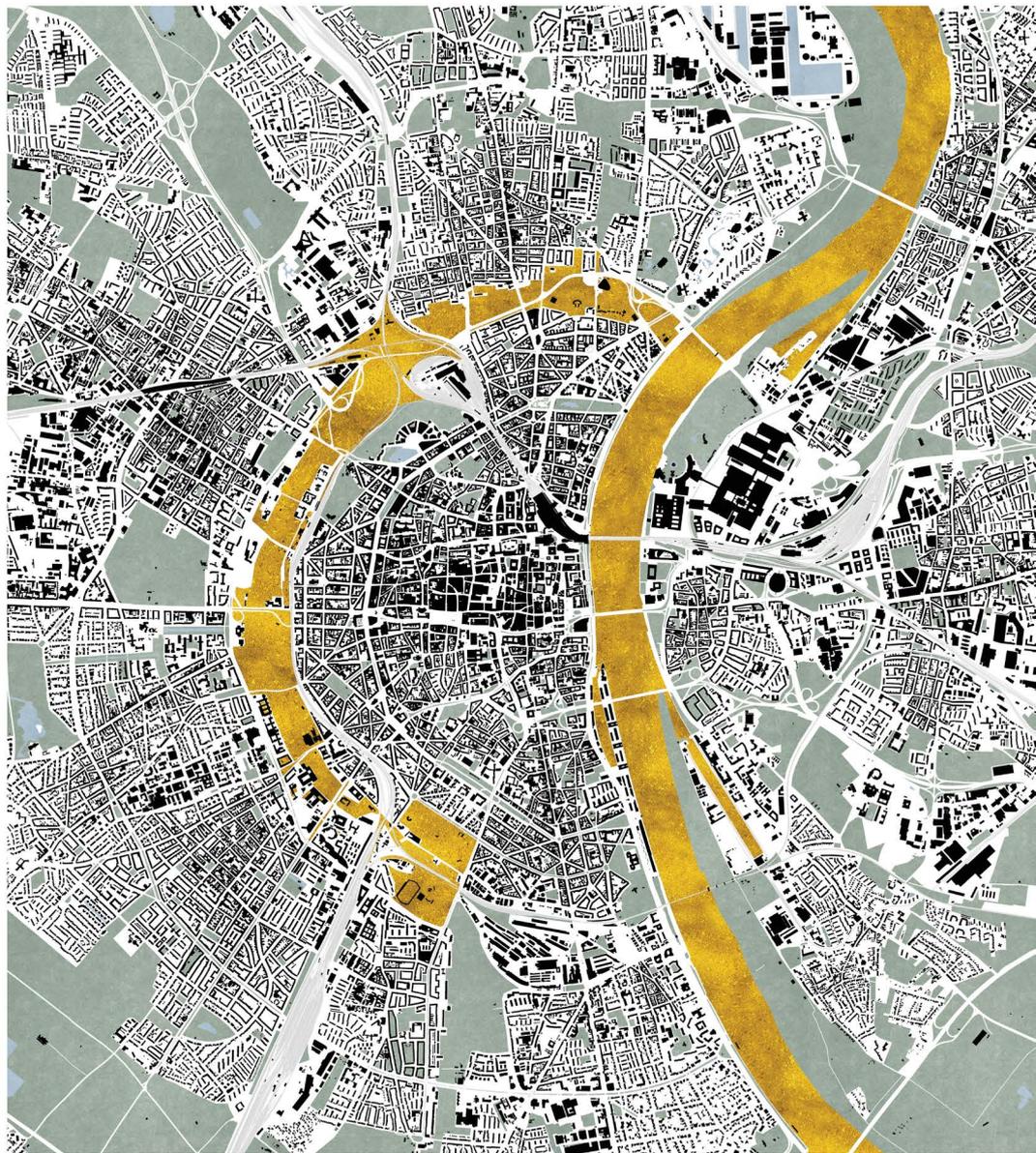


Gottfried Böhm betrachtete die Beziehung zwischen neuen Bauwerken und dem bestehenden Erbe, also der Geschichte, als besonders wichtig. Aus seiner Sicht ist das ultimative Ziel des Bauens, Harmonie zu finden und den Ort wertvoller zu machen, als er vorher war. Er wollte Vorhandenes unterstreichen, es sichtbar machen, es kostbarer machen, als es vorher war.

Diese Denkweise lässt eine Analogie zwischen der japanischen Kunst des Kintsugi und der Architektur und Theorie von Gottfried Böhm erkennen. Die japanische Kunst kintsugi kommt von *kin* für Gold und *-tsugi* für zusammenfügen; also sinngemäß: «mit Gold flicken». Es handelt sich dabei um eine Kunstform, bei der zerbrochene Keramik mit Gold repariert wird, um den Bruchstellen eine besondere Bedeutung zu verleihen und sie zu verschönern. Übertragen auf das bekannte Werk von Gottfried Böhm stellt die Kathedrale von Neives (1963) das vergoldete »Stück« dar, das das mittelalterlich geprägte Dorf »verschönert«. Böhm gelang es so, das Bestehende mit dem Neuen zu verbinden. Daher nimmt die Arbeit von Dr. Ermelinda Di Chiara im Sinne von Böhm bewusst Bezug auf die Kunst des Kintsugi. Sie unterstreicht damit den Wert, den die Gestaltung des Neuen im Verhältnis zum Bestehenden einnimmt.

Die Wallfahrtskirche von Neives offenbart auch ein weiteres Thema, mit dem sich Böhm während seiner intensiven beruflichen Tätigkeit beschäftigte: die Verbindung zwischen Stadtplanung und architektonischer Gestaltung. Für Böhm sind Architektur und Städtebau untrennbar. Folglich verband er stets sein architektonisches Wirken mit städtebaulichen Konzepten. Bestehend dabei ist, dass Böhm die Auffassung vertrat, dass die Straße als ein elementarer Bestandteil des täglichen Lebens fungiert. Städtische Wege sollten daher als Orte der Begegnung und des Austauschs gestaltet werden. In Anlehnung an Gottfried Böhm beschäftigt sich der Entwurf für die Stadt Köln daher explizit mit dem Straßensystem, den Verbindungen und dem städtischen Raum als »konstituierendes Element der Stadt«.

«Ich denke, die Zukunft der Architektur liegt nicht so sehr darin, die Landschaft weiter zu füllen, sondern darin, Leben und Ordnung in unsere Städte und Länder zurückzubringen», so Gottfried Böhm. Das Projekt **Leerräume für eine nachhaltige Stadt entwickeln**, ein Projekt zwischen Architektur und Natur für die Stadt Köln folgt dieser Vision und strebt »Leben« und »Ordnung« in die Stadt zurückzubringen.



