



Dienststelle

61

Datum

08.01.2009

Auskunft erteilt

Frau Klehr

Tel.

25225

## Ergebnisprotokoll

Diktatzeile		
1	Besprechungsgegenstand Kooperatives Werkstattverfahren Bebauung Breslauer Platz Empfehlungskommission	
2	Ort und Datum der Besprechung Horion Haus 19.12.2008	
3	Teilnehmer/Teilnehmerinnen siehe Anlage	
6	Text	

## 1. Vorbesprechung

### Verfahren / Vorsitz

Die stimmberechtigten Mitglieder der Empfehlungskommission treten um 9.15 Uhr zusammen. Für die Ausloberin begrüßt Herr BG Streitberger die Anwesenden. Frau Prof. Drey stellt namentlich die Anwesenheit fest. Die Kommission beschließt, bei der Beurteilung der Ergebnisse der Beauftragung in Anlehnung an den Ablauf einer Wettbewerbsjury zu verfahren. Da Herr Lenzen überraschend erkrankt ist, wird Herr Hilden als Vertreter ernannt.

Die Ausloberin bestätigt die Vollzähligkeit und Beschlussfähigkeit der Empfehlungskommission. Herr Prof. Schilling wird als Vorsitzender gewählt. Er dankt für das Vertrauen und übernimmt die Diskussionsleitung. Alle zu der Sitzung der Empfehlungskommission zugelassenen Personen geben die Versicherung zur vertraulichen Behandlung der Beratungen. Der Vorsitzende versichert der Ausloberin, den Bearbeitern und der Öffentlichkeit die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität der Empfehlungskommission.

### Erläuterung Vorprüfbericht

Die Vorprüfberichte werden ausgehändigt und ihr Aufbau erläutert. Frau Drey gibt einen kurzen Bericht zur formalen Vorprüfung. Alle Arbeiten werden zur Beurteilung zugelassen. Die Zwischenpräsentation und die anschließenden Empfehlungen der Kommission sind der Bearbeitungstiefe und der Umsetzbarkeit der Konzepte insgesamt sehr dienlich gewesen. Drei Büros bieten neue städtebauliche Ansätze an. Frau Drey verweist auf die Aspekte, die sich bei der Vorprüfung als wesentlich und nun von der Kommission als besonders zu beachten herausgestellt haben:

- **Der Umgang mit dem Bestand** (Topographie, Kommerz Hotel, Garage), der wesentliche Auswirkungen auf die phasenweise Umsetzbarkeit der Entwürfe hat. Nur wenige Arbeiten zeigen analog zur Topografie gestaffelte Höhen. Das Hotel wurde in einigen Entwürfen in Blöcke integriert. In diesen Fällen wird die Umsetzbarkeit des städtebaulichen Konzepts abhängig von der Mitwirkung des Eigentümers.

- **Die Verbindung vom Bahnhofsvorplatz zum Rhein** und die damit verbundene teilweise verschobene Querung der Rheinuferstrasse, die veränderte Verkehrsregelungen (LSA) erfordert.
- **Das Rampenbauwerk zur Hohenzollernbrücke**, das barrierefrei, radwegtaulich und unter Berücksichtigung einer späteren Gleiserweiterung realisierbar sein muss.
- **Der Busbahnhof**, dessen Lage, Zufahrt, Größe und Organisation entscheidenden Einfluss auf die Verkehrssituation, die Qualität der öffentlichen Räume und die Vermarktbarkeit der Grundstücke hat.
- **Die Leitungen**, im Besonderen der Hauptsammler, und die mit ihm verbundenen Eigentumsverhältnisse, deren Nichtberücksichtigung die Realisierbarkeit eines Entwurfs in Frage stellen kann.
- **Die realen Höhen** der Neubebauung weichen, wie bei der Vorprüfung festgestellt wurde, wegen des Geländegefälles fast ausnahmslos in Teilbereichen vom Höhenkonzept ab. Herr Streitberger führt hierzu aus, dass im Höhenkonzept für städtebaulich begründete Ausnahmen ein Bemessenspielraum vorgesehen ist.

Im Anschluss an die Vorbesprechung beginnen um 10:00 Uhr die Präsentationen.

