestelle mit verträglicher Führung für den Radverkehr.
- Die Achse Zülpicher Straße wird zur Trasse für Fußgänger, Radfahrer und die Stadtbahn.
- Die heutige Unterführung wird zur "Bahnhofshalle".

Die neue Funktionalität der Verknüpfungshaltestelle



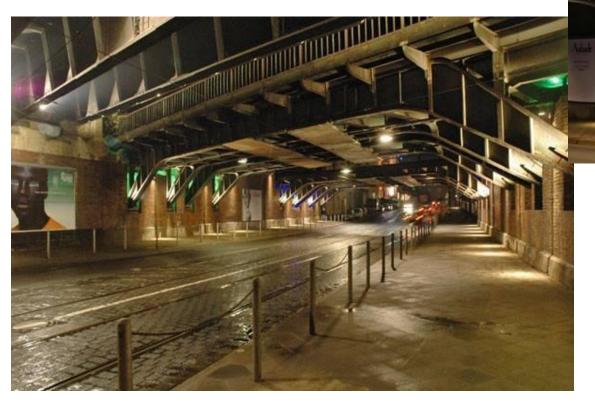
Die Vorschläge im Überblick



Chancen der ästhetischen Aufwertung

Lichtgestaltung kann aus Angsträumen Erlebnisräume machen

Beispiel 1: Düsseldorf / Erkrather Straße



Die konstruktiven Elemente werden durch die Lichtinstallation betont.

Chancen der ästhetischen Aufwertung

Lichtgestaltung kann aus Angsträumen Erlebnisräume machen

Beispiel 2: Köln / Marzellenstraße

vorher nachher





Perspektive

- Alle historisch bedeutsamen Brücken können erhalten werden.
- Eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen ist bei Erhalt der Brücken möglich
- Barrierefreiheit ist erreichbar
- Die Verkehrliche Anforderungen der Zukunft sind erfüllbar
- Es werden erhebliche Geldmittel eingespart
- Die Geldmittel k\u00f6nnen eher zur st\u00e4dtebaulichen Aufwertung der Torsituationen eingesetzt werden.