SCHWARZPLAN, 2024 | Maßstab 1:10.000

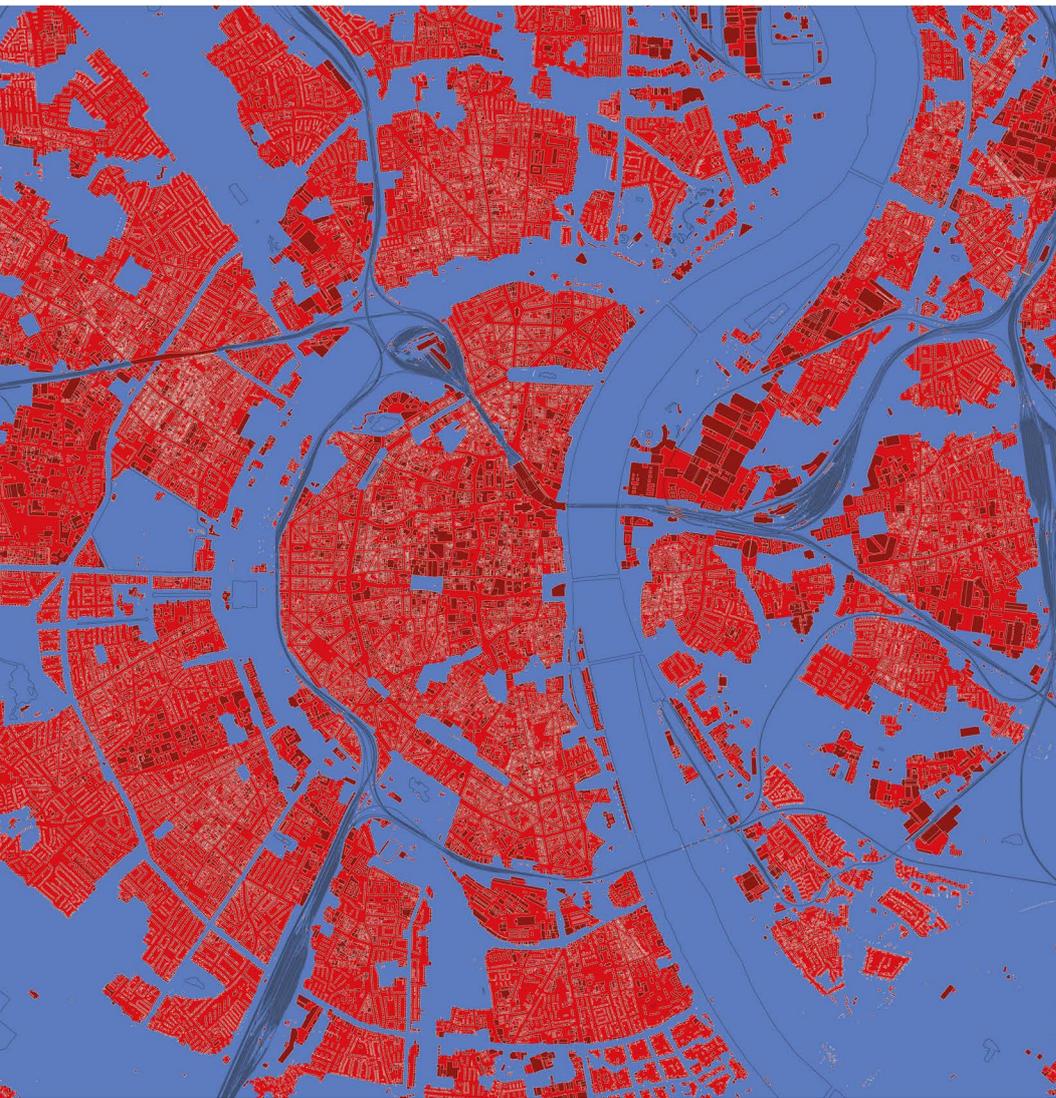
» Ich denke, die Zukunft der Architektur liegt nicht so sehr darin, die Landschaft weiter zu füllen, sondern darin, Leben und Ordnung in unsere Städte und Länder zurückzubringen.«

Gottfried Böhm

© Neives.de Private und Partner der Technische Universität Köln v. V.

GOTTFRIED
BÖHM
STIPENDIUM
2023/24

RAUMANALYSE UND MORPHOLOGISCHE ENTWICKLUNG



ROTBLAUPLAN, 2024 | Maßstab 1:10.000

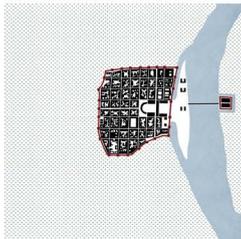
Die Arbeit von Dr. Ermelinda Di Chiara nähert sich dem Untersuchungsobjekt im Sinne von Gottfried Böhm: Wer nach vorne schaut, sollte sich die Geschichte der Stadt anschauen. Die morphologische Entwicklung und die Raumanalyse waren für Dr. Di Chiara nützlich, um die Entwicklung der Stadtmauern, das Verhältnis zwischen bebauten Räumen und Grünflächen sowie das Verhältnis zwischen „Innenräumen“ (rot) und „Außenräumen“ (blau) zu verstehen sowie das Potenzial der Stadtform zu erkennen.

Die Stadt Köln hat seit ihrer Gründung einen erheblichen Wandel erfahren. In der Römerzeit markierten die Mauern die Grenze einer dichten und kompakten Stadt. Grünräume, Grünflächen befanden sich nicht innerhalb der Stadt, sondern umgaben die Stadt. Diese Grünräume gingen jedoch zu Beginn des Industriezeitalters verloren. Aufgrund des fortschreitenden Bevölkerungswachstums wurde es notwendig, die solide Verteidigungslinie abzubrechen. Architekt Joseph Stübben entwarf die Neustadt. Die Gestaltung der Neustadt führte zu einer Veränderung des Verhältnisses zwischen bebauten Flächen und Grünflächenräumen. Die Grünflächen der mittelalterlichen Stadt, also des »Raums außerhalb der Mauern«, wurde dicht bebaut, wodurch der Stadt die Naturräume entzogen wurden.

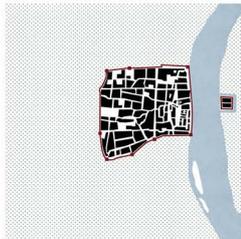
Oberbürgermeister Konrad Adenauer setzte schließlich dieser Fehlentwicklung ein Ende mit einer auf »Grün« ausgerichtete Stadtplanung von Fritz Schumacher. Der Stadtplaner begann mit der Planung des »Grüngürtels« – dem inneren und dem äußeren – sowie mit den »natürlichen Korridoren«, die das Stadtzentrum mit den Randgebieten verbinden sollten. Obwohl Schumachers ursprüngliche Idee unvollendet blieb, greifen aktuelle Projekte, wie der Masterplan von Alber Speer + Partner und das Projekt Parkstadt Süd, die Vervollständigung des inneren Grüngürtels nach Süden vor.

» Wer nach vorne schaut,
sollte sich die Geschichte
der Stadt anschauen.«

Gottfried Böhm



SCHWARZPLAN, 50 n. Chr. | Maßstab 1:20.000



SCHWARZPLAN, RHEINVORSTADT VOR 95 | Maßstab 1:20.000



SCHWARZPLAN, STADTERWEITERUNG 1106 | Maßstab 1:20.000



SCHWARZPLAN, HISTORISCHE KARTE VON RHEINHARDT 1752 | Maßstab 1:20.000

© Neben den Freunden und Förderern der Technischen Hochschule Köln e. V.