## 2. Präsentationen der Teams

Die Teams stellen ihre Entwürfe einzeln und getrennt in einer 10 minütigen Beamer-Präsentation vor. Anschließend hat die Kommission die Gelegenheit Fragen zu stellen. In folgender Reihenfolge wird präsentiert:

- KennNr. 0010 - Büder & Menzel / Runge und Kuchler
- KennNr. 0011 - JSWD Architekten / Ingenieurbüro Prof. Steinbrecher
- KennNr. 0012 - Kister Scheithauer Gross / BSV
- KennNr. 0013 - Königs Architekten / Willems Ingenieurbüro
- KennNr. 0014 - Ortner & Ortner Baukunst / Ambrosius Blanke
- KennNr. 0015 - Pfeiffer Ellermann Preckel / VSU
- KennNr. 0016 - Thiess Architekten / Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft

## 3. Sitzung der Beurteilungskommission

### Erster Rundgang

Dank der konzentrierten und präzisen Präsentationen der Büros kann auf einen umfassenden Informationsrundgang verzichtet werden. Wegen des knappen zeitlichen Rahmens wird ebenfalls auf den detaillierten Bericht der Vorprüfung zu den Arbeiten im Einzelnen verzichtet und stattdessen in den Bewertungsrundgängen jeweils bei Bedarf der Vorprüfbericht herangezogen. Nach der Mittagspause gegen 13.30 Uhr beginnt der erste Rundgang mit einer Diskussion, einer ersten kritischen Beurteilung der Arbeiten und der Feststellung von grundsätzlichen Mängeln, die zum Ausscheiden von zwei Arbeiten führen. Auf Vorschlag des Vorsitzenden wird diese Diskussion insbesondere anhand der drei wichtigsten Beurteilungskriterien geführt (ohne Rangfolge):

- **Funktionsstüchtigkeit des Verkehrs- und Wegekonzeptes**
- **Stadträumliche Qualität**
- **Umsetzbarkeit und Funktionalität**

Im ersten Rundgang werden einstimmig ausgeschieden:

- Arbeit 0015**
  - Arbeit 0016.**
-

## **Zweiter Rundgang**

Nach erneuter Diskussion wird im zweiten Rundgang ausgeschieden:

### **Arbeit 0012 (9:5)**

Um sich bei der anschließenden wiederum sehr tiefgehenden Prüfung der Arbeiten der engeren Wahl auch ausreichend in die Konzepte eindenken zu können, wird mehrheitlich beschlossen, dass nur drei Arbeiten in die engere Wahl gelangen sollen.

Nach erneuter Abstimmung wird sodann folgende Arbeit ausgeschieden:

### **Arbeit 0013 (3:11)**

## **Engere Wahl / Ausgewähltes Konzept**

Um durch weiteres Ausscheiden zur Auswahl des Konzeptes zu gelangen, das die beste Grundlage für die anschließende städtebauliche Ausarbeitung (Rahmenplan, Bebauungsplan) bietet, und um hierfür weiterführende Empfehlungen formulieren zu können, werden die verbliebenen drei Arbeiten erneut ausführlich und z.T. kontrovers diskutiert. Der künftige Busbahnhof (ob oberirdisch oder in Bebauung integriert) wird dabei neben anderen als wichtige Frage erörtert. Nach ausführlicher Abwägung der unterschiedlichen Qualitäten und Mängel der drei Arbeiten und nach erneuter ausgiebiger Diskussion der vielschichtigen Beurteilungskriterien (insbesondere Umsetzbarkeit, Dichte, Robustheit des städtebaulichen Konzeptes) wird wie folgt abgestimmt:

Aus der engeren Wahl ausgeschieden:

### **Arbeit 0011 (3:11)**

### **Arbeit 0014 (6:8)**

Als städtebauliches Konzept ausgewählt:

### **Arbeit 0010 (8:6)**

Die Diskussionspunkte und Beurteilungen aller Rundgängen sind weiter unten unter Punkt 4 des Protokolls zusammengefasst dargestellt.

Der Vorsitzende Prof. Schilling bedankt sich nach Ende der Diskussionen und der Abstimmungen für die konstruktive Diskussion und gibt die Sitzungsleitung zurück an die Ausloberin. Herr BG Streitberger dankt den Beteiligten der Sitzung für die gute Zusammenarbeit, dem Vorsitzenden Prof. Schilling für die Sitzungsleitung und Frau Prof. Drey und dem Büro Drey + Riemer für das Management, die Moderation des Verfahrens und die Vorprüfung. Er schließt gegen 18:00 Uhr die Sitzung.