GOTTFRIED
BÖHM
STIPENDIUM
2023/24

FOKUSSIERUNG AUF DIE NEUSTADT

Aus Sicht von Dr. Di Chiara ist dies nur ein erster Schritt, um die Stadt zu heilen. Hierfür sollte noch mehr getan werden. Im Rahmen ihres Projekts **Leerräume für eine nachhaltige Stadt entwickeln** fokussiert sie sich auf einen Teilbereich der Stadt Köln: Die morphologische und raumbezogene Betrachtung Kölns ermöglicht es, zwei »natürliche Leerräume« zu identifizieren, die die Struktur der Stadt zu »verschärfen«. Im Sinne von Kintsugi markierte Dr. Di Chiara diese Strukturen goldfarben: den Rhein und den innere Grüngürtel. Der Rhein ist der »natürliche Leerraum«, der den östlichen und den westlichen Teil der Stadt voneinander trennt. Der innere »Grüngürtel« hingegen ist der »naturnahe Leerraum«, der den historischen Kern von den westlichen Stadtteilen abgrenzt.

Das Projekt **Leerräume für eine nachhaltige Stadt entwickeln** strebt danach, der Neustadt den naturnahen Charakter der Zeit vor dem Abriss der Stadtmauer zurückzugeben. Dabei hält Dr. Di Chiara die historischen Strukturen und die aktuellen städtebaulichen Instrumente im Blick. Sie will die »Leerräume der Natur« im Stadtgefüge der Stadt Köln aufwerten. In Anlehnung an die japanische Kunst des Kintsugi plant sie die »goldenen Fäden« zu verstärken, um die Wertigkeit der Stadtgestaltung zu erhöhen. Im Sinne von Gottfried Böhm bringt dies Leben und Ordnung in die Stadt zurück.

» Ich will die »Leerräume der Natur« im Stadtgefüge der Stadt Köln aufwerten.«

Dr. Di Chiara



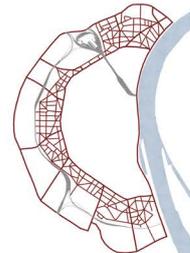
KONZEPTPLAN | Maßstab 1:10.000



STADTMAUERN



ALTE STADT



NEUE STADT UND URBANER RAUM



GRÜNGÜRTEL

© Verein der Freunde und Förderer der Technischen Hochschule Köln e.V.

GOTTFRIED
BÖHM
STIPENDIUM
2023/24

LEERRÄUME FÜR EINE NEUE STADT ENTWICKELN

Das Projekt nimmt eine Vielzahl von Aspekten in den Blick, um Leerräume der Stadt sinnvoll zu nutzen. So befasst es sich auch mit dem Verhältnis zwischen möglichen neuen Bauten und den bereits bestehenden Gebäuden. Dr. Di Chiara plant den Bau eines neuen Wohnviertels. Sie will die Grenze zwischen dem inneren Grüngürtel und den angrenzenden Kölner Stadtteilen präziser definieren. Zudem soll eine Neuordnung des Verkehrs in der Neustadt Süd für eine optimale Gestaltung des Raums sorgen.

BESTEHENDE BLÖCKE ERGÄNZEN (1)

Die Neustadt ist überwiegend durch Blockstrukturen gekennzeichnet, die der Stadtmorphologie der Gründerzeit oder des frühen 20. Jahrhunderts entsprechen. Allerdings sind die Blöcke, die an die Eisenbahninfrastruktur angrenzen, durchschritten. Sie haben nämlich offene Innenhöfe zum Bahndamm hin, der die Grenze der Neustadt festlegt. Aus diesem Grund definiert das Projekt die städtischen Blöcke neu, indem es private Innenhöfe schafft, die Grünräume für die Bewohner der Wohnungen bietet. Darüber hinaus wird der städtische Raum zwischen dem Eisenbahndamm und der neuen Gebäudefront durch eine Baumreihe ergänzt.

WOHNVIERTEL (2)

Im August-Sander-Park soll ein neues Wohnviertel entstehen. Der Park ist derzeit quasi ein versteckter, ein vergessener Leerraum in der Stadt, der auf seine städtebauliche Wiederentdeckung wartet. Der Park zeichnet sich durch ein unebenes Gelände aus. Er ist nur über einen Steg mit dem Herkulesberg verbunden. Frau Dr. Di Chiara plant den Bau des MediaParks in Anlehnung an die Ausrichtung und die Höhen des bestehenden Gebäudes fortzusetzen. Dort, wo möglich, soll eine Struktur entstehen, die dem Typus des Superblocks entspricht, um große begrünte, private Innenhöfe für die Wohngebäude zu erhalten.

Der einzige Bereich, der seine ursprüngliche Funktion als Park beibehält, liegt hinter den bestehenden Wohnhäusern. Er ist gekennzeichnet durch einen starken Höhenunterschied zwischen dem Park und der Erftstraße. Dieser Park erhält somit klare Grenzen: Im Norden wird er durch den neuen »Superblock« begrenzt, im Süden durch die Straße, im Osten durch die bestehenden Wohnhäuser und im Westen durch ein neues Gebäude, das dem Zelentypus entspricht.

Dieses Gebäude dient dazu, den Naturraum des August-Sander-Parks abzugrenzen und gleichzeitig eine physische Grenze zwischen dem Park und der dahinter liegenden Eisenbahninfrastruktur zu markieren. Das knapp 300 Meter lange Gebäude ist im Erdgeschoss mit einem Laubengang versehen. Er soll den Höhenunterschied ausgleichen und die Überquerung der Herkulesbergbrücke ermöglichen, die den August-Sander-Park über die Bahnlinie mit dem Herkulesberg-Park verbindet.

BEGRENZUNG DES GRÜNGÜRTELS (3)

Während das Projekt beim neuen Wohnquartier mit der Typologie des städtischen Blocks arbeitet, setzt es bei der Begrenzung des Grüngürtels auf einen anderen Gebäudetypus auf den Typus des »Turms«. Die geplanten Türme betonen nicht nur die Begrenzung des Grüngürtels, sondern heben auch die wichtigsten Straßen der Stadt, ihre »Tore« hervor.



MOBILITÄTSDREHSCHIBE (4)

Durch Stadtbegrenzung und die gezielte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs wird die Neustadt zu einer »ökologischen Insel«. Der motorisierte Individualverkehr ist nur noch auf bestimmten stark befahrenen Straßen erlaubt, um die Verbindung zwischen den Randgebieten und dem Stadtzentrum zu gewährleisten. Die Straßen, auf denen der motorisierte Verkehr zugelassen ist, sind, von Süden her beginnend: Bonner Straße, Vorgebirgsstraße, Luxemburger Straße, Bachemer Straße, Bismarckstraße, Subbelrather Straße, Riehler Straße, Neusser Straße sowie natürlich die Straße, die die nördlichen und südlichen Stadtteile entlang des Rheinflufers verbindet. Parksysteme, sogenannte Mobilitätsstationen an der Infrastruktur trennen den inneren »Grüngürtel« und die Neustadt.

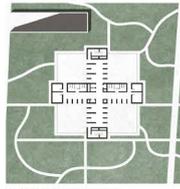
TYPOLOGISIERUNG DER STRASSEN (5)

Das gelingt Dr. Di Chiara, indem sie die Straßentypen der Neustadt neu definiert. Zunächst klassifizierte Dr. Di Chiara die Straßentypen. Ziel ist es, deren Querschnitt und Beziehung zur bebauten Umgebung, zu den vorhandenen Grünflächen, zum öffentlichen Verkehr und zur Fahrradinfrastruktur zu verstehen. Basierend auf den sechs identifizierten Straßentypen strukturiert sie die Neustadt um und verändert das gesamte Gebiet durch gestalterische Eingriffe in den städtischen Raum.

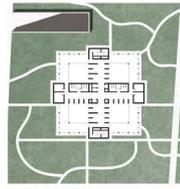
ERWEITERUNG DES GRÜNGÜRTELS (6)

Die Ausweitung des Grüngürtels ist die Kernidee des Projekts. Sie sieht vor, den inneren Grüngürtel bis zum Ring zu erweitern – einer Straße, die dem Verlauf der Stadtmauer folgt und die Altstadt von der Neustadt trennt. Der neue Abschnitt des Grüngürtels, der die Neustadt einschließt, ist damit wesentlich größer, etwa doppelt so groß wie der bisherige. Es ist klar, dass der bestehende »Grüngürtel« und die Neustadt einen unterschiedlichen morphologischen Charakter haben. Der »Grüngürtel« ist ein naturnaher, geordneter Raum. Die Neustadt hingegen ist durch ein dichtes und kompaktes Gefüge gekennzeichnet, dem es an Grünräumen mangelt, und weist ein Straßensystem auf, in dem gemischte Mobilität (Fahrräder und motorisierter Verkehr) vorherrscht. Hier müssen »Grünräume« geschaffen werden, die mit den Gegebenheiten harmonieren.

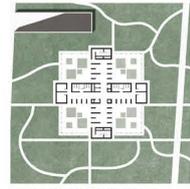
BEGRENZUNG GRENZE DES GRÜNGÜRTELS



ERDGESCHOSS | Maßstab 1:500



NORMALGESCHOSS | Maßstab 1:500

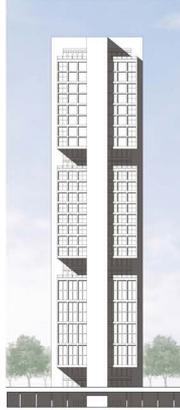


TERRASSEGESCHOSS | Maßstab 1:500

Während das Projekt beim neuen Wohnquartier mit der Typologie des städtischen Blocks arbeitet, setzt es bei der Begrenzung des Grüngürtels auf einen anderen Gebäudetypus: auf den Typus des „Turms“. Die geplanten Türme betonen nicht nur die Begrenzung des Grüngürtels, sondern heben auch die wichtigsten Straßen der Stadt, ihre „Tore“ hervor. Sie befinden sich an drei strategisch bedeutenden Punkten in der Stadt: im Norden an der Kreuzung Innere Kanalstraße/Subbelrather Straße, im Zentrum an der Kreuzung Innere Kanalstraße/Aachener Straße und schließlich im Süden an der Kreuzung Universitätsstraße/Luxemburger Straße.

Für die Luxemburger Straße entscheidet Dr. Di Chiara, nur einen einzigen neuen Turm zu bauen, der mit dem bestehenden Turm gegenüber in einen Dialog tritt. Somit tritt der neue Turm in eine enge morphologische und visuelle Verbindung mit dem Gebäude des UNI-Centers Köln.

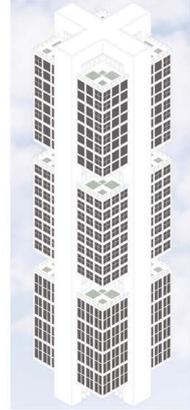
An der Subbelrather Straße und der Aachener Straße plant Dr. Di Chiara hingegen den Bau von zwei Türmen, die sich spiegelbildlich entlang der jeweiligen Straße orientieren. Die Türme haben einen quadratischen, kreuzförmigen Grundriss mit einer Seitenlänge von etwa 30 Metern und einer Höhe von etwa 140 Metern. Diese Höhe wird durch drei Blöcke mit unterschiedlichen kompositorischen Modulen bestimmt; Die öffentlich zugänglichen Aussichtsterrassen trennen die drei Blöcke, die unterschiedliche Charakter und Funktionen besitzen.



ANSICHTEN | Maßstab 1:500



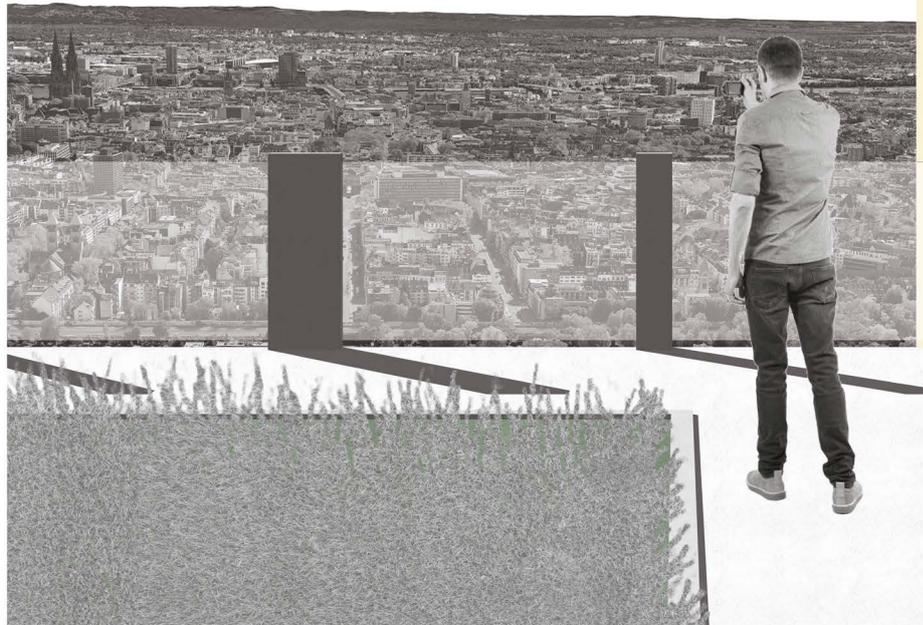
SCHNITT | Maßstab 1:500



AXONOMETRIE | Maßstab 1:500

» Die geplanten Türme betonen nicht nur die Begrenzung des Grüngürtels, sondern heben auch die wichtigsten Straßen der Stadt, ihre »Tore« hervor.«

Dr. Di Chiara



ANSICHT DER TERRASSE, COLLAGE

© Neben den Freunden und Förderern der Technischen Hochschule Köln e. V.