## **4. Beurteilungen / Empfehlungen**

### **Arbeit 0010 - Empfohlenes Konzept**

#### **Team Büder & Menzel / Runge und Kuchler**

Der Entwurf bietet mehrere Lösungen für die in der Auslobung genannten Aufgaben an. Vorgeschlagen wird ein solides, städtebauliches Gerüst. Die Alternative mit einem in einem Sondergebäude integrierten Busbahnhof bietet nach Auffassung der Kommission eine gute städtebauliche Grundlage für die weiteren Planungen. Bei diesem Konzept entsteht ein qualitätvoller Stadtraum vor dem Bahnhofseingang, der nicht von Busverkehren gestört wird. Eine räumlich attraktive, allerdings nicht barrierefreie Verbindung (nur Freitreppe, keine Rampe) vom Bahnhofsvorplatz zum Rhein bei gleichzeitig funktionstüchtiger Organisation der anderen Verkehre wird als weiterer Vorzug der Arbeit gesehen. Dass das Kommerz Hotel unabhängig von den anderen Baufeldern behandelt wird und nicht baulich integriert werden muss, sondern als Einzelgebäude architektonisch qualifiziert werden soll, wird ebenfalls positiv beurteilt. Das stadträumliche Konzept funktioniert auch ohne Umbau des Hotels, zeigt aber die Chance, die eine bauliche Qualifizierung des Solitärs z.B. durch Umbau und Ergänzung der EG Zone bietet. Die siebengeschossige "gläserne" Innenbebauung der neuen Blöcke mit vielfach nicht nachvollziehbaren Grundrissen wird dagegen sehr kritisch gesehen. Dies stellt jedoch keinen

---

zentralen städtebaulichen Baustein des Konzeptes dar. Die durchgängige Traufhöhe der Baublöcke widerspricht in Teilen dem Höhenkonzept.

### **Empfehlungen der Beurteilungskommission**

- Das städtebauliche Konzept des Teams Büder & Menzel / Runge und Kuchler soll die Grundlage sein für die Erarbeitung eines Rahmenplanes und eines darauf aufbauenden Bebauungsplanes. Hierbei sind die von der Kommission kritisierten Punkte zu berücksichtigen. Darüber hinaus wird empfohlen:
- Die Organisation des Busbahnhofes unter dem 'Sondergebäude' soll dahingehend optimiert werden, dass eine Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung gewährleistet ist.
- Das Verkehrskonzept soll hinsichtlich einer Optimierung des Erschließungspotenzials der Blöcke überprüft werden.
- Taxen und Busse sollen nicht über die Johannisstraße abgeleitet werden.
- Das Höhenkonzept ist unter Berücksichtigung des natürlichen Gefälles des Geländes einzuhalten.
- Barrierefreiheit ist durchgängig zu gewährleisten.
- Die Betriebssicherheit des Hauptsammlers ist sicher zu stellen.
- Für die einzelnen Baufelder sind Architekturwettbewerbe durchzuführen.
- Mit dem Eigentümer des Kommerz Hotels sollen Gespräche über eine architektonische Umgestaltung des Gebäudes aufgenommen werden.

### **Arbeit 0014 (Engere Wahl)**

#### **Team Ortner & Ortner Baukunst / Ambrosius Blanke**

Das Weiterbauen der Stadt mit einer kräftigen und dichten Blockstruktur wird als schlüssiges Konzept gewertet. Der Breslauer Platz wird stadträumlich eindrucksvoll aufgewertet. Der Busbahnhof mit Wartebereich ist beispielhaft integriert und organisiert - allerdings werden die Stadträume unter der neuen Fußgängerbrücke und die Vermarktungsmöglichkeiten der Flächen neben der Rampe teilweise kritisch gesehen, bei gleichzeitig prägnanter räumlicher Gestaltung durch die verschiedenen Ebenen der Brücken und Wegeführungen. Die bauliche Integration des Kommerz Hotels wird als schwierig umsetzbar eingeschätzt. Das bauliche Motiv der Bögen unter der Rampe zur Brücke wird unterschiedlich beurteilt. Die Bebauung ist insgesamt zu hoch, aber auch hier urteilt die Kommission unterschiedlich. Über das Bild einer 'gleichförmigen' Architektur wird ebenfalls kontrovers diskutiert. Die Lage des prominenten Eingangsbereichs in das Hotel an der Rheinuferstraße könnte diesen Ort erheblich aufwerten und schafft eine neue Vorderseite zum Fluss. Zugänglichkeit und Funktionalität an diesem Standort könnten sich jedoch auch als problematisch erweisen.