GOTTFRIED
BÖHM
STIPENDIUM
2023/24

STRASSENTYPUS I AACHENER STRASSE



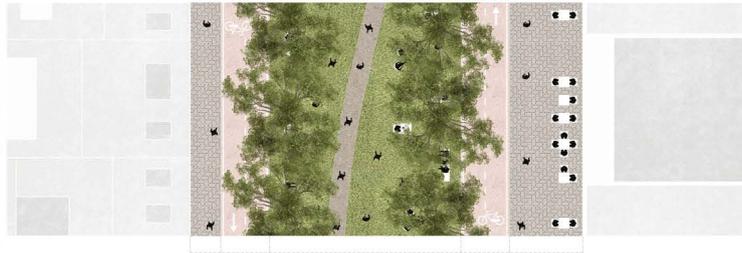
PLAN | Maßstab 1:1000



AKTUELLE ANSICHT



ZUKUNFTSVISIONEN



PLAN | Maßstab 1:100

GEHTSTEG
BIKE LANE und
DRITTE LANE
(Drehkeil und Bänke)

GRÜNE PROMENADE

BIKE LANE und
DRITTE LANE
(Drehkeil und Bänke)

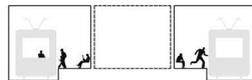
GEHTSTEG
Gehweg
Gehweg

ZUKUNFTSVISIONEN



SCHNITT | Maßstab 1:100

ZUKUNFTSVISIONEN



Der erste Straßentypus, der am Beispiel der Aachener Straße ermittelt wurde, ist durch einen großen Straßenquerschnitt gekennzeichnet. Es handelt sich um eine Straße, die stark von privaten Fahrzeugen, aber auch vom öffentlichen Verkehr der KVB befahren wird, der sie in zwei Teile »teilt«, eine für Passanten gefährliche Situation. Es handelt sich um eine Straße mit einer unklaren Rad- und Fußgängerinfrastruktur. Die Bürgersteige werden größtenteils von den Einrichtungen der gewerblichen Aktivitäten in den Erdgeschossen belegt. Grün gibt es nur in Form einiger Bäume, die entlang der Gehwege verstreut stehen.

Mit der Neugestaltung wird die Aachener Straße zu einem **linearen Park** umgewandelt. Auf dieser Strecke berührt der Linienpark der Aachener Straße einige der bedeutendsten Orte der Stadt. Dazu gehört der Neumarkt, der durch die natürlichen Elemente Grün und Wasser neu gestaltet wird. Die Umwandlung der Aachener Straße von einem »städtischen Leerraum« in einen »naturnahen Raum« ermöglicht es, einen »natürlichen Korridor« auch in das dichte und kompakte Gefüge der historischen Stadt einzuführen. Das lineare »Grün« wird zu einem »Ort des Verweilens« und einem »Ort der Teilhabe«. Die Aachener Straße ist die einzige Straße in der Neustadt, auf der eine Straßenbahn verläuft. Dr. Di Chiara schlägt vor, die öffentlichen Verkehrsmittel in einen Tunnel zu verlegen, um den »naturnahen« Charakter des Straßenabschnitts nicht zu beeinträchtigen und die Sicherheit für Fußgänger zu gewährleisten.

» Die Straßenbahn soll in einen Tunnel verlegt werden, um den »naturnahen« Charakter des Straßenabschnitts nicht zu beeinträchtigen.«

Dr. Di Chiara

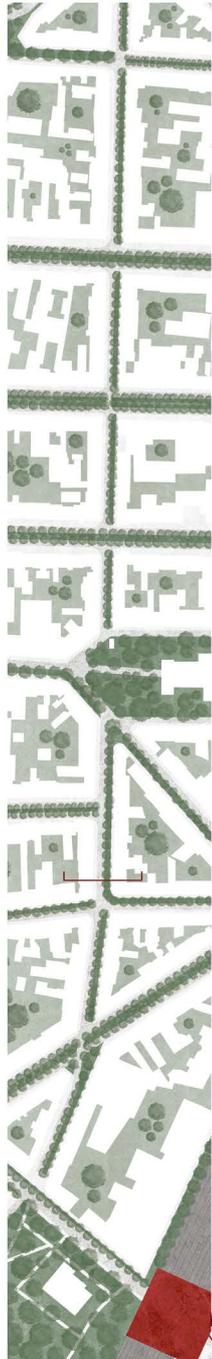
© Neben den Freunden und Förderern der Technischen Hochschule Köln e. V.

GOTTFRIED
BÖHM
STIPENDIUM
2023/24

STRASSENTYPUS II BRÜSSELER STRASSE

Der zweite Typus, der am Beispiel der Brüsseler Straße entwickelt wurde, ist durch einen einspurigen Straßenquerschnitt gekennzeichnet. Es handelt sich um eine relativ stark befahrene Straße für Privatfahrzeuge, die an den Seiten parken. Ein Fahrradweg ist nicht ausgewiesen. Der Fahrradweg nutzt ebenfalls die PKW-Fahrbahn. Die Fußgängerinfrastruktur wird durch die Tische, Schirme und Stühle der Restaurants in den Erdgeschossen behindert. Die bestehende Begrünung prägt die Straße noch zu schwach, da nur an einer seiner Seiten hohe Bäume stehen.

Der Entwurf für die Brüsseler Straße sieht den Wegfall des motorisierten Individualverkehrs und die Gestaltung einer Straße mit einem einzigen Fahrradstreifen vor. An die Stelle der Parkplätze tritt ein »linearer Park«.



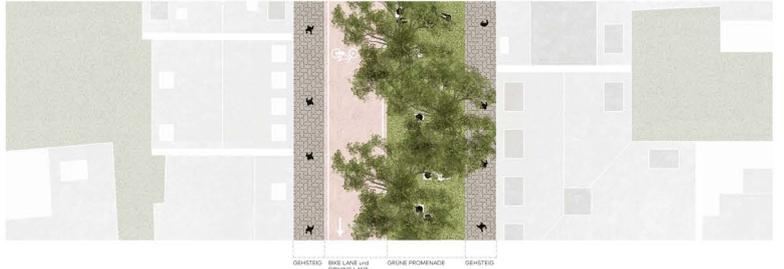
PLAN | Maßstab 1:1000



AKTUELLE ANSICHT



ZUKUNFTSVISIONEN



PLAN | Maßstab 1:100

GEHSTEG
BIKE LANE und SHARED LANE
Dort für verkehrs-
schwache Bereiche
GRÜNE PROMENADE
GEHSTEG

ZUKUNFTSVISIONEN

» Die verkehrsberuhigte Straße sieht nur einen Fahrradstreifen vor.«

Dr. Di Chiara



SCHNITT | Maßstab 1:100

ZUKUNFTSVISIONEN

GOTTFRIED
BÖHM
STIPENDIUM
2023/24

STRASSENTYPUS III ROONSTRASSE



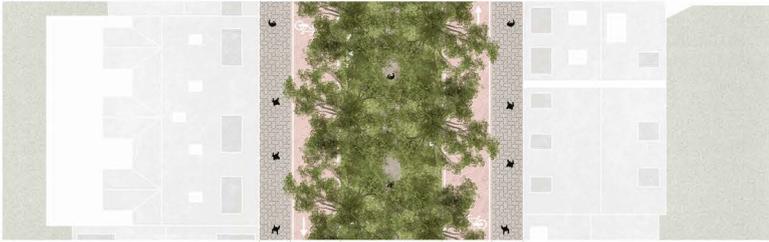
PLAN | Maßstab 1:1000



AKTUELLE ANSICHT



ZUKUNFTSVISIONEN



PLAN | Maßstab 1:100

GEHSTEG BIKE LANE UND
GRÜNE LAJE
Für Fußgänger
Bereitstellung

GRÜNE PROMENADE
Für Fußgänger
Bereitstellung

BIKE LANE UND
BREITEN LAJE
Für Fußgänger
Bereitstellung

ZUKUNFTSVISIONEN



SCHNITT | Maßstab 1:100

ZUKUNFTSVISIONEN

Der dritte Typus, der am Beispiel der Roonstraße gestaltet wurde, weist ein anderes Verhältnis zwischen bebautem und grünem Raum auf als die übrigen Straßen der Neustadt. Grund dafür ist der Rathausplatz, der ringum von Straßen begrenzt wird. Die Roonstraße, durch einen großen Straßenschnitt gekennzeichnet, ist eine stark befahrene Straße, die von Parkplätzen gesäumt wird. Der Entwurf für die Roonstraße sieht die Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs und die Gestaltung einer Straße mit einem doppelten Radfahrstreifen vor. Hier, wie auch bei den anderen Entwürfen, sind die Radfahrstreifen etwas größer als notwendig geplant, um die Zufahrt für die Ver- und Entsorgung sowie in Notfällen zu gewährleisten. Die beiden Radfahrstreifen werden durch einen »linearen Park« getrennt, der das »Grün« in der Straße weiter bereichert.

» Die beiden Radfahrstreifen werden durch einen linearen Park getrennt, der das »Grün« in der Straße weiter bereichert.«

Dr. Di Chiara

STRASSENTYPUS IV BEETHOVENSTRASSE

Der vierte Typus, der am Beispiel der Beethovenstraße ermittelt wurde, stellt ein eher »glückliches« Modell des Straßenbaus in der Stadt Köln dar. Hier wechseln sich Infrastruktur für den motorisierten Verkehr und städtisches Grün ab, die zusammen den Fußgänger- und Fahrradverkehr aufnehmen. In einigen Fällen öffnet sich allerdings das städtische Grün für parkende Autos. Der Entwurf für die Beethovenstraße sieht den Erhalt des bestehenden Stadtraums vor. Die einzige Änderung, die vorgenommen wird, bezieht sich auf den Verkehrsfluss. Auch hier ist der Rückbau des motorisierten Individualverkehrs und die konsequente Umwandlung der Fahrspuren in Radwege vorgesehen.

» Die konsequente Umwandlung der Fahrspuren von Fahrbahn in Radwege ist vorgesehen.«

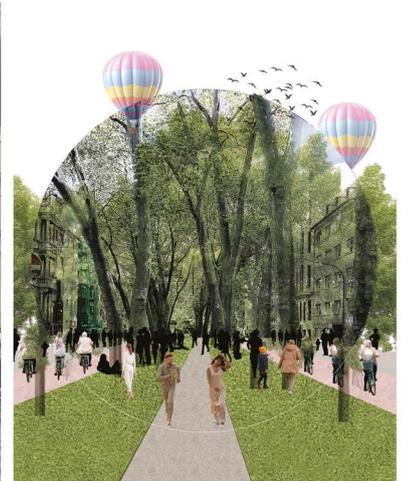
Dr. Di Chiara



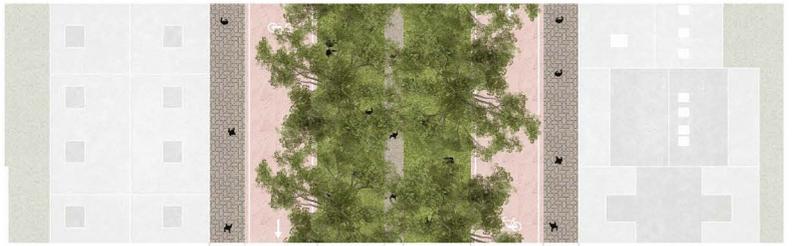
PLAN | Maßstab 1:1000



AKTUELLE ANSICHT



ZUKUNFTSVISIONEN



PLAN | Maßstab 1:100

ZUKUNFTSVISIONEN



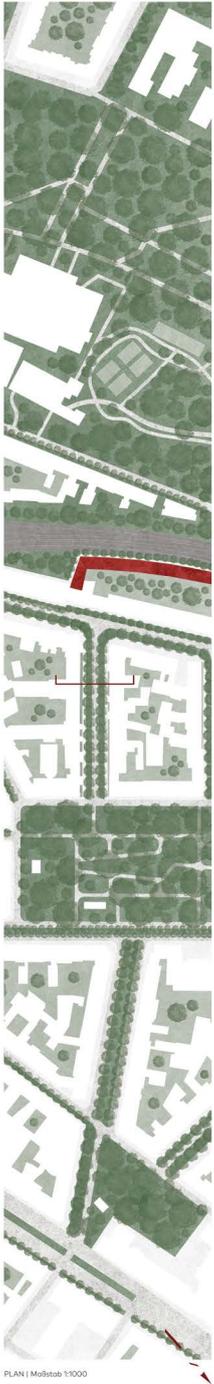
SCHNITT | Maßstab 1:100

ZUKUNFTSVISIONEN

© Verein der Freunde und Förderer der Technischen Hochschule Köln e. V.

GOTTFRIED
BÖHM
STIPENDIUM
2023/24

STRASSENTYPUS V LOCHNERSTRASSE



PLAN | Maßstab 1:1000



AKTUELLE ANSICHT



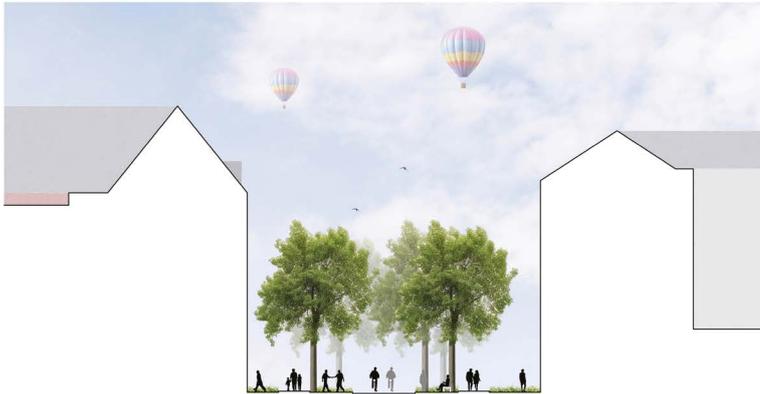
ZUKUNFTSVISIONEN



PRIVATGRÜN GEHSTEG GRÜNFLÄCHE BIKE LANE und GREEN LANE (Ziel für geschützte Bereiche und Hotspots) GRÜNFLÄCHE GEHSTEG PRIVATGRÜN

PLAN | Maßstab 1:100

ZUKUNFTSVISIONEN



SCHNITT | Maßstab 1:100

ZUKUNFTSVISIONEN

Der fünfte Typus, die am Beispiel der Lochnerstraße ermittelt wurde, ist ein besonderes Beispiel, da es sich um eine Straße handelt, die durch privates «Grün» gekennzeichnet ist. Die grünen Räume befinden sich in dieser Straße in den Vorgärten. Die Straße ist nicht besonders verkehrreich, mit nur einer Fahrgasse, die von Parkplätzen gesäumt wird, und ohne Radweg. Das Projekt umfasst für die Lochnerstraße den Rückbau der Grundstücksbegrenzungen. Infolge des Wegfalls des motorisierten Individualverkehrs wird die Straße ausschließlich für Radfahrer freigegeben.