### **Arbeit 0011 (Engere Wahl)**

#### **Team JSWD Architekten / Ingenieurbüro Prof. Steinbrecher**

Die Arbeit besticht durch das einfache und nahe liegende Konzept, eine großzügige und barrierefreie Verbindung zum Rhein zu schaffen und den offenen Busbahnhof stadtraumverträglich zu verschieben. Es wird eine sehr klare, städtebaulich tragfähige und angemessene Blockstruktur entworfen. Während Teile der Kommission diese im Detail als 'angenehm luftig' beurteilen, bewerten sie andere jedoch als 'ortsfremd und modisch'. Zudem ist das Konzept der Atriumhäuser mit integriertem Kommerz Hotel davon abhängig, dass dieses baulich erheblich umgestaltet und eingepasst wird - wovon nicht ausgegangen werden kann. Das gesamte stadträumliche Konzept ist somit abhängig vom "Einbau" des Hotels in einen Block, bzw. es wirkt nur fragmentarisch, wenn dies nicht gelingt. Nach Ansicht der Kommission ist das Konzept daher nicht genügend robust. Auch der neue Busbahnhof wird überwiegend kritisch bewertet, der "Stadtplatz" als am falschen Ort gesehen. Einstimmig positiv beurteilt wird dagegen die Ablesbarkeit der Topografie des Gefälles zum Rheinufer, mit der sich herunterstapelnden Baustruktur. Das Höhenkonzept wird durchweg eingehalten, dennoch entsteht städtische Dichte.

---

### **Arbeit 0012**

#### **Team Kister Scheithauer Gross / BSV**

Der unkonventionelle stadtarchitektonisch geprägte Ansatz ist mutig und beeindruckt. Die Arbeit zeigt eine andere Sicht auf den Ort und neue Umgehensweisen mit den Themen Verkehr/ Busbahnhof - und Rampen/ Wege. Die neuen, kraftvoll inszenierten Blickbeziehungen aus den Häusern verweisen eindrucksvoll auf die Potentiale des Standortes Breslauer Platz in Nachbarschaft des Domes und des Hauptbahnhofs. Robustheit, Flexibilität und ökonomische Tragfähigkeit des Konzeptes als neutrale städtebauliche Struktur werden jedoch in Frage gestellt. Als besonders kritisch werden die Bündelung und Kreuzung der verkehrlichen Erschließungen im Vorfeld der Passage A bewertet. Die Machbarkeit des Taxi-Terminals wird grundsätzlich bezweifelt. Das Konzept ist im Bereich der Bahnhofsvorfahrt zu abhängig vom Einbau des Hotels, wenn neue stadträumliche Qualität entstehen soll. Gleiches gilt für die um den Busterminal gewendelte Rampe zur Hohenzollernbrücke, die eine entsprechende architektonische Realisierung dieses Baublocks voraussetzt. Der neue verkehrsfreie Platz in Verlängerung der Straße 'Am alten Ufer' wird von Teilen der Kommission als Gewinn gesehen, von anderen dagegen als unverständlich bzw. "überflüssig" bewertet.

### **Arbeit 0013**

#### **Team Königs Architekten / Willems Ingenieurbüro**

Das Konzept einer robusten, modularen und gleichzeitig flexiblen städtebaulichen Figur mit Varianten ist als Grundansatz nachvollziehbar. Mit bemerkenswerter Präzision und hohem Ausarbeitungsgrad werden bei dieser Arbeit als Weiterentwicklung des ursprünglichen Wettbewerbsbeitrages die neuen baulichen und technischen Vorgaben intelligent berücksichtigt und in die Gesamtstruktur wie beiläufig integriert. Insbesondere überzeugen die "Sonderbauform" entlang der Bahn und der geschickte Umgang mit der Topografie. Von der Kommission als problematisch erachtete Aspekte bleiben jedoch ungelöst. So erscheint die visuelle Beziehung vom Bahnhofsvorplatz zum Rhein widersprüchlich. Sie ist nur über einen engen "Umweg" zwischen Busbahnhof und Tunnelmund bzw. durch den Busbahnhof räumlich erlebbar. Die "Offenlegung" der geballten Verkehre vor dem Bahnhofsvorplatz zeigt zwar eine aufrichtige Herangehensweise, entspricht jedoch nicht der in der Auslobung geforderten stadträumlichen Aufwertung dieses Ortes. Kritisch bewertet die Kommission auch die vorgeschlagene Typologie des "Rautenblocks" als Regelbaustein, der in unmittelbarer Nachbarschaft zur angrenzenden städtebaulichen Struktur ortsfremd wirkt. Die Blöcke sind zudem als "echte" Blöcke mit ihren engen Innenhöfen zu klein bzw. würden als besondere Einzelarchitekturen zu viele Sondernutzungen erfordern.

### **Arbeit 0015**

#### **Team Pfeiffer Ellermann / VSU Beratende Ingenieure**

Der Beitrag zeigt bewährte und konventionelle Ansätze, die in Teilräumen durchaus Qualität und solide Lösungen versprechen. Bebauung und Stadtraum fügen sich nach Ansicht der Kommission jedoch nicht zu einem schlüssigen Ganzen. Trotz der beiden Durchgänge wirkt die massive Bauflucht entlang der Rheinuferstraße als zu sehr geschlossener Riegel. Querungen über die Straße in Verlängerung der Treppen sind nicht möglich. Die Zu- und Anfahrten zum Busbahnhof liegen in der Flucht der Treppen, die Wegführung für Fußgänger verläuft zwangsläufig entsprechend versetzt. Der kleine Stadtplatz in Verlängerung der Straße Am Alten Ufer vermag in seiner isolierten Lage und mit seiner Anmutung nicht zu überzeugen.

### **Arbeit 0016**

#### **Team Thies Architekten / Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft**

Der Entwurf zeigt einen überraschenden Umgang mit dem Busbahnhof. Er wird als zentrales architektonisches und räumliches Thema prominent inszeniert und erscheint funktionstüchtig. Allerdings entsteht mit den "Brückenhäuser" und deren durchlaufender Traufhöhe eine zu mächtige Großform und nicht die geforderte flexible städtebauliche Struktur. Das „Aussichtsdeck“

---

wirkt nach Auffassung der Kommission ebenfalls formal und stadträumlich überzogen. Die "Rheinallee" verbindet den Bahnhof großzügig mit dem Rheinufer und verspricht qualitätvolle Boulevardatmosphäre. Im Detail jedoch zeigen sich große Mängel: Die Aufstellung der Taxen in der Achse der Allee und die An- und Abfahrten "durchkreuzen" empfindlich das Motiv eines Boulevards für Fußgänger. Zudem werden die Lebensqualität und damit die stadträumliche Wirkung der Baumreihen über der Tiefgarage in Frage gestellt. Ein Nachweis der Querungsmöglichkeit über die Rheinuferstraße in Verlängerung der Rheinallee wird vermisst.

### **Anhang**

Unterschriften der Empfehlungskommission

### **Protokoll**

Büro Drey + Riemer,  
Prof. Christl Drey  
Michael Schunke

### **in Abstimmung mit**

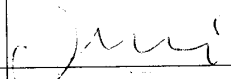
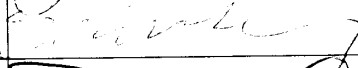
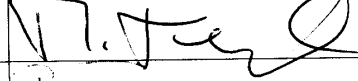
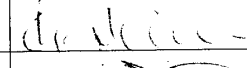



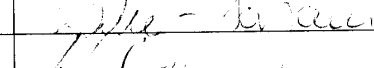
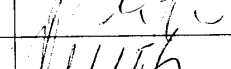
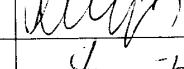
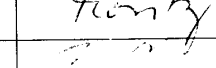
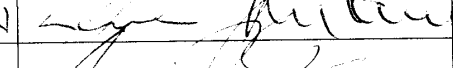
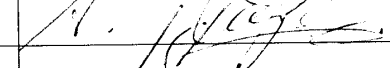