» Das Projekt umfasst für die Lochnerstraße den Rückbau der Grundstücksbegrenzungen.«

Dr. Di Chiara

STRASSENTYPUS VI ELSASSSTRASSE

Der sechste Typus, der am Beispiel der Elsaßstraße ermittelt wurde, weist einen reduzierten und nicht besonders stark befahrenen Straßenquerschnitt auf. Die einspurige Fahrbahn wird zunächst von Parkplätzen und dann von Gehwegen begrenzt. Ein Radweg ist in dieser Straße nicht vorhanden, auffällig sind einige hohe Bäume auf beiden Seiten der Fahrbahn. Das Projekt für die Elsaßstraße sieht die Befreiung vom motorisierten Individualverkehr und die Gestaltung einer Straße mit einem einzigen Radfahrstreifen vor, der von zusätzlichen Grünflächen flankiert wird.

» Die Gestaltung sieht eine Straße mit einem einzigen Radfahrstreifen vor, der von zusätzlichen Grünflächen flankiert wird.«

Dr. Di Chiara



PLAN | Maßstab 1:1000



AKTUELLE ANSICHT



ZUKUNFTSVISIONEN



PLAN | Maßstab 1:100

ZUKUNFTSVISIONEN



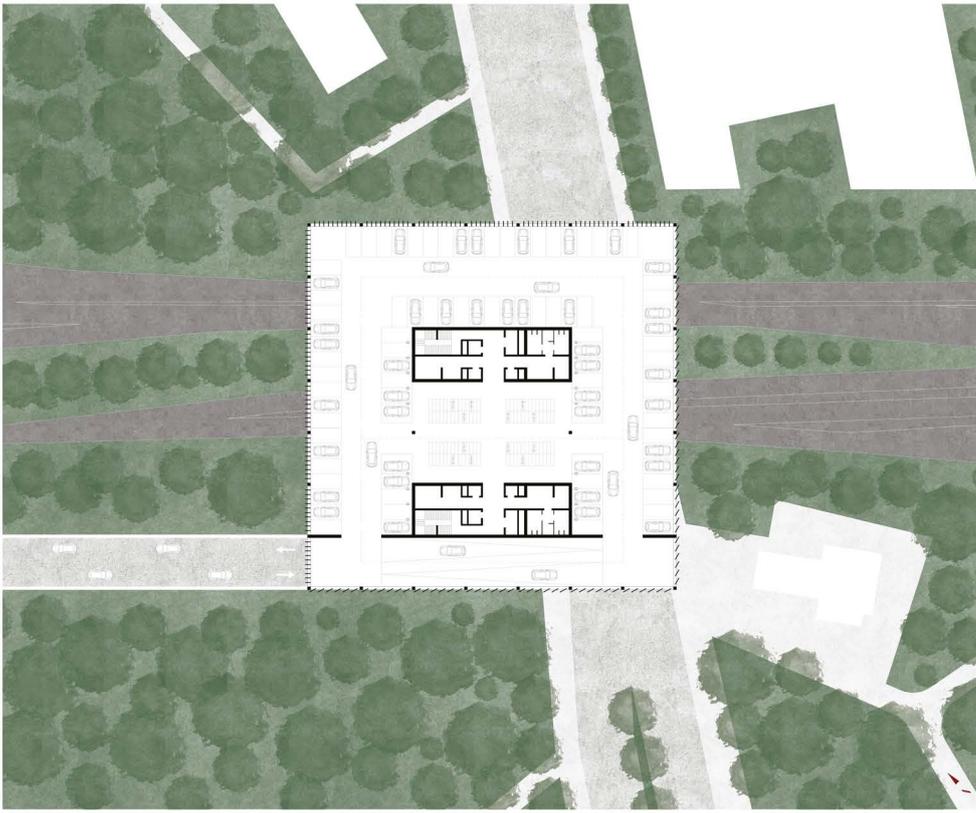
SCHNITT | Maßstab 1:100

ZUKUNFTSVISIONEN

© Verein der Freunde und Förderer der Technischen Hochschule Köln e. V.

GOTTFRIED
BÖHM
STIPENDIUM
2023/24

MOBILITÄTSDREHSCHIEBE



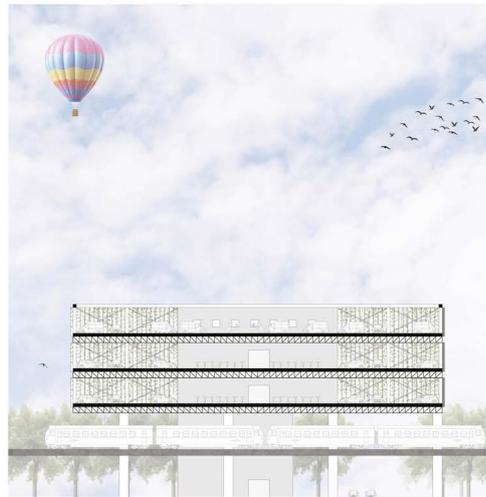
NORMALGESCHOSS | Maßstab 1:200

Durch Stadtbegrünung und die gezielte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs wird die Neustadt zu einer »ökologischen Insel«. Der motorisierte Individualverkehr ist nur noch auf bestimmten stark befahrenen Straßen erlaubt, um die Verbindung zwischen den Randgebieten und dem Stadtzentrum zu gewährleisten. Die Straßen, auf denen der motorisierte Verkehr zugelassen ist, sind, von Süden her beginnend: Bonnier Straße, Vorgebirgsstraße, Luxemburger Straße, Bachemer Straße, Bismarckstraße, Subbelrather Straße, Rehler Straße, Neusser Straße sowie natürlich die Straße, die die nördlichen und südlichen Stadtteile entlang des Rheinufers verbindet. Parksysteme, sogenannte Mobilitätsstationen an der Infrastruktur trennen den inneren »Gringürtel« und die Neustadt. Die acht neuen »Mobilitätsstationen« werden zu öffentlich zugänglichen Orten, an denen verschiedene Verkehrsmittel und Sharing-Dienste zusammenkommen.

Diese dreigeschossigen, auf Stelzen stehenden Stahlstrukturen haben einen quadratischen Grundriss von etwa 60 Metern Kantenlänge. Sie sind mit Solarzellen versehen und in einem Abstand von höchstens 12 Kilometern zueinander geplant. Außerdem stellen sie die Punkte in der Stadt dar, an denen die verschiedenen Güter sortiert werden, um möglichst wenig (Anlieferungs-)Verkehr in die Neustadt zu erzeugen. Die acht »Mobilitätsstationen« bilden die neuen Zentren des nachhaltigen städtischen Systems der »zukünftigen« Stadt Köln, in der sich alles um das Konzept der Gestaltung des städtischen Raums und der »naturnahen Räume« dreht.



SÜDWEST-AUFRISS | Maßstab 1:200



LÄNGSSCHNITT | Maßstab 1:200

» Durch Stadtbegrünung und die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs außerhalb des Quartiers wird die Neustadt zu einer »ökologischen Insel.«

Dr. Di Chiara

© Verein der Freunde und Förderer der Technischen Hochschule Köln e. V.

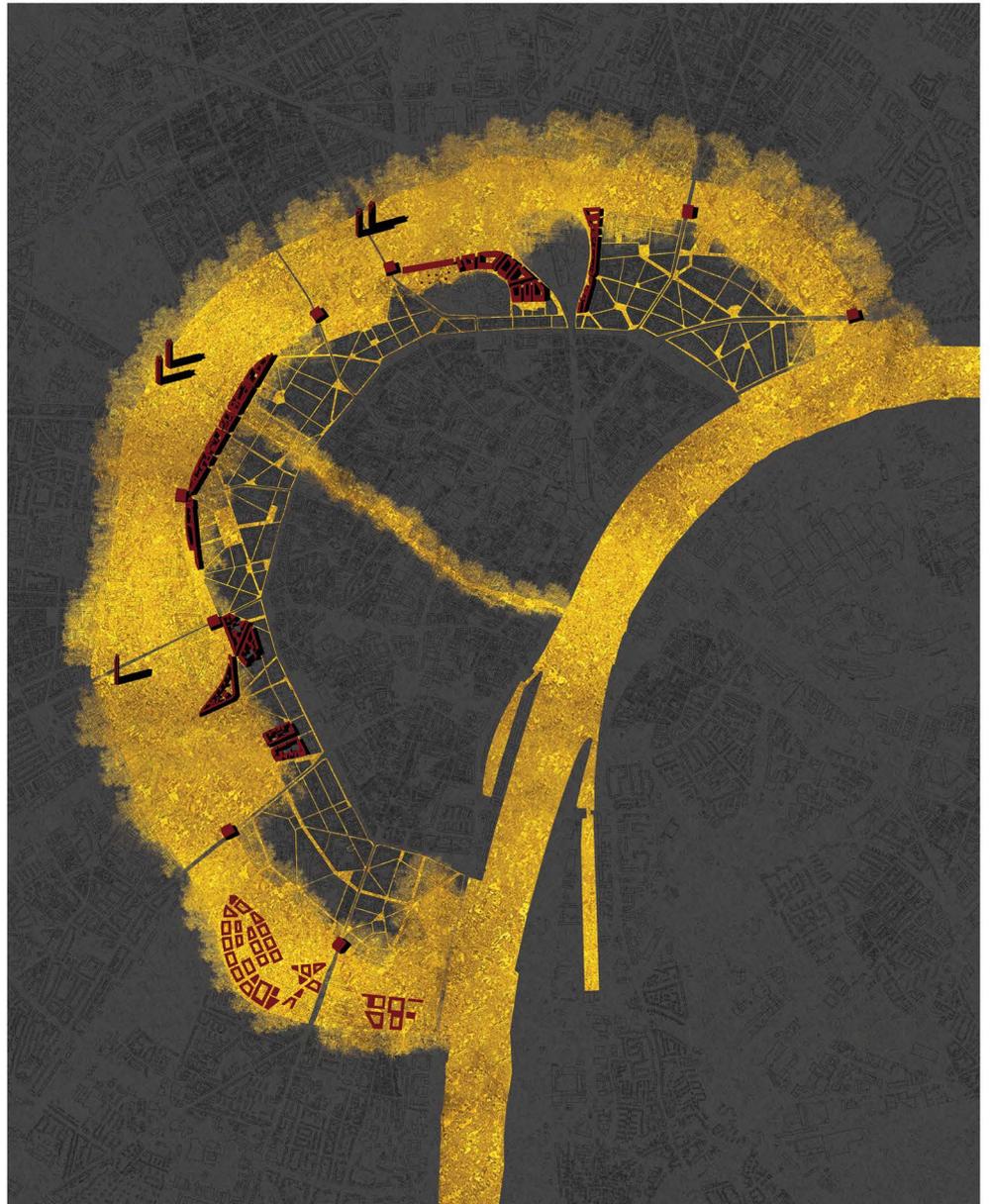
GOTTFRIED
BÖHM
STIPENDIUM
2023/24

LEERRÄUME FÜR EINE NACHHALTIGE STADT ENTWICKELN EIN PROJEKT ZWISCHEN ARCHITEKTUR UND NATUR FÜR DIE STADT KÖLN

Die Stipendiumsarbeit **Leerräume für eine nachhaltige Stadt entwickeln**, ein Projekt zwischen Natur und Architektur für die Stadt Köln, greift in die Stadt ein, indem sie an den »Kanten«, an der bestehenden Architektur und am städtischen Raum der Neustadt arbeitet. Sie nutzt die »bestehenden Leerräume« als Werkzeug, um die verschiedenen Morphologien und Typologien, die die Stadt ausmachen, herauszuarbeiten und aufzuwerten.

Die Ziele der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung zusammen mit den derzeit in der Stadt geltenden städtebaulichen Instrumenten werden als Prämissen genommen, um grüne und zugängliche Räume für eine klarere und besser lesbare städtische Struktur neu zu definieren. Es soll ein Modell der Nachhaltigkeit werden, das im Einklang mit den globalen Herausforderungen steht.

Somit beschränkt sich die goldene Färbung nicht mehr nur auf den bestehenden inneren Grüngürtel und den Rhein. In der Neustadt werden die »Leerräume«, die Lücken in »naturnahen Räumen« verwandelt und mit Potenzial und Wert aufgeladen. Schlussendlich will das Konzept – ganz im Sinne von Gottfried Böhm – Sorge tragen, dass »die Dinge besser sein werden«.



AXONOMETRY

» Schlussendlich will das Konzept – ganz im Sinne von Gottfried Böhm – Sorge tragen, dass die Dinge besser sein werden.«

Dr. Di Chiara

FOLGENDE PARTNERINNEN UND PARTNER HABEN GEMEINSAM DAS GOTTFRIED-BÖHM-STIPENDIUM AUF DEN WEG GEBRACHT:

- Verein der Freunde und Förderer der Technischen Hochschule Köln e. V.
- Technische Hochschule Köln
- Stadt Köln / die Oberbürgermeisterin (als Schirmherrin und Förderin)
- Familie Böhm (federführend Prof. Paul Böhm)
- engagierte Bürgerinnen und Bürger sowie fachliche Partnerinnen und Partner aus Architektur und Städtebau

FOLGENDE FÖRDERERINNEN UND SPENDER UNTERSTÜTZEN DAS STIPENDIUM:

- Architekturbüro Paul Böhm
- Friedrich Wassermann Bauunternehmung für Hoch- & Tiefbauten GmbH & Co. KG, vertreten durch den GF Anton Bausinger
- HECKER WERNER HIMMELREICH Rechtsanwälte Partnerschaft mbB
- PANDION AG
- Stadt Köln
- Stiftung für Kunst und Baukultur Britta und Ulrich Findeisen
- Wolf Immobilien Gruppe

© Verein der Freunde und Förderer der Technischen Hochschule Köln e. V.

GOTTFRIED
BÖHM
STIPENDIUM
2023/24