Prof. Johannes Schilling (Kommissionsvorsitz)  
Stadtplanungsamt

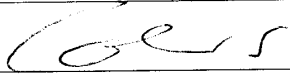
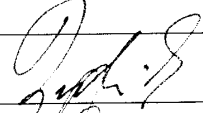
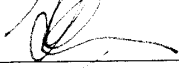
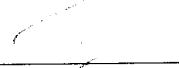




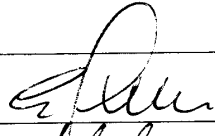
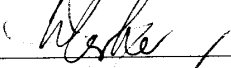
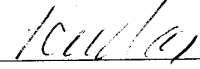
---

## Entwurfswerkstatt Breslauer Platz

Abschlusspräsentation / Empfehlungskommission 19.12.08

Haus Horion, Raum „Rhein“, Köln

	Teilnehmer	Unterschrift
Fachpreisrichter	Herr Jürgen Minkus VertreterIn:	
	Prof. Johannes Schilling <i>VORSITZ</i> VertreterIn:	
	Prof. Markus Neppl VertreterIn: Herr Peter Berner	
	Prof. Carl Fingerhuth VertreterIn: Prof. Roger Riewe	
	Prof. Hartmut Topp VertreterIn:	
	Stephan Lenzen <i>-&gt; sucht dessen HILFE KRANK</i> VertreterIn:	
	Herr BG Streitberger VertreterIn: Frau Müller	
Sachpreisrichter	Herr BG Walter-Borjans VertreterIn:	
	Herr Klipper VertreterIn:	
	Frau Dr. Eva Bürgermeister VertreterIn: Herr Martin Börschel	
	Frau Moritz VertreterIn:	
	Herr Sterck VertreterIn: Herr Norbert Hilden <i>-&gt; Für LENZEN</i>	
	Herr Andreas Hupke, BV 1 VertreterIn:	
	Herr Olaf Geist, Aurelis VertreterIn:	

Fachberater	Herr Holger Coers, Aurelis	
	Herr van Arkel, DB Simm	
	Herr Berberich, DB Station + Service	
	Herr Ahrens, DB Netz	
	Herr Severin, DB Bahnhofsmanagement	
	Herr Pütz, Kommerz Hotel - Eigentümer/ Gerbecks GmbH	
	Herr <del>Großmann</del> <sup>Simmel</sup> , Polizei/ Kriminalprävention Städtebau	
	Herr <del>Sivrek</del> <sup>Weiss</sup> , Polizei/ Verkehrskommissariat	
	Herr Hans-Dieter Riedel, Polizeipräsidium Verkehrskommissariat	
	Herr Pabst, KVB	
	Herr Groll, KVB	
	Herr Werker, Stadtentwässerungsbetriebe Köln	
	Herr Twardon, Stadtentwässerungsbetriebe Köln	
	Frau Dr. Ringbeck, Ministerium für Bauen und Verkehr NRW	
	Herr Schößler, TAXI RUF Köln e.G.	
	Herr Voges, Kommerz Hotel - Pächter/ Günnewig GmbH	

Fachämter	152/3: Herr Kreikebaum	
	23/1:Herr Michaelis	
	52/ 3: Herr Horst Meyer	
	52/ 3: Frau Claudia Meyer	
	66: Herr Harzendorf	
	661: Frau Stolte-Neumann	<i>Stolte-Neumann</i>
	671/1: Frau Höppner	<i>Höppner</i>
	69: Herr Neweling	<i>Neweling</i>
	690: Herr Grimsehl	
	803: Herr Stephan Paffenholz	<i>Paffenholz</i>
	480/2: Herr Dr. Zawisla	<i>Zawisla</i>
	V-3: Herr Günther Bell	<i>Bell</i>
	III : Herr Murrack	<i>Murrack</i>
	23 feuniger	<i>feuniger</i>
23: ROSTEK	<i>ROSTEK</i>	
Stadtplanungsamt	Herr Gellissen	
	Frau Klehr	
	Frau Kuhnle